



COMMUNIQUÉ

No : 64

Un cadre mondial renforcé pour accélérer la décarbonisation de l'aviation

24 novembre 2023 (Dubai) – L'Association du transport aérien international (IATA) attend avec impatience que les gouvernements adoptent les politiques de soutien nécessaires à la décarbonisation de l'aviation, comme convenu à la troisième Conférence sur les carburants d'aviation alternatifs (CAAF/3) organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Dubaï.

La CAAF/3 a conclu des accords critiques sur plusieurs points :

- Un cadre mondial pour promouvoir la production de carburants d'aviation durables (SAF) dans toutes les régions du monde. L'objectif pour 2030 est que le carburant d'aviation soit 5 % plus faible en carbone que les carburants fossiles utilisés actuellement par l'industrie.
- La reconnaissance que certains États ont la capacité de progresser plus rapidement que d'autres.
- Le renforcement des capacités, un pôle d'investissement financier (« Finvest Hub »), et des transferts technologiques volontaires sont autant de mesures à mettre en place pour que tous les pays puissent participer à un marché mondial des SAF.
- La nécessité d'une solution pouvant favoriser un marché mondial des SAF tout en permettant aux compagnies aériennes de réclamer les attributs environnementaux de leurs achats de SAF en contrepartie de leurs obligations de décarbonisation, selon un cadre de comptabilisation des SAF mondial et robuste.

« Les gouvernements ont compris le rôle critique des SAF pour l'atteinte de l'objectif d'élimination des émissions nettes de l'aviation d'ici 2050. Les résultats de la CAAF/3 ajoutent une vision ambitieuse pour un horizon plus rapproché de 2030. À cette fin, l'entente de la CAAF/3 envoie au monde un signal non équivoque sur la nécessité de politiques permettant de réels progrès. Il n'y a pas de temps à perdre. L'IATA attend maintenant des gouvernements qu'ils mettent en place les politiques les plus fortes possibles pour libérer le plein potentiel d'un marché mondial des SAF, avec une augmentation exponentielle de la production », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Demander des signaux et des politiques de soutien à la production de SAF

Cela est nécessaire parce que la demande des compagnies aériennes en SAF, dans le contexte de leur engagement d'éliminer les émissions nettes de carbone d'ici 2050, dépasse largement l'offre



actuelle de SAF, qui n'atteint que 0,2 % de la consommation de carburant d'aviation en 2023. Les compagnies aériennes ont envoyé d'importants signaux au marché de la production de SAF :

- Tous les SAF produits en 2022 ont été achetés, pour un coût additionnel assumé par l'industrie d'environ 500 millions USD, puisque le prix des SAF est sensiblement supérieur au prix du carburéacteur.
- Il y a de plus en plus d'exemples de compagnies aériennes qui s'intègrent verticalement à la chaîne d'approvisionnement, et certaines injectent des actifs et du capital de risque dans des projets de SAF.
- Les compagnies aériennes ont conclu d'autres ententes d'acquisition de SAF valant environ 45 milliards USD, ce qui excède largement la disponibilité actuelle de SAF.

« Nous voulons voir les gouvernements réagir à la déclaration de la CAAF/3, en adoptant des politiques d'expansion de la production de SAF dans toutes ses formes. Malgré les signes de demande sans équivoque, le marché de la production des SAF ne se développe pas assez vite. Nous avons besoin de SAF partout dans le monde, et pour cela, il faut des politiques de soutien appropriées, qui peuvent stimuler la production, encourager la concurrence, favoriser l'innovation, attirer du financement, et cela doit se faire dès aujourd'hui », conclut M. Walsh.

L'IATA demande aux gouvernements d'adopter des politiques d'optimisation de la production de SAF à l'échelle mondiale, en prenant les mesures suivantes :

- Permettre aux producteurs de tirer pleinement avantage des matières premières locales.
- Mettre en place des politiques positives, et non punitives.
- Créer un équilibre dans le soutien politique existant et éventuel aux différentes sources d'énergie et préférentiellement s'efforcer de favoriser les énergies renouvelables et garantir qu'une juste part de ces énergies seront dévolues aux SAF.
- Reconnaître que la voie du succès dans le processus de transformation de l'aviation et l'atteinte de l'objectif d'élimination des émissions nettes de carbone constitue une responsabilité collective.

« L'objectif est de maximiser la production de SAF partout dans le monde au moyen de mesures politiques positives, et non punitives. Les compagnies aériennes sont prêtes à accueillir la production de SAF ainsi obtenue. Bien que les compagnies aériennes soient au cœur de la décarbonisation, elles ne peuvent pas en assumer la totalité du fardeau. La CAAF/3 a illustré clairement que la décarbonisation de l'aviation exige les efforts sans réserve et solidaires de toute la chaîne d'approvisionnement et des gouvernements, tandis que nous poursuivons l'objectif zéro net d'ici 2025. Pour être parfaitement clairs, quand l'argent des gouvernements ouvrira la voie, les fonds privés suivront. Il est absolument essentiel que les gouvernements jouent leur rôle, et nous jouerons certainement le nôtre », déclare Marie Owens Thomsen, vice-présidente principale responsable de la durabilité et économiste en chef de l'IATA.



- 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 300 compagnies aériennes qui assurent 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](#)