
Carburant durable pour l'aviation : paré au décollage

Actions européennes | mai 2021



Andrea Carzana
Portfolio Manager,
Sustainable Outcomes
Pan European Equities

Nous sommes aujourd'hui à moins d'une décennie de l'échéance que se sont fixées de nombreuses entreprises pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2030. De même, l'échéance de 2050 arrêtée par de nombreux pays pour y parvenir se profile à l'horizon. Pour atteindre ces objectifs, des progrès considérables devront être accomplis. Mais comment ?

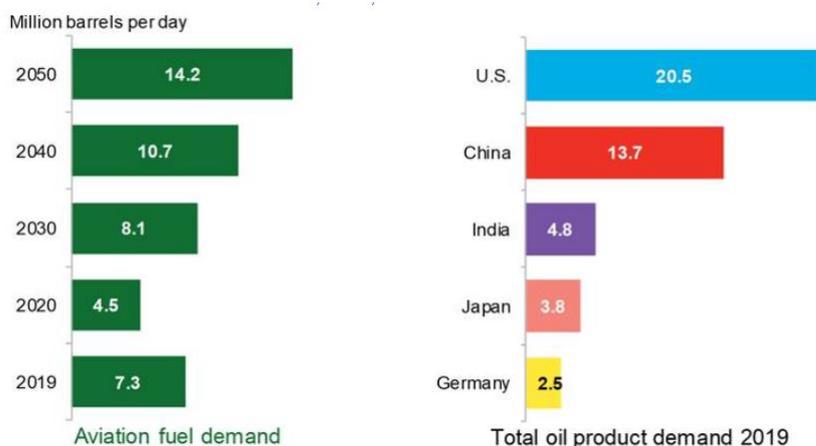
S'il est bien un secteur qui consomme des masses considérables de ressources naturelles, mais qui, de notre point de vue, offre la possibilité d'un changement réaliste, c'est l'aviation. Réussir à réduire ses émissions représenterait une grande victoire. En 2019, le secteur a absorbé à lui seul pas moins de 8% de la production totale de pétrole¹, soit l'équivalent de près de 7,5 millions de barils par jour.² En 2020, le Covid-19 a cloué au sol la plupart des compagnies aériennes, entraînant une baisse de 39% de la consommation de carburant³. A long terme, toutefois, le transport aérien est certainement encore promis à un bel avenir, compte tenu de la place importante occupée par la mobilité aujourd'hui. Or, faute d'impulsion politique, les avions continueront de brûler des combustibles fossiles, et on estime que d'ici 2050, le secteur pourrait consommer plus de 14 millions de barils par jour, soit une quantité de pétrole plus importante que la consommation de la Chine en 2019 (figure 1).

¹ BP, Statistical review of world energy (Revue statistique de l'énergie mondiale), juin 2020

² BloombergNEF, 2020

³ BloombergNEF, 2020

Figure 1 : Demande de carburant pour l'aviation vs demande pétrolière par pays



Source : BloombergNEF, 2020

Si la demande est appelée à se maintenir, il est certainement préférable d'envisager de modifier le mode de propulsion des avions. Les regards se tournent par conséquent vers les carburants alternatifs tels que l'hydrogène, les carburants durables pour l'aviation (SAF) ou l'électricité. Les avions électriques auront peut-être un avenir dans 25 ou 30 ans, mais nous ne disposons pas encore d'une infrastructure suffisante pour recharger les véhicules électriques sur les routes, ni de batteries ayant une autonomie réellement longue. Cette perspective demeure donc relativement éloignée. Si l'hydrogène offre des perspectives intéressantes, comme l'électricité, il nécessite des infrastructures et des technologies entièrement nouvelles, tant au niveau des appareils eux-mêmes que des aéroports. Bien que la volonté existe d'investir dans des solutions telles que l'hydrogène et l'électricité, la priorité va pour l'instant à la solution des SAF.

Directement dans le réservoir

L'une des principales différences entre l'aéronautique et l'automobile réside selon nous dans l'énorme quantité de capitaux immobilisés dans la flotte aérienne existante, des actifs viables pour les 20 à 30 prochaines années et dont le remplacement serait prohibitif. En outre, la technologie est trop spécifique pour que ces appareils puissent fonctionner avec différents carburants. Il s'agit donc de trouver un produit qui puisse être directement utilisé dans le réservoir existant. Les carburants durables pour l'aviation ou SAF répondent à cette exigence. Fabriqués à partir de déchets destinés à la mise en décharge, tels que les huiles de cuisson usagées et les graisses animales éliminées, ils sont mélangés aux combustibles fossiles existants.

Bien que le marché des SAF soit de taille modeste et en phase de démarrage, nous voyons des opportunités pour les investisseurs, avec un certain nombre de sociétés qui se taillent une place sur le marché, parmi lesquelles Neste⁴, le plus grand producteur mondial de diesel renouvelable et de carburants durables pour l'aviation raffinés à partir de déchets et de résidus⁵, et la société de solutions renouvelables UPM.

Taille du marché et pénétration

Selon nous, l'aviation durable est le seul moyen de réduire les émissions du secteur aéronautique à moyen terme : elle permettra de réaliser la transition vers des technologies telles que l'hydrogène et les avions électriques, qui ne seront pas disponibles avant plusieurs décennies. Le potentiel de marché ainsi créé est énorme.

⁴ Aucune référence à une entreprise spécifique ne saurait être considérée comme une recommandation

⁵ <https://www.neste.com/about-neste/who-we-are/business#9507dabd>

En 2019, le carburant destiné à l'aviation représentait un marché mondial de 300 millions de tonnes.⁶ Le forum sur le carburant de l'Association internationale du transport aérien (IATA) table sur un marché de 420 millions de tonnes à l'horizon 2030⁷ et le Forum économique mondial prédit que ce marché atteindra 510 millions de tonnes en 2040.⁸ L'Union européenne représente environ 20% de ce total et entend utiliser 14% de cette quantité dans les SAF, ce qui crée une demande de 11 millions de tonnes d'ici 2030, rien qu'en Europe.⁹

Mais la taille du marché n'est pas le seul élément qui fait des SAF une opportunité fascinante. Le secteur de l'aviation aspire de plus en plus à une réforme et à une nouvelle réglementation. Tout d'abord, les entreprises qui étaient traditionnellement axées sur les combustibles fossiles, comme les raffineries de pétrole, explorent les SAF. Il faut dire qu'elles sont elles aussi tenues à des objectifs de durabilité. Deuxièmement, la pandémie a permis d'entrevoir un monde où les émissions de carbone seraient réduites, mais elle nous a également fait prendre conscience que les efforts déployés jusque-là sont insuffisants, ce qui a fait de la durabilité une priorité pour les compagnies aériennes. Bon nombre d'entre elles déclarent aujourd'hui vouloir réduire leurs émissions à zéro d'ici à 2050 et atteindre la neutralité carbone d'ici à 2035. Comme l'a déclaré le directeur financier de JetBlue, elles préfèrent être au volant du bus plutôt que de se faire renverser par celui-ci.¹⁰ Durant la crise sanitaire, Neste a signé des accords avec un certain nombre de compagnies aériennes, notamment All Nippon Airlines, pour accroître l'utilisation des SAF.¹¹ Mais le véritable moteur du changement, c'est la réglementation.

Des mandats

Les SAF restent coûteux, mais l'obligation d'utiliser des mélanges pourrait les faire entrer dans les mœurs d'ici le milieu de la décennie en cours. Cela signifie que les gouvernements imposeraient une certaine proportion de SAF dans la consommation des compagnies aériennes. Certains pays ont déjà pris des mesures en ce sens : la Suède impose un minimum de 0,5% de SAF en 2021, et la France 1% en 2022.¹² Les Pays-Bas envisagent une réglementation imposant un ratio de SAF de 14% d'ici 2030.¹³ Dans l'UE, l'initiative ReFuelEU devrait être annoncée en juillet 2021. Elle aura probablement pour objectif des niveaux de mélange de 2% en 2025 et de 5% en 2030¹⁴, tandis que le président Biden se voit pressé d'introduire un mandat pan-américain de 1%.¹⁵ Lorsque les mandats seront introduits et progressivement augmentés, et que les réglementations auront été revues en mieux, l'évolutivité entraînera une réduction des coûts et une adoption encore plus grande, créant un cercle vertueux.

En plus du soutien des gouvernements, les SAF ont besoin de la pression des consommateurs finaux pour se développer. Les passagers et les entreprises, sous la pression d'investisseurs de plus en plus sensibles aux questions ESG, peuvent obliger les compagnies aériennes à réduire leur empreinte carbone et accepteront des hausses de prix temporaires en raison de ce coût. On estime qu'un mélange à 2% pour un vol de trois heures coûterait à chaque passager 2 dollars de plus.¹⁶

Opportunités pour les investisseurs

Pour nous, investisseurs, il s'agit d'une formidable opportunité. Nous aimons explorer des thèmes qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs de développement durable des Nations unies

⁶ IATA, 2021

⁷ IATA, 2021

⁸ Forum économique mondial, 2021

⁹ Présentation de la direction de Neste, février 2021

¹⁰ Exane BNP Paribas, Global Airlines: Sustainable Change, 13 mai 2021

¹¹ <https://biofuels-news.com/news/neste-and-all-nippon-airways-collaborate-on-first-supply-of-sustainable-aviation-fuel-in-asia/> 26 octobre 2020

¹² Conférence mondiale sur la durabilité de l'ISCC, février 2021

¹³ <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2020-03-06/dutch-government-targets-saf-blending-mandate-2023> 6 mars 2020

¹⁴ Exane BNP Paribas, Global Airlines: Sustainable Change, 13 mai 2021

¹⁵ <https://www.reuters.com/article/us-usa-energy-aviation-idUSKBN2AJ0LH> 19 février 2021

¹⁶ Analyse Columbia Threadneedle, 2021

(ODD).¹⁷ Le marché des SAF est directement lié à un certain nombre d'entre eux : l'élément Transports durables de l'ODD 11 « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables » ; l'élément Tourisme durable de l'ODD 12 « Établir des modes de consommation et de production durables » ; et l'ODD 13 « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ».

Pour établir une analogie avec l'aviation, les SAF sont sur la piste de décollage. Il ne leur manque plus que la technologie, la volonté politique, la pression des actionnaires et le développement de mandats pour pouvoir prendre leur envol.

¹⁷ <https://sdgs.un.org/goals>

Informations importantes : Document exclusivement réservé aux investisseurs professionnels et/ou qualifiés (non destiné aux particuliers). Il s'agit d'un document publicitaire.

Le présent document est uniquement destiné à des fins d'information et ne saurait être considéré comme représentatif d'un quelconque investissement. Il ne saurait être considéré comme une offre ou une sollicitation en vue de l'achat ou de la vente de titres quelconques ou autres instruments financiers, ou de la fourniture de conseils ou de services d'investissement. **Investir comporte des risques, y compris le risque de perte du principal. Votre capital est exposé à des risques.** Le risque de marché peut affecter un émetteur, un secteur de l'économie ou une industrie en particulier ou le marché dans son ensemble. La valeur des investissements n'est pas garantie. Il se peut dès lors que l'investisseur ne récupère pas sa mise de départ. Les **investissements internationaux** impliquent certains risques et une certaine volatilité en raison des fluctuations éventuelles sur le plan politique, économique ou des changes et des normes financières et comptables différentes. **Les titres auxquels il est fait référence dans le présent document sont présentés exclusivement à des fins d'illustration, ils sont susceptibles de changer et ne doivent pas être interprétés comme une recommandation d'achat ou de vente. Les titres mentionnés peuvent générer ou non un rendement.** Les opinions exprimées le sont à la date indiquée. Elles peuvent varier en fonction de l'évolution du marché ou d'autres conditions et peuvent différer des opinions exprimées par d'autres associés ou sociétés affiliées de Columbia Threadneedle Investments (Columbia Threadneedle). Les investissements réels ou les décisions d'investissement de Columbia Threadneedle et de ses sociétés affiliées, que ce soit pour leur propre compte ou pour le compte de clients, ne reflètent pas nécessairement les opinions exprimées. Ces informations ne sont pas destinées à fournir des conseils en investissement et ne tiennent pas compte de la situation particulière des investisseurs. Les décisions d'investissement doivent toujours être prises en fonction des besoins financiers, des objectifs, des fins, de l'horizon temporel et de la tolérance au risque spécifiques de l'investisseur. Les classes d'actifs décrites peuvent ne pas convenir à tous les investisseurs. **Les performances passées ne préjugent aucunement des résultats futurs et aucune prévision ne saurait être considérée comme une garantie.** Les informations et opinions fournies par des tiers ont été obtenues auprès de sources jugées fiables mais aucune garantie n'est donnée quant à leur exactitude et à leur exhaustivité. Le présent document et son contenu n'ont pas été vérifiés par une quelconque autorité de tutelle.

Dans l'EEE : Publié par Threadneedle Management Luxembourg S.A. Immatriculée au Registre de Commerce et des Sociétés (Luxembourg) sous le numéro B 110242, 44 rue de la Vallée, L-2661 Luxembourg, Grand-Duché de Luxembourg.

Columbia Threadneedle Investments est le nom de marque international du groupe de sociétés Columbia et Threadneedle.