



CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Mexico (Mexique), 11 – 13 octobre 2017

Point 1 : Avancées de la recherche et de la certification de carburants d'aviation alternatifs

DÉFINITIONS

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

Un certain nombre d'expressions liées aux carburants d'aviation alternatifs sont utilisées sans définition harmonisée. Des définitions sont proposées ci-après pour les expressions : carburant d'aviation classique (CAF), carburant d'aviation alternatif (AAF), carburant d'aviation durable (SAF), matière première, procédé de transformation et filière.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La première Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/1) a adopté les définitions d'un certain nombre d'expressions concernant les carburants alternatifs. Du fait des avancées dans cette industrie depuis 2009, il devient nécessaire d'harmoniser les définitions de certaines autres expressions. Pour s'assurer que les participants à la conférence comprennent tous de la même manière les expressions en question lorsqu'elles sont utilisées, des définitions sont proposées à la section 3 en vue d'être adoptées et utilisées durant la conférence.

2. DÉFINITIONS CONVENUES À LA CAAF/1

2.1 On estime que certaines définitions adoptées lors de la CAAF/1 (voir la note CAAF/09-WP/9) s'appliquent toujours à la présente Conférence :

2.2 **Carburant classique** : carburant d'aviation entièrement dérivé de sources pétrolières classiques, y compris le pétrole brut, les condensés liquides de gaz naturel, le pétrole brut lourd, l'huile de schiste et les sables bitumineux.

2.3 **Carburant interchangeable en mélange** : substitut de carburant classique complètement interchangeable et compatible avec ce dernier lorsqu'il y est mélangé. Un carburant interchangeable en mélange ne nécessite pas d'adaptation du circuit d'alimentation des aéronefs/moteurs ou du réseau de distribution du carburant, et peut être utilisé « tel quel » sur les aéronefs à turbomachines qui volent actuellement.

2.4 **Carburant interchangeable pur** : substitut de carburant classique complètement interchangeable et compatible avec ce dernier. Un carburant interchangeable pur ne nécessite pas d'adaptation du circuit d'alimentation des aéronefs/moteurs ou du réseau de distribution du carburant, et peut être utilisé « tel quel » sur les aéronefs à turbomachines qui volent actuellement, sous forme pure et/ou en mélange à n'importe quel volume avec d'autres carburants interchangeables purs ou en mélange, ou avec des carburants classiques.

3. DÉFINITIONS PROPOSÉES À LA CAAF/2

3.1 Il est proposé à la CAAF/2 d'utiliser les définitions figurant ci-après, en plus de celles déjà adoptées à la CAAF/1.

3.2 **Carburant d'aviation classique (CAF)** – carburant d'aviation entièrement dérivé de sources pétrolières classiques, y compris le pétrole brut, les condensés liquides de gaz naturel, le pétrole brut lourd, l'huile de schiste et les sables bitumineux. Cette catégorie comprend le kérosène d'aviation (Jet-A, Jet-A1, Jet-B) et l'essence d'aviation.

3.3 **Carburant d'aviation alternatif (AAF)** – carburant d'aviation interchangeable produit à partir de sources non pétrolières telles que le charbon, le gaz naturel, la biomasse et les graisses et huiles hydrogénées. Cette catégorie comprend les carburants interchangeables en mélange et les carburants interchangeables purs.

3.4 **Carburant d'aviation durable (SAF)** – carburant d'aviation alternatif qui répond aux critères de durabilité.

3.4.1 Une définition de ces critères de durabilité propre à l'OACI est en train d'être élaborée dans le contexte du CORSIA (Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale), qui tiendra compte de ce qui est demandé aux États dans la Résolution A39-2 de l'Assemblée (« de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux utilisés en aviation, qui devraient permettre une nette réduction des GES sur la base du cycle de vie, [et] contribuer au développement social et économique local ; la concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devrait être évitée »). Lorsqu'ils auront été définis, ces critères feront partie des normes et pratiques recommandées (SARP) du CORSIA.

3.5 **Matière première** – un type de matière première à l'état brut entrant dans la production de carburants d'aviation alternatifs.

3.6 **Procédé de transformation** – type de technologie utilisée pour transformer une matière première en carburant d'aviation alternatif.

3.6.1 Les procédés de transformation homologués sont définis dans les annexes à la *Specification ASTM D7566*, décrite de façon plus détaillée dans la note CAAF/2-WP/07.

3.7 **Filière** – combinaison spécifique de matières premières et d'un procédé de transformation en vue de produire du carburant d'aviation alternatif.

4. SUITE À DONNER

4.1 La CAAF/2 est invité à adopter les définitions figurant dans la présente note pour ses travaux sur les carburants d'aviation alternatifs.