L'avenir de l'Avgas 100LL…

Publié le 17 juillet 2022 par Rédaction AEROVFR

Dans sa newsletter de juillet l'IAOPA-Europe revient sur le dossier Avgas 100LL en Europe et aux Etats-Unis. En voici une traduction « libre »…

Le 8 avril 2022, la Commission européenne a publié le règlement (CE) n°1272/2008, qui traite entre autres de la substance plomb tétraéthyle, contenue dans l'essence Avgas 100LL. Nombreux sont ceux qui craignent que ce règlement n'interdise l'essence 100LL à court terme. L'IAOPA-Europe rappelle que l'AOPA « critique l'utilisation continue de l'essence 100LL. Il ne fait aucun doute que l'additif plomb tétraéthyle (TEL) est toxique. Ce n'est pas pour rien qu'il a été interdit comme additif dans les carburants automobiles il y a plus de 40 ans » mais pour l'AOPA, la tâche « consiste maintenant à gérer la transition de l'essence aviation plombée à son successeur sans plomb de manière à ce que la transition se fasse le plus rapidement possible et sans problème ».

L'IAOPA-Europe note qu'environ « 30 % des avions de la flotte Aviation générale (Ndlr : des monomoteurs et bimoteurs à forte motorisation) ont encore besoin d'essence Avgas 100LL, et ils seraient durement touchés par une interdiction de ce carburant. Un autre facteur critique est que le TEL est désormais produit par un seul fabricant (Ndlr : localisé en Grande-Bretagne) pour le marché mondial. S'il devait cesser son activité, pour quelque raison que ce soit, l'approvisionnement en essence 100LL ne serait plus garanti ». Aussi, pour résumer, l'IAOPA-Europe confirme que « pour des raisons de santé et aussi pour des raisons économiques, l'Avgas 100LL doit effectivement disparaître ».

L'association pose ensuite différentes questions :
– Première question : le TEL sera-t-il interdit en tant que substance en Europe ? En examinant le règlement précité, il est mentionné que la substance plomb tétraéthyle répond aux critères de classification comme produit toxique vis à vis de la reproduction et répond donc aux critères d'inclusion dans une annexe du règlement. Celle-ci énonce ensuite deux dispositions transitoires avec leurs dates butoirs : a) date limite de dépôt des demandes au 1er novembre 2023 et b) date d'expiration au 1er mai 2025.

Ce règlement pourrait ainsi signifier la fin de l'importation de TEL (non dilué) et de son mélange dans les carburants Aviation d'ici le 1er mai… 2025. Mais l'IAOPA-Europe indique que « cela ne se produira que si l'industrie pétrolière n'exerce pas l'option offerte et ne soumet pas une demande justifiée pour continuer à utiliser et à distribuer le TEL » avant le 1er novembre 2023. Des discussions sont déjà en cours entre l'industrie pétrolière et les régulateurs pour soumettre une demande d'utilisation continue du TEL avant la date limite de demande du 1er novembre 2023. Si ces demandes étaient rejetées, la production d'essence Avgas 100LL au sein de l'Union européenne ne serait alors plus garantie.

– Deuxième question : l'essence Avgas 100LL peut-elle continuer à être importée dans l'Union européenne ? « La réglementation européenne prévoit une concentration critique pour le TEL, à savoir 0,1v% en masse. Si l'adjuvant TEL est inférieur à cette limite, la substance peut continuer à être importée, mais pas au-delà. Selon les spécifications de l'Avgas 100LL, la teneur en TEL est de… 0,125 % maximum. Ainsi, la teneur en TEL peut facilement être diminuée en dessous de la valeur critique de 0,1 % prévue par la réglementation européenne – ce qui est apparemment déjà fait dans la pratique, car le TEL en tant qu'additif est coûteux – de sorte que les importations d'essence 100LL en provenance d'autres pays de l'UE resteront possibles ». L'EASA a confirmé à l'IAOPA-Europe ce point par écrit.

– Troisième question : quand l'essence sans plomb arrivera-t-elle enfin ? À l'occasion du salon Aéro de Friedrichshafen, l'IAOPA-Europe a pu s'entretenir avec Tim Roehl, le président de la société américaine GAMI. Celle-ci a développé « le seul carburant Avgas 100 octane sans plomb approuvé aux États-Unis ». GAMI a bon espoir de recevoir très prochainement l'approbation de la FAA pour son Avgas 100 UL (sans plomb) « utilisable pour l'ensemble de la flotte d'avions actuellement approuvée pour l'Avgas 100LL ».

Après l'achèvement d'une série de tests, la confirmation de l'organisme d'approbation de la FAA a apparemment déjà été reçue, mais cela doit encore être vérifié par le siège de la FAA. La date annoncée auparavant pour l'approbation, mai 2022, a été dépassée sans retour pour le moment. La GAMI est également en pourparlers pour introduire le G100UL sans plomb en Europe. D'autres fabricants aux États-Unis et en Europe poursuivent apparemment aussi le développement d'un Avgas 100UL, mais sans information précise pour l'IAOPA-Europe.

– Quatrième question : que se passe-t-il aux États-Unis ? Aux États-Unis, les associations d'aviation générale (Ndlr : Gama, EAA, AOPA, NBAA, etc.) ont soumis aux autorités une proposition visant à arrêter l'utilisation de l'Avgas 100LL d'ici 2030. Aux USA aussi, les autorités prennent des mesures contre le TEL, et dans certains aéroports de Californie, on tente actuellement d'interdire complètement la vente d'Avgas 100LL (Ndlr : deux aérodromes sont concernés mais l'interdiction n'a pas été validée semble-t-il). Aux Etats-Unis, il est considéré comme réaliste d'autoriser l'utilisation d'essence sans plomb 100 octane d'ici 2030 et de la proposer sur le marché en quantité suffisante et à des prix raisonnables.

Et l'IAOPA-Europe de conclure : « Y a-t-il encore beaucoup de questions sans réponse ? Oui, bien sûr. Mais il y a de nombreuses bonnes raisons d'être prudemment optimiste et de penser que la transition vers une essence sans plomb 100UL se fera avant que des goulets d'étranglement ne se produisent ».

Dossier à suivre ! ♦♦♦

Photo © F. Besse / aeroVFR.com