



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale – Politique et normalisation

POINTS DE VUE DES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LES VOLS SUPERSONIQUES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis sont déterminés à faire progresser le développement des avions supersoniques dans le cadre de leurs efforts plus vastes visant à soutenir l'innovation dans les transports. Nous travaillons par les voies appropriées au sein de l'OACI pour élaborer des normes de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage de ces avions, et il est essentiel que les progrès récents dans ce domaine se poursuivent. Les États-Unis sont en train de réexaminer leurs politiques et leurs réglementations concernant le bruit et les émissions des moteurs des avions supersoniques compte tenu de l'intérêt national et des efforts déployés dans le cadre du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les discussions techniques au sein de l'OACI doivent se poursuivre en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées sur le bruit à l'atterrissage et au décollage afin de permettre à l'industrie de poursuivre le développement de ces avions. L'OACI a une longue expérience en matière d'analyses robustes permettant de prendre des décisions fondées sur des données appuyant les SARP. Les États-Unis estiment qu'il est essentiel de mettre en place un processus fondé sur les données pour les avions supersoniques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à réaffirmer l'approche normative basée sur les données pour les technologies nouvelles et innovantes telles que celle des avions supersoniques, qui tiennent également compte des considérations environnementales (c'est-à-dire la faisabilité technologique, le caractère économique raisonnable et les avantages environnementaux de la technologie) ;
- b) à accepter que toute décision concernant les normes de bruit et d'émissions des nouveaux avions supersoniques devrait être fondée sur les données et l'analyse du Comité de la protection de l'environnement en aviation, et que les normes existantes en matière de bruit et d'émissions des avions subsoniques pourraient ne pas être la référence appropriée pour les avions supersoniques à la lumière de la faisabilité technologique ;
- c) à accepter que le Conseil devrait donner la priorité aux travaux ayant trait à l'étude exploratoire sur les avions supersoniques menée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation pour permettre des discussions techniques sur les futures normes concernant l'atterrissage et le décollage à très court terme.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques ayant trait à la sécurité, à la protection de l'environnement et à la capacité.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail a une incidence financière négligeable.
<i>Références :</i>	Annexe 16 – <i>Protection de l'environnement</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis sont déterminés à faire progresser le développement des avions supersoniques dans le cadre de leurs efforts plus vastes visant à soutenir l'innovation dans les transports. La *Federal Aviation Administration* (FAA) des États-Unis est en train de réexaminer les politiques et les réglementations des États-Unis ayant trait au bruit et aux émissions des moteurs des avions supersoniques compte tenu de l'intérêt national et des efforts déployés dans le cadre du CAEP. Nous travaillons par les voies appropriées au sein de l'OACI pour élaborer des normes de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage de ces avions, et il est essentiel que les progrès récents dans ce domaine se poursuivent.

1.2 En outre, les constructeurs américains se sont engagés à développer la nouvelle génération d'avions supersoniques et visent à lancer ceux-ci au cours des cinq à dix prochaines années. Les discussions techniques au sein de l'OACI doivent se poursuivre en vue de l'élaboration de normes relatives au bruit à l'atterrissage et au décollage ainsi que de pratiques recommandées pour permettre à l'industrie de poursuivre la mise au point de ces avions.

2. ACTIVITÉS PERTINENTES EFFECTUÉES AUX ÉTATS-UNIS

2.1 Le Congrès américain a inclus plusieurs dispositions concernant les avions supersoniques dans la *FAA Reauthorization Act of 2018* (loi de 2008 portant renouvellement de l'autorisation de la FAA), dont deux font obligation à la FAA d'entreprendre des activités de réglementation liées aux parties 91 et 36 de la réglementation de la FAA respectivement pour les règlements généraux d'exploitation et de vol et les normes acoustiques.

2.2 Les modifications proposées par la FAA à la partie 91 ont été publiées le 28 juin 2019 sous forme d'avis de projet de règlement (NPRM). La règle proposée consiste essentiellement en une modernisation et une clarification des procédures de réglementation existantes afin d'améliorer le processus d'obtention de l'approbation de la FAA, appelée « autorisation de vol spéciale », pour tester les avions supersoniques. Cette mesure est un petit pas mais un petit pas important pour faciliter les essais en vol et permettre aux constructeurs américains de développer des avions supersoniques.

2.3 La FAA est également en train de préparer pour la partie 36 un NRM sur les limites et les procédures de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage. La *FAA Reauthorization Act of 2018* exige que la FAA publie ce NPRM avant mars 2020. Même si on ne peut diffuser d'informations détaillées sur ce NPRM avant sa publication, nous estimons que les efforts liés à son élaboration sont une contribution future au processus d'établissement de normes acoustiques pour l'atterrissage et le décollage des avions supersoniques du CAEP.

3. ANALYSE

3.1 Les États-Unis reconnaissent qu'un grand nombre de nouveaux systèmes innovants devraient faire leur apparition dans le secteur aérospatial dans un avenir proche (par exemple, transport supersonique, systèmes d'aéronef non habité, mobilité aérienne urbaine). Il est essentiel que l'OACI mette en œuvre son processus éprouvé, objectif d'établissement de normes fondé sur des données, pour répondre en temps opportun aux besoins de chaque nouveau système en matière de certification. Dans le même temps, nous reconnaissons qu'une certaine souplesse peut être nécessaire pour tenir compte des réalités de ces véhicules entièrement nouveaux en cours de développement, comme la nécessité d'élaborer des normes avant leur utilisation et la disponibilité de technologies de réduction du bruit. Les États membres de l'OACI ne devraient pas faire obstacle à l'innovation en retardant d'importantes discussions et décisions du CAEP/Conseil relatives à la certification de nouveaux types d'aéronefs. Il est important que l'OACI ne considère pas les nouveaux systèmes comme un problème potentiel, mais plutôt voie ces défis comme une occasion d'intégrer de nouveaux concepts et idées à l'espace aérien mondial existant.

3.2 Compte tenu de l'activité accrue en cours dans le cadre du développement des avions supersoniques et de la possibilité que la flotte accueille des aéronefs supersoniques civils à court terme, le CAEP a mis un accent accru, lors de la conférence CAEP/12, sur le programme de travail sur le transport supersonique du point de vue des perspectives techniques concernant le bruit. Pour que les vols supersoniques civils deviennent une réalité, il faudra poursuivre ce programme afin que le travail technique du CAEP cadre avec les plans de certification de l'industrie et les premières mises en service. Seule la poursuite des travaux du CAEP permettra de promouvoir les possibilités d'harmonisation.

3.3 Le CAEP travaille actuellement sur une étude exploratoire. Il a une longue expérience en matière d'analyses robustes permettant de prendre des décisions fondées sur des données appuyant les SARP. Les États-Unis estiment qu'il est essentiel d'engager un tel processus pour les avions supersoniques. Nous considérons l'étude exploratoire comme une étape raisonnable du processus et l'appuyons avec d'importantes ressources techniques. Les États-Unis sont attachés à la réalisation rapide du travail technique nécessaire au sein du CAEP, comme avec toute autre norme environnementale, en reconnaissant qu'il y aura un moment approprié pour les décisions d'orientation et les considérations politiques à la suite de ce travail. Ces discussions et ces décisions doivent intervenir en temps opportun, car les constructeurs attendent la décision de la communauté aéronautique internationale sur les niveaux de certification pour pouvoir poursuivre leurs programmes de développement. De nouveaux retards de la part de l'OACI pourraient avoir un impact négatif sur eux et sur leurs programmes supersoniques.

3.4 Le travail effectué au sein du CAEP servira également à éclairer les réflexions concernant la mise à jour des normes existantes d'émissions des moteurs supersoniques et à déterminer si d'autres normes, à savoir une norme relative aux émissions de CO₂ de ces moteurs, devraient être élaborées. Les États-Unis appuient les efforts en cours du CAEP utilisant les informations actuellement disponibles pour comprendre quels éléments des normes actuelles d'émissions de ces moteurs doivent être mis à jour et dans quelle mesure. Ils soutiennent également le mandat actuel du CAEP, qui est de déterminer si le système métrique standard de CO₂ des avions subsoniques convient aux avions supersoniques.

3.5 Enfin, les États-Unis souhaiteraient faire connaître leur point de vue sur le libellé fréquemment cité dans la résolution A39-1 de l'Assemblée, paragraphe 1, qui « réaffirme l'importance » que l'Assemblée attache « à garantir que la détonation balistique ... ne créera pas de situations inacceptables pour la population ». Ils interprètent ce libellé comme étant spécifique à la question de la détonation balistique et destiné à garantir que celle-ci n'entraîne pas de « situations inacceptables ». À notre avis, il n'est nullement nécessaire d'étendre la portée de ce libellé car le bruit des avions subsoniques est adéquatement couvert par le processus standard d'atterrissage et de décollage. En outre,

les États-Unis ne sont pas favorables à la création d'un nouveau concept d'« acceptabilité publique ». Cette expression est subjective, imprécise et n'est pas conforme au mandat de longue date du CAEP, fondé sur la faisabilité technologique, les avantages pour l'environnement et la rentabilité.

4. **CONCLUSION**

4.1 En raison de l'arrivée attendue d'avions supersoniques civils dans la flotte d'ici cinq à dix ans, l'élaboration de normes de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage de ces avions doit être une priorité pour l'OACI. Le travail technique nécessaire au sein de l'Organisation doit aller de l'avant pour permettre l'élaboration de ces normes sur la base d'analyses techniques robustes. Il y aura un temps approprié pour les décisions d'orientation et les considérations politiques à la suite de ce travail technique.

— FIN —