



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS
DE REMPLACEMENT**

Rio de Janeiro (Brésil), 16 – 18 novembre 2009

Point 1 : Durabilité du point de vue environnemental et interdépendances

DÉFINITIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Un certain nombre d'expressions liées aux carburants alternatifs durables pour les aéronefs sont utilisées sans définition harmonisée. Des définitions sont proposées pour les expressions : court terme, moyen terme, long terme, carburant interchangeable en mélange et carburant interchangeable pur.

Une explication de l'expression « génération » est fournie pour faciliter les délibérations de la conférence, mais elle n'est pas destinée à être insérée dans le Doc 9713 de l'OACI intitulé *Vocabulaire de l'aviation civile internationale*.

Les définitions d'autres expressions établies par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui présentent un intérêt pour la conférence, sont également présentées.

La conférence est invitée à approuver les recommandations du paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Un certain nombre d'expressions liées aux carburants alternatifs durables pour les aéronefs sont actuellement utilisées sans définition harmonisée. 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 au paragraphe 2 en vue d'être adoptées et utilisées durant la conférence.

1.2 Des définitions d'autres termes fournis par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui présentent un intérêt pour la conférence, sont présentées au paragraphe 3.

2. DÉFINITIONS PROPOSÉES

2.1 Les définitions proposées ci-après pour les expressions court terme, moyen terme et long terme cadrent à dessein avec les calendriers qui ont été adoptés par le Groupe OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) et par la CCNUCC, avant la publication de la présente note. Ces expressions devraient être utilisées pour décrire une phase du programme dans son rapport avec une échéance donnée.

2.2 **Court terme** : de ce jour à la fin de l'année calendaire 2012.

2.3 **Moyen terme** : de 2013 à la fin de l'année calendaire 2020.

2.4 **Long terme** : de 2021 à la fin de l'année calendaire 2050.

2.5 **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.

2.6 **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.

2.7 **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. GÉNÉRATION

3.1 L'expression génération est utilisée de façon générale dans les textes à large diffusion dans le contexte des biocarburants d'aviation pour décrire l'étape de l'innovation technologique séquentielle. Cependant, il n'existe pas de définition acceptée pour chacune des générations de biocarburants d'aviation. Par conséquent, la portée potentielle d'une génération donnée devrait être entendue selon la définition fournie ci-après au lieu d'être interprétée littéralement.

3.2 **Génération¹** : étape d'une innovation technologique séquentielle, dans le contexte des biocarburants d'aviation, décrits en trois générations : première, deuxième et améliorée. Les biocarburants de première génération peuvent utiliser des sources fondées sur les produits alimentaires. L'utilisation de ces sources comme carburants fait concurrence à la production de nourriture en monopolisant des terres arables utiles aux cultures vivrières ainsi que de précieuses ressources en eau douce. Les biocarburants de deuxième génération sont ceux qui recourent aux déchets celluloseux et agricoles fondés sur des

¹ L'explication de l'expression « génération » est fournie pour faciliter les délibérations de la conférence, mais n'est pas destinée à être insérée dans le Doc 9713 de l'OACI intitulé *Vocabulaire de l'aviation civile internationale*. De l'avis du comité de planification de la CAAF 2009, cette expression ne devrait pas être utilisée vu son caractère imprécis et son utilisation en des sens divers. Cependant, comme il est noté, cette expression est souvent utilisée dans le contexte des carburants alternatifs.

produits autres que vivriers. Ces sources ont le potentiel de produire de plus grandes quantités de biocarburants que ce n'est le cas pour la première génération et peuvent être cultivées sur des terres qui n'ont pas d'autre utilisation précieuse. Les carburants de deuxième génération nécessitent moins d'énergie à cultiver, à moissonner et à traiter que les biocarburants de première génération et ils permettent donc des économies d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport aux biocarburants de la première génération. Les biocarburants améliorés sont produits à l'aide de cultures ou de procédés qui vont au-delà de ce qui est décrit pour les biocarburants de deuxième génération et donnent des biocarburants à faibles émissions de GES comparativement aux carburants fossiles.

4. DÉFINITIONS DE LA CCNUCC

4.1 **Carburant aviation** : inclut les carburants de type naphta et de type kérosène respectant les normes d'utilisation dans les moteurs à turbine d'aéronefs.

4.2 **Kérosène** : distillat de pétrole qui a une température de distillation maximale de 401 degrés Fahrenheit (205 °C) au point de récupération de 10 pour cent, un point d'ébullition finale de 572 degrés Fahrenheit (300 °C), et un point d'éclair minimum de 100 degrés Fahrenheit (37,8 °C). Utilisé dans les chauffeuses, les poêles et les chauffe-eau ; convient pour l'éclairage dans des lampes à mèche.

4.3 **Naphta** : terme générique désignant une fraction du pétrole possédant une plage d'ébullition approximative comprise entre 122 et 400 degrés Fahrenheit (50 à 204,4 °C).

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La conférence est invitée :

- a) à accepter les définitions fournies dans la présente note aux fins de ses délibérations ;
- b) à recommander que les définitions des expressions carburant interchangeable en mélange et carburant interchangeable pur soient insérées dans le Doc 9713 de l'OACI intitulé *Vocabulaire de l'aviation civile internationale*, lors de la prochaine mise à jour de ce document.