



COMMUNIQUÉ

No : 57

Le taux de croissance de la production de SAF fléchit – la reprise est essentielle à l’approche des mandats e-SAF

9 décembre 2025 (Genève) – L’Association du transport aérien international (IATA) a publié de nouvelles estimations sur la production de carburants d’aviation durable (SAF) :

- En 2025, la production de SAF devrait atteindre 1,9 million de tonnes (Mt) (2,4 milliards de litres), soit le double de la production d’un million de tonnes de 2024. Toutefois, on prévoit qu’en 2026, la croissance de la production de SAF va ralentir et la production sera de 2,4 Mt.
- La production de SAF en 2025 représente seulement 0,6 % de la consommation totale de carburéacteur, et ce chiffre passera à 0,8 % l’année suivante. Au prix actuel, la surprime SAF se traduit par un montant additionnel de 3,6 milliards USD en coûts de carburant pour l’industrie en 2025.
- La production estimée de 1,9 Mt de SAF en 2025 représente une révision à la baisse de la prévision précédente établie par l’IATA, en raison du manque de soutien politique qui empêche de profiter pleinement des capacités SAF existantes. Les prix des SAF excèdent ceux du carburant fossile par un facteur de deux, et par un facteur de cinq dans les marchés où il existe des mandats.

« La croissance de la production de SAF n’a pas répondu aux attentes, alors que des mandats mal conçus ont freiné les élans de cette industrie naissante des SAF. Si l’objectif des mandats SAF était de ralentir les progrès et de faire augmenter les prix, les responsables politiques ont visé juste. Mais si l’objectif est d’augmenter la production de SAF pour décarboner l’aviation, ils doivent plutôt apprendre de leur échec et collaborer avec l’industrie aérienne pour définir des mesures incitatives efficaces », déclare Willie Walsh, directeur général de l’IATA.

Les conséquences négatives des mandats SAF dans l’Union européenne et au Royaume-Uni

Les mandats dans l’UE et au RU n’ont pas accéléré la production et l’adoption des SAF :

- En Europe, l’initiative ReFuelEU Aviation a fait augmenter brusquement les coûts, dans le contexte de capacité limitée de production et de chaîne d’approvisionnement oligopolistique. Les fournisseurs de carburant ont accru leurs marges bénéficiaires à tel point que les compagnies aériennes paient jusqu’à cinq fois plus que le prix du carburant conventionnel, et deux fois plus que le prix courant des SAF. Tout cela se fait sans garantir l’approvisionnement ou la documentation cohérente.

- Le mandat SAF au RU a provoqué une flambée des prix, forçant les compagnies aériennes à assumer le fardeau.

L'impact cumulatif de ces politiques mal avisées est que les compagnies aériennes doivent payer une surprime de 2,9 milliards USD pour la quantité limitée de 1,9 Mt de SAF offerte en 2025. De ce chiffre, une portion de 1,4 milliard USD reflète le différentiel entre le prix standard des SAF et le prix du carburant conventionnel.

« Les politiques fragmentées en Europe causent des distorsions de marché, ralentissent les investissements et sapent les efforts d'accroissement de la production de SAF. Les agences de réglementation européennes doivent reconnaître que cette approche ne fonctionne pas et corriger le tir d'urgence. L'annonce récente du Plan d'investissement pour un transport durable (STIP) de la Commission européenne est un pas en avant, quoique ce plan n'établisse pas de calendrier clair. Il faut des actions, et non des mots », ajoute M. Walsh.

À défaut d'accélérer l'expansion de la capacité de production de SAF, plusieurs compagnies aériennes vont devoir réviser leurs cibles concernant les SAF. Selon Willie Walsh, « malheureusement plusieurs compagnies aériennes qui se sont engagées à utiliser 10 % de SAF d'ici 2030 seront forcées de revoir ces engagements. Les SAF ne sont pas produits en quantité suffisante pour permettre à ces compagnies aériennes de réaliser leurs ambitions. Ces engagements ont été pris en toute bonne foi, mais ils sont tout simplement irréalisables. »

À l'approche des mandats e-SAF

Avec l'arrivée des mandats e-SAF qui seront en vigueur au RU (2028) et dans l'UE (2030), il est essentiel de ne pas répéter les mêmes erreurs politiques que pour les SAF.

Déjà, les e-SAF présentent une base de coût beaucoup plus élevée, à savoir potentiellement 12 fois le coût du carburéacteur conventionnel. Sans des mesures incitatives fortes favorisant la production (plutôt que des mandats), l'approvisionnement ne correspondra pas aux cibles. De plus, les coûts de conformité vont atteindre 29 milliards d'euros d'ici 2032 si les cibles ne sont pas atteintes, ce qui semble très probable dans le cadre politique actuel.

« Étant donné le faible volume de production des SAF, il est évident que les politiques actuelles n'ont pas les effets désirés. Devant ces faits, les autorités de réglementation doivent corriger le tir, assurer la viabilité à long terme de la production de SAF, et en augmenter la production de façon à ce que les coûts diminuent. Les mandats ont fait exactement le contraire, et il serait révoltant de répéter les mêmes erreurs avec les mandats e-SAF », conclut Marie Owens Thomsen, économiste en chef de l'IATA et vice-présidente principale responsable de la durabilité.

- 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 350 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)