



## Sustainability & SAF

# Positioning Africa in the Global SAF Landscape



In August, the African Airlines Association (AFRAA) convened a new edition of its SkyConnect Leadership Dialogues, focusing on Africa’s role in shaping the future of Sustainable Aviation Fuels (SAF). The session brought together two experts: Mr. Serguei Poppeleer – CEO, Bleriot Holdings, a SAF producer based in Kenya, and Ms. Sharon Mahony, Associate in Sustainable Aviation at ENVISA. The discussion was moderated by Mr. Raphael Kuuchi, AFRAA Director Government, Legal and Industry Affairs.

Although Africa contributes only about 2% of global aviation CO<sub>2</sub> emissions, the continent is projected to experience rapid traffic growth driven by its youthful population. Both panelists stressed that this creates a unique opportunity to adopt sustainable practices from the start.

**“Africa has abundant land and feedstock potential. The question is whether growth will be sustainable. We must act now to ensure energy resilience for decades to come.”**

— Serguei Popelier, Bleriot Group

Africa offers significant potential for SAF feedstock such as cotton oil, castor oil, groundnuts, and coconut shells. Yet, technology and certification infrastructure remain major constraints.

**“Everything exists to advance SAF—feedstock, markets, and motivation. The challenge is to bring it together, ensure certification, and create viable business models.”**

— Sharon Mahony, ENVISA

### Focus | SAF Pathway for Africa



**SHARON MAHONY**  
Associate | Sustainable Aviation  
ENVISA



**SERGUEI POPPELEER**  
CEO, BLERIOT HOLDINGS

The panel suggested that smaller modular SAF plants adapted to local infrastructure could be more practical for Africa than massive European-style refineries. Europe’s SAF growth has been driven by strict regulation and airline offtake commitments. Africa, however, lacks binding mandates. Both experts called for stronger government frameworks, financial incentives, and airline commitments to accelerate SAF development.

**“Cash is king. Long-term offtake agreements from airlines, backed by clear government policy, will unlock investor confidence.”**

— Serguei Popelier, Bleriot Group

Current SAF remains 2–3 times more expensive than conventional jet fuel. Certification and quality assurance are additional hurdles, with African labs often lacking the resources to comply with global standards. Nevertheless, SAF is

expected to deliver up to 65% of future CO<sub>2</sub> reductions in aviation, making it central to the sector’s decarbonisation pathway.

AFRAA reaffirmed its commitment to supporting African airlines in the sustainability journey, aligning with ICAO and IATA’s net-zero by 2050 framework. Through its dialogues, AFRAA seeks to drive awareness, capacity building, and coordinated action across the continent.



**“Sustainable Aviation Fuel is one of the essential bricks in building Africa’s aviation future. The time to move from talk to action is now.”**

— Raphael Kuuchi, AFRAA



## Key Figures

### Africa:

~2% of global aviation  
CO2 emissions today

SAF global production share  
from Africa: <0.1%

Cost of a SAF plant:  
USD 200–300 million

SAF expected to deliver  
65% of aviation's  
emission reductions  
by 205



### Quote of the Dialogue

*“SAF is not just an option—it is the cornerstone of Africa's sustainable aviation future.”*

— Sharon Mahony

## Positionner l'Afrique dans le paysage mondial des SAF

En août, l'African Airlines Association (AFRAA) a organisé une nouvelle édition de ses SkyConnect Leadership Dialogues, consacrée au rôle de l'Afrique dans l'avenir des carburants d'aviation durables (SAF). La session a réuni deux experts : M. Serguei Popelier, PDG de Bleriot Group, producteur de SAF basé au Kenya, et Mme Sharon Mahony, Associate en aviation durable chez ENVISA. La discussion a été modérée par M. Raphael Kuuchi, Directeur Gouvern-

ance, Affaires juridiques et industrielles à l'AFRAA.

Bien que l'Afrique ne représente qu'environ 2 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> du secteur aérien, le continent devrait connaître une croissance rapide du trafic, portée par sa population jeune.

Les deux intervenants ont souligné que cette dynamique offrait une opportunité unique d'adopter dès maintenant des pratiques durables.

**« L'Afrique dispose de vastes terres et d'un fort potentiel en matières premières. La question est de savoir si la croissance sera durable. Il faut agir dès aujourd'hui pour assurer la résilience énergétique des décennies à venir. »**

— Serguei Popelier, Bleriot Group



Le continent offre un potentiel important pour les matières premières destinées aux SAF, comme l'huile de coton, de ricin, d'arachide ou encore la coque de noix de coco. Pourtant, les infrastructures technologiques et de certification restent un obstacle majeur.

« **Tout est en place pour développer les SAF : matières premières, marchés, motivation. Le défi est de rassembler ces éléments, de garantir la certification et de créer des modèles économiques viables.** »

— Sharon Mahony, ENVISA

Le panel a suggéré que des unités de production modulaires et de petite taille, adaptées aux infrastructures locales, pourraient être plus pertinentes pour l'Afrique que les énormes raffineries de type européen.

La croissance des SAF en Europe a été soutenue par des réglementations strictes et des engagements d'achat par les compagnies aériennes. En Afrique, il n'existe pas encore de mandats contraignants. Les experts ont appelé à des cadres réglementaires solides, des incitations financières et des engagements des compagnies aériennes pour accélérer le développement des SAF.

« **L'argent est roi. Des contrats d'achat à long terme, soutenus par une politique gouvernementale claire, permettront de rassurer les investisseurs.** »

— Serguei Popelier, Bleriot Group

Actuellement, les SAF restent 2 à 3 fois plus coûteux que le carburant classique. La certification et l'assurance qualité représentent également des défis, les laboratoires africains manquant souvent des ressources nécessaires pour se conformer aux normes internationales. Néanmoins, les SAF devraient permettre de réaliser jusqu'à 65 % des réductions futures de CO<sub>2</sub> dans l'aviation, en faisant un élément

central de la décarbonation du secteur.

L'AFRAA a réaffirmé son engagement à soutenir les compagnies africaines dans leur transition vers la durabilité, en alignement avec le cadre net zéro 2050 de l'ICAO et de l'IATA. Par le biais de ses dialogues, l'AFRAA vise à sensibiliser, renforcer les capacités et coordonner l'action sur l'ensemble du continent.

« **Le carburant d'aviation durable est l'une des briques essentielles pour construire l'avenir de l'aviation africaine. Il est temps de passer de la parole aux actes.** »

— Raphael Kuuchi, AFRAA



## Chiffres clés

**Afrique :**

**~2 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> du secteur aérien aujourd'hui**

**Part de la production mondiale de SAF issue d'Afrique : <0,1 %**

**Coût d'une unité de production de SAF : 200 à 300 millions USD**

**Contribution attendue des SAF aux réductions d'émissions du secteur aérien d'ici 2050 : 65 %**



## Citation marquante

« **Les SAF ne sont pas une simple option : ils constituent la pierre angulaire de l'avenir durable de l'aviation en Afrique.** »

— **Sharon Mahony**