



COMMUNIQUÉ

No : 23

La production de SAF va tripler en 2024, mais il faut plus de diversification

2 juin 2024 (Dubai) – L'Association du transport aérien international (IATA) annonce que sa prévision selon laquelle la production de carburants d'aviation durables (SAF) va tripler en 2024 pour atteindre 1,9 milliard de litres (1,5 million de tonnes) est en voie de réalisation. Cela représenterait 0,53 % des besoins en carburant de l'aviation en 2024. Pour accélérer l'utilisation des SAF, les gouvernements pourraient instaurer plusieurs mesures politiques.

« Les SAF vont permettre environ 65 % des réductions nécessaires pour que les compagnies aériennes atteignent leur objectif d'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Le triplement de la production des SAF en 2024, par rapport à 2023, est donc encourageant. Il reste beaucoup de chemin à parcourir, mais les augmentations exponentielles commencent à être en vue », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Production de carburants renouvelables et SAF

Les carburants renouvelables produits sont partagés par plusieurs industries et les SAF font partie de cette production. C'est pourquoi l'augmentation de la production de carburants renouvelables est essentielle pour augmenter le potentiel des SAF.

Quelque 140 projets de carburants renouvelables ayant la capacité de produire des SAF ont été annoncés pour 2030. Si tous ces projets entrent en production comme annoncé, la capacité totale de production de carburants renouvelables pourrait atteindre 51 millions de tonnes d'ici 2030, et la capacité de production s'étendrait à presque toutes les régions.

Le potentiel de production de carburants renouvelables pourrait excéder cette estimation puisque l'intérêt des investisseurs pour les SAF s'accroît. Avec des délais typiques de trois à cinq années entre la planification et la production, les annonces d'investissements faites aussi tard qu'en 2027 pourraient aboutir à de la production d'ici 2030. En même temps, il est clair que ce ne sont pas toutes les annonces qui aboutissent à des décisions d'investissements définitives.

Par le truchement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les gouvernements ont déterminé un objectif ambitieux de 5 % de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale au moyen des SAF d'ici 2030. Pour y arriver, environ 27 % de toute la capacité prévue de production de carburants renouvelables disponible en 2030 devrait être consacrée aux SAF. Actuellement, les SAF ne comptent que pour 3 % de la production totale de carburants renouvelables.

« L'intérêt pour les SAF s'accroît et il y a beaucoup de potentiel. Mais les plans concrets que nous avons vus jusqu'à maintenant sont loin d'être suffisants. Les gouvernements ont déterminé des attentes claires, à savoir que l'aviation réduise ses émissions de CO₂ de 5 % au moyen des SAF d'ici 2030, et qu'on élimine les émissions nettes de carbone d'ici 2050. Ils doivent maintenant mettre en place des politiques pour faire en sorte que les compagnies aériennes puissent effectivement acheter des SAF en quantités requises », selon M. Walsh.

Mesures politiques potentielles pour stimuler la production de SAF

Plusieurs solutions sont possibles pour accélérer l'accès de l'aviation aux quantités essentielles de SAF :

- **Diversifier les matières premières** : environ 80 % des SAF qui seront produits au cours des cinq prochaines années proviendront des acides gras hydrogénés (HEFA), c'est-à-dire les huiles de cuisson, les graisses animales, etc. Accélérer l'utilisation d'autres moyens certifiés et d'autres matières premières (y compris les résidus agricoles et forestiers et les déchets municipaux) va étendre considérablement le potentiel de production de SAF.
- **Cotraitements** : les raffineries existantes peuvent être utilisées pour traiter jusqu'à 5 % de matières premières renouvelables approuvées, parallèlement au traitement du pétrole brut. Cette solution peut être mise en œuvre rapidement et matériellement étendre la production de SAF. Toutefois, les politiques doivent être mises en place d'urgence pour faciliter des évaluations de cycle de vie uniformes.
- **Mesures incitatives pour améliorer le mix de production des installations de carburants renouvelables** : les installations actuelles de production de carburants renouvelables sont conçues pour maximiser la production de diesel et elles profitent souvent de mesures incitatives, en plus de la demande de longue date du transport routier. Comme les transports routiers font la transition vers l'électrification, des politiques devraient être mises en place pour transférer la production vers les besoins à long terme de SAF des transporteurs aériens. Des mesures incitatives visant les SAF pourraient faciliter la transition diesel-SAF, ce qui exige un minimum de modifications aux installations existantes de carburants renouvelables.
- **Mesures incitatives pour stimuler les investissements dans la production de carburants renouvelables** : la production de tous les carburants renouvelables devra augmenter rapidement, et parmi ces carburants, il faudra un solide soutien politique pour augmenter la proportion de SAF. Une politique clairement articulée réside dans le programme américain Grand Challenge et les 3 milliards \$ d'investissements qu'il soutient. Des crédits d'impôt stables et à long terme maximiseraient la capacité de production de SAF dans les installations existantes et nouvelles.

« Des mesures incitatives pour la construction de plus d'installations d'énergies renouvelables, le renforcement de la chaîne d'approvisionnement en matières premières et l'allocation d'une plus grande proportion de la production de carburants renouvelables à l'aviation aideraient à décarboner l'aviation. Les gouvernements peuvent aussi faciliter les solutions techniques avec l'approbation accélérée de diverses matières premières renouvelables et de méthodologies de production, ainsi que le cotraitement de matières premières renouvelables dans les raffineries de pétrole brut. Il n'existe pas de politique ou de stratégie unique pour atteindre les niveaux nécessaires. Mais avec



une combinaison de toutes les mesures potentielles, il serait absolument possible de produire suffisamment de SAF », ajoute M. Walsh.

Appui des passagers

Un récent sondage de l'IATA a révélé un appui considérable du public aux SAF. Quelque 86 % des voyageurs croient que les gouvernements devraient offrir des mesures incitatives pour l'utilisation des SAF par les compagnies aériennes. De plus, la grande majorité des passagers aériens (86 %) croient que les grandes sociétés pétrolières devraient prioriser la production de SAF.

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 330 compagnies aériennes qui assurent plus de 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- En décembre 2023, l'IATA a affirmé qu'une capacité de quelque 69 millions de tonnes de carburants renouvelables serait disponible d'ici 2028. La plus récente estimation est de 51 millions de tonnes de carburants renouvelables en 2030, en se basant sur les projets actuellement annoncés. Plusieurs facteurs ont mené à cette prévision réduite. Le plus important est l'évaluation des projets en fonction de critères plus stricts de succès et du potentiel de satisfaire les critères très rigoureux de durabilité des SAF. De plus, certains projets ont progressé plus lentement vers l'étape d'exploitation commerciale. Avec les mesures incitatives appropriées, le potentiel pour l'aviation internationale d'atteindre 5 % de réduction des émissions de carbone d'ici 2030 au moyen des SAF se maintient, à condition que les politiques soient mises en place pour augmenter la proportion des carburants renouvelables allouée aux SAF.
- Le sondage de l'IATA auprès de 6500 passagers aériens récents (au cours des 12 derniers mois) a été effectué entre le 29 mars et le 14 avril en Australie, au Canada, au Chili, en Chine, en France, en Allemagne, en Inde, en Indonésie, au Japon, à Singapour, en Espagne, aux Pays-Bas, aux Émirats arabes unis, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Les panels ont été fournis par Dynata et l'analyse a été faite par Savanta.