



L'E-NERGIE CARBONE/HYDROGÈNE/OXYGÈNE

CARBURANTS DURABLES : CE QUE DISENT LES ÉTUDES INDÉPENDANTES RÉCENTES



Trois publications récentes d'Aéro Décarbo en partenariat avec le Shift Project, du Shift Project et du Conseil de Planification Ecologique ont analysé les enjeux de décarbonation des transports et l'avenir des carburants durables en France.

Nous vous en partageons les points essentiels, pour éclairer les choix technologiques qui guident le projet E-CHO.



THE SHIFT PROJECT
X AÉRO DÉCARBO
Pouvoir voler sans pétrole
- quel approvisionnement
énergétique pour le
secteur aérien ? Février 2026

[Lire le rapport](#) →

THE SHIFT PROJECT
Réussir la transition dans
l'incertitude - 20 chantiers

Avril 2026

[Lire le rapport](#) →

CONSEIL DE PLANIFICATION
ÉCOLOGIQUE

Point d'étape sur la
transition énergétique
française

Mai 2026

[Lire le rapport](#) →

Points clés de ces publications

1 Les carburants durables sont incontournables pour la décarbonation du secteur aérien

L'aviation ne dispose pas de solution électrique à horizon 2030. Les carburants durables - et en particulier les e-SAF (Sustainable Aviation Fuel) - constituent la voie de décarbonation la plus réaliste. C'est précisément la filière que développe E-CHO sur le bassin de Lacq.

2 Sobriété et SAF : deux leviers complémentaires

Le rapport Aéro Décarbo x Shift Project souligne que les carburants durables ne pourront pas, à eux seuls, compenser une croissance illimitée du trafic aérien. Une modération du trafic à court terme est jugée nécessaire en parallèle du déploiement rapide des filières SAF. Tout retard se traduisant par un surcroît d'effort ultérieur.

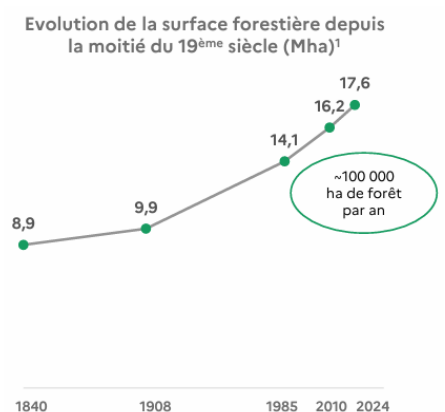
3 Les e-bioSAF, la voie qui optimise l'usage des ressources

Parmi toutes les filières, les e-bioSAF, retenus par le projet E-CHO - qui combinent biomasse et électricité bas-carbone - sont 2 à 3 fois moins consommateurs de biomasse que les bioSAF classiques, et 2 à 3 fois moins consommateurs d'électricité que les e-SAF purs.

4 La forêt française s'étend et nécessite d'être gérée

E-CHO valorisera les déchets de bois issus de l'entretien sylvicole. En dépit d'une augmentation notable et inquiétante de la mortalité, la forêt française gagne 100 000 hectares par an. Sans gestion, ces surfaces accumulent bois morts et sous-bois denses, augmentant le risque d'incendie et réduisant la capacité de captation du CO₂. Prélever de manière mesurée, c'est à la fois produire une ressource locale durable et préserver ces puits de carbone essentiels à la neutralité climatique.

Source : Graphique et 1. [Observatoire des forêts françaises](#), 2024



5 La réglementation européenne impose le déploiement des carburants durables

La directive ReFuelEU Aviation, déjà adoptée par l'Union européenne, impose aux distributeurs de carburant aérien d'incorporer une part minimale de carburants durables dans le kérosène mis à disposition des compagnies : 6% dès 2030, puis 70% à horizon 2050. Il ne s'agit pas d'une ambition, il s'agit d'une obligation légale déjà en vigueur. La question n'est donc pas de savoir si ces carburants vont exister, mais de savoir si la France se donne les moyens de les produire sur son territoire plutôt que de les importer. E-CHO est aujourd'hui le seul projet annoncé dans le quart Sud-Ouest pour répondre à cet enjeu.

LE LIEN AVEC E-CHO

Ces publications confirment la pertinence de l'approche retenue pour le projet E-CHO pour décarboner le secteur de l'aviation.

diviser par 2 à 3

les besoins en biomasse
grâce à l'approche e-bio

Source : [Pouvoir voler sans pétrole - quel approvisionnement énergétique pour le secteur aérien ?](#), 2026

-500 000t

de CO₂eq évitées
chaque année

Source : estimation Elyse Energy.
La méthodologie employée a été validée par Carbone 4, mandaté par la CNDP. Note méthodologique disponible prochainement sur le site de la concertation.

1500 emplois

créés ou soutenus sur
le bassin de Lacq

Source : [L'évaluation de l'influence économique et sociale du projet E-CHO sur le territoire Lacq-Orthez](#), 2025



Camborde_Biotjet_Vue_Entree_@Spectrum

“

Pour verdir l'aviation civile et réduire les dépendances aux importations de carburéacteur, le Conseil de planification écologique rappelle l'ambition de porter au niveau européen, le soutien au développement d'une filière de production de carburants d'aviation durables.

Communiqué du Conseil de planification écologique - 19 mai 2026

À NOTER

Le rapport AéroDécarbo/Shift Project rappelle que l'impact climatique de l'aviation va bien au delà du seul CO₂ : les trainées de condensation et les oxydes d'azote rejetés en altitude aggravent considérablement son empreinte sur le climat. C'est précisément ce que démontre l'étude conduite par Elyse Energy, l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac et Estuaire¹ : en ciblant l'incorporation de SAF sur les vols à fort risque de formation de trainées, il est possible de réduire jusqu'à 47% l'impact climatique de ces effets, en plus de la réduction de plus de 70% des émissions CO₂ sur le cycle de vie.

Source : 1 [Réduire les effets non-CO₂ de l'aviation](#), 2026