

Prise de position 2023/148

Une aviation durable : pour un secteur européen de l'aviation plus vert et centré sur ses travailleurs

Les travailleurs européens de l'aéronautique réclament une transition juste et équitable vers une aviation plus durable pour qu'aucune région du monde, ni aucun travailleur ne soit laissé pour compte.

Document adopté par le 26^{ème} Comité exécutif d'industriAll Europe
Thessalonique, 30 mai 2023 | 2023/148

Introduction

Le secteur européen de l'aviation est soumis à une pression croissante pour devenir une industrie plus durable. Les travailleurs européens de l'aéronautique sont au cœur de cette double transition écologique et numérique, et les syndicats insistent pour que le secteur se transforme d'une manière socialement responsable. Les travailleurs et les syndicats doivent être impliqués dans l'élaboration de cette transition. Leur avenir ne peut être décidé sans eux. Ils doivent proactivement guider les changements pour veiller à ce que la transition débouche sur des emplois de qualité et des solutions pérennes pour tous.

Bien que les travaux aient déjà commencé et que des alternatives crédibles, telles que les carburants durables d'aviation (CDA), soient déjà disponibles, d'autres technologies sont toujours en cours de développement sans que l'on connaisse les délais et l'impact sur la main-d'œuvre actuelle et future. Etant donné l'importance des travailleurs de l'aéronautique dans le développement et la production de ces nouvelles technologies, ceux-ci doivent être impliqués dans la planification et la cartographie futures aux côtés des employeurs et des gouvernements nationaux pour garantir qu'aucune région ni travailleur ne soit laissé pour compte. **Les syndicats réclament une transition juste !**

Les travailleurs européens de l'aéronautique

L'Europe affiche clairement cette ambition d'une aviation verte à travers des initiatives européennes importantes telles que le Pacte vert pour l'Europe et le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui visent à davantage réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à un prix du carbone plus élevé et l'utilisation de carburants plus durables pour le transport aérien. Selon les prévisions actuelles, les émissions de carbone des vols commerciaux à l'échelle internationale devraient tripler d'ici 2050 du fait de l'augmentation de la demande de transport de passagers et de marchandises¹. Or, la réduction de l'impact environnemental du secteur mondial de l'aviation représente un véritable défi dans lequel toutes les régions du monde ont un rôle à jouer.

L'Europe a actuellement la possibilité de devenir le leader mondial dans le domaine des technologies vertes, des avions neutres en carbone et des carburants renouvelables. Elle dispose d'un excellent savoir-faire et représente près de **600,000 emplois de qualité et bien payés** qui doivent être sauvegardés. Une transition juste pour **tous les travailleurs** reste primordiale pour le bien-être économique et social des travailleurs en Europe.

¹ <https://theicct.org/sector/aviation/>

La situation actuelle et les défis à venir

Le projet de décarbonation du secteur européen de l'aviation doit tenir compte des multiples crises mondiales actuelles, allant des répercussions négatives à long terme de la pandémie de COVID-19 jusqu'aux crises de l'énergie et des matières premières (y compris l'aluminium et le titane), liées à l'invasion illégale du territoire ukrainien par la Russie. Ces crises ont frappé les travailleurs de l'aéronautique et l'industrie, la crise énergétique actuelle contribuant à la pire crise du coût de la vie depuis des décennies. **Aujourd'hui plus que jamais, nous devons préserver les emplois de qualité et lutter pour des salaires équitables.**

L'impact environnemental de l'industrie

En 2019, le trafic aérien mondial a émis 915 millions de tonnes de CO₂, soit **2,5% des émissions mondiales de CO₂**². Sans compter **l'augmentation de 30% des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation depuis 2013 (+20% aux États-Unis, + 30% en Europe, + 66% en Chine)**³ à laquelle s'ajoute la croissance démographique et le nombre de passagers qui devrait doubler d'ici 2050 pour atteindre 10 milliards (contre 4,5 milliards en 2019)⁴.

Les émissions de gaz hors CO₂

Bien que ce document porte principalement sur les émissions de CO₂, il ne faut pas oublier qu'il existe d'autres impacts environnementaux auxquels nous devons remédier. Il est notamment question des gaz nitreux, de la vapeur d'eau, de la suie et des particules de sulfate qui peuvent rejeter **des gaz à effet de serre** et entraîner un phénomène de **forçage radiatif**. En outre, la **pollution sonore** continue de causer des problèmes aux citoyens et à la faune locale, des mesures doivent donc être instaurées pour baisser la pollution sonore à des niveaux tolérables.

Décarboner le secteur de l'aviation

Lorsque l'on considère la décarbonation du secteur de l'aviation, il est important d'analyser tous les aspects du transport aérien ainsi que le vol dans son ensemble, du début jusqu'à la fin. Cela comprend la conception et la production de l'avion, pour garantir un transport aérien performant et durable, ainsi que la gestion des aéroports et les trajectoires de vol. Il est important de décarboner tous les aspects du secteur de l'aviation et de veiller à ce que tous les vols soient aussi efficaces que possible. Le plan directeur européen de gestion du trafic aérien (ATM) a pour objectif de réduire les **émissions moyennes de CO₂ par vol de 5 à 10% d'ici 2035** (par rapport à 2017) grâce à une coopération renforcée. **Les aéroports ont également un rôle à jouer** et doivent revoir leurs ambitions à la hausse afin de parvenir à la neutralité carbone et de s'aligner sur les objectifs de l'accord de Paris.

Cependant, les données nous montrent que la majeure partie des gaz à effet de serre sont émises par la propulsion, et à ce titre, les travailleurs de l'aéronautique ont un rôle clé à jouer dans la conception et la production des systèmes de propulsion les plus propres qui soient. Une approche véritablement ambitieuse et globale est nécessaire pour décarboner tous les aspects de ce secteur complexe. Nous avons besoin de moteurs plus performants qui sont alimentés par des carburants durables à court terme, et par l'hydrogène et l'électricité propre à l'avenir. Nous avons également besoin d'avions plus efficaces,

² IATA Climate Change [Factsheet](#)

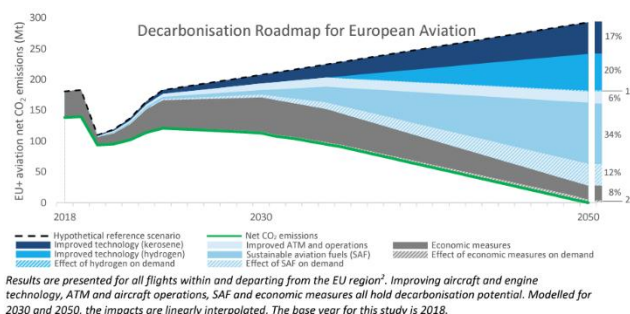
³ EESI [The Growth in Greenhouse Gas Emissions from Commercial Aviation](#)

⁴ ICAO Traffic Forecasts

notamment grâce aux composites, aux ailes déformables et à l'impression 3D, ainsi que d'un contrôle du trafic aérien plus efficace grâce à l'amélioration du ciel unique européen et des procédures d'automatisation. Cependant, d'autres défis subsistent, à savoir l'utilisation de matériaux composites qui, bien qu'ils soient plus légers et aident à réduire la consommation de carburant, nécessitent de grandes quantités d'énergie pour leur production, et les meilleures méthodes de recyclage de ces matériaux doivent encore être développées. La voie vers une aviation véritablement durable n'est pas encore clairement établie et est semée d'embûches.

Le secteur européen de l'aviation affirme que des efforts conjoints, coordonnés et décisifs de la part de l'industrie et des gouvernements permettront d'atteindre les objectifs de neutralité climatique d'ici 2050 pour tous les vols à l'intérieur et en partance de l'UE. [Destination 2050](#) montre une voie possible qui associe de nouvelles technologies, une meilleure gestion, des carburants durables et des mesures économiques, avec une réduction des émissions absolues de 92%, tandis que les 8% restants sont éliminés de l'atmosphère par des émissions négatives grâce à des puits de carbone naturels ou des technologies spécialisées.

Graph 1: Destination 2050 roadmap for European Aviation



La législation et les initiatives européennes

*Le présent document a été rédigé en mai 2023.

Le programme principal de la Commission européenne, le **Pacte vert pour l'Europe**, prévoit une **réduction de 90% des gaz à effet de serre émis par les transports d'ici 2050** afin que l'UE devienne le premier continent climatiquement neutre. Pour atteindre ces objectifs ambitieux, l'UE a publié en 2021 le **paquet « Ajustement à l'objectif 55 »** qui comprend quatre initiatives ayant une incidence directe sur l'aviation : **ReFuelEU Aviation (pour une aviation durable)**, **CORSIA** et le **système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) pour l'aviation**, le **règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour des carburants alternatifs** et la **Directive sur la taxation de l'énergie**.

L'initiative ReFuelEU Aviation (pour une aviation durable)

L'objectif de l'initiative ReFuel Aviation est d'**accroître l'utilisation de carburants durables d'aviation (CDA)** afin d'accélérer la décarbonation du secteur de l'aviation. La législation proposée se penche sur les méthodes pour stimuler la production et mettre les carburants durables à disposition des compagnies aériennes à des prix compétitifs, ainsi que pour garantir des conditions de concurrence équitables pour l'utilisation des carburants durables. Après plusieurs rounds de négociation, les objectifs initiaux ont été revus à la hausse. Un accord prévoit un pourcentage d'utilisation des CDA dans les aéroports de l'UE de **6% en 2023 et qui passera progressivement à 70% d'ici à 2050**. En outre, ces objectifs incluent un mandat de **1,2% pour les carburants synthétiques entre 2030 et 2031 et de 2% entre 2032 et 2035, ce pourcentage augmentera progressivement jusqu'à 35% d'ici à 2050**. Les CDA admissibles incluent les biocarburants (huiles et graisses usagées), les biocarburants avancés (déchets et résidus) et les carburants de synthèse pour l'aviation (power-to-liquid). Il est à espérer que l'initiative ReFuelEU Aviation entrera en vigueur en 2023.

Les syndicats soulignent toutefois que les **carburants durables pour l'aviation ne sont qu'une solution à moyen terme**, de nombreux paramètres restant encore incertains, dont l'impact environnemental et social tout comme le coût de leur production. En outre, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) estime que 6,5 millions de litres de carburants durables ont été produits annuellement entre 2016 et 2018 et qu'une production de 8 milliards de litres par an est attendue à partir de 2032⁵. Cependant, l'Association internationale du transport aérien (IATA) estime que **450 milliards de litres de carburants durables pour l'aviation seront nécessaires d'ici 2050** pour réussir la « transition zéro nette »⁶. De toute évidence, un énorme déficit d'approvisionnement est attendu.

Les carburants durables pour l'aviation ne représentent que 0,05% de la consommation de carburant, il est donc clair que leur production et leur utilisation doivent être accrues de toute urgence. IndustriAll Europe soutient les actions ambitieuses de l'UE visant à encourager l'utilisation des carburants durables pour l'aviation, à condition qu'elles aillent de pair avec des critères de durabilité clairs et une base de matières premières diversifiée et durable.

L'hydrogène

Le rôle clé de l'hydrogène ne doit pas être négligé, même s'il s'agit plutôt d'une solution à moyen et long terme. Aujourd'hui encore, la maîtrise technique de l'hydrogène pour un vol commercial reste incertaine. En outre, des questions subsistent quant à la disponibilité, aux coûts de production, la sécurité et aux besoins en infrastructure (pour tous les aéroports, y compris les petits aéroports régionaux). Bien que l'hydrogène puisse apporter un réel changement, certains experts doutent de la rentabilité commerciale de la propulsion à l'hydrogène avant 2050, autrement dit la technologie serait tout simplement trop en retard. En tant que membre de l'Alliance européenne pour l'hydrogène, industriAll Europe aborde ces questions avec les parties prenantes représentant à la fois la production et les utilisateurs d'hydrogène afin d'identifier les outils nécessaires pour garantir un hydrogène accessible et abordable pour une variété de secteurs, y compris l'aviation. Il est important de noter qu'une quantité considérable d'énergie verte est nécessaire pour produire des quantités suffisantes d'hydrogène (et de CDA) et qu'il faut y œuvrer dès maintenant pour garantir une quantité suffisante d'énergie propre et les infrastructures adéquates en Europe.

CORSIA et le SEQE-UE

Le **régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)** est un mécanisme de compensation basé sur le marché mondial et adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale en 2018. En 2020, 107 pays avaient manifesté leur intérêt à contribuer au mécanisme, un chiffre encore beaucoup trop insuffisant pour permettre un changement transformateur.

L'UE dispose de son propre système de tarification du carbone, le **système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE)**, qui couvre les émissions de CO₂ des vols intra-européens uniquement depuis 2012, avec quelques quotas gratuits pour le secteur. Cependant, dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 », le SEQE a fait l'objet d'une révision ayant des incidences sur le secteur de l'aviation, à savoir :

- La **suppression des allocations de quotas à titre gratuit** au secteur de l'aviation d'ici 2026, avec une suppression progressive (c'est-à-dire une diminution de 25% des allocations gratuites pour 2024 et une diminution de 50% pour 2025).

⁵ <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

⁶ <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

- Une **réserve de 20 millions de quotas pour les exploitants qui augmentent leur utilisation de carburants durables d'aviation (CDA)**, tels que l'hydrogène issu de sources d'énergies renouvelables, les carburants renouvelables d'origine non biologique et les biocarburants avancés.
- **Les émissions hors CO2 de l'aviation seront progressivement introduites dans le SEQE-UE**, avec, dans un premier temps, un système de surveillance et de vérification jusqu'en 2027 et, dans un second temps, une proposition législative en 2028.
- **Les recettes issues de la mise aux enchères de 5 millions de quotas seront attribuées aux transports aériens** par le biais du Fonds pour l'innovation afin de soutenir les nouvelles technologies, y compris l'électrification du secteur.
- Une dérogation sera accordée jusqu'en 2023 aux **aéroports situés dans les régions ultrapériphériques d'un pays de l'UE**.

En ce qui concerne les vols internationaux, en cas de mise en œuvre insuffisante des objectifs de CORSIA d'ici le 1^{er} juillet 2026, la Commission serait tenue de soumettre une proposition visant à étendre le champ d'application du SEQE-UE aux vols au départ d'un aéroport situé dans l'Espace économique européen (EEE) vers un pays tiers. À partir de 2027, les vols à destination de pays tiers n'appliquant pas le régime CORSIA seront inclus dans le champ d'application du SEQE-UE.

Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour des carburants alternatifs

Le **règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour des carburants alternatifs** est indispensable pour la décarbonation du secteur car il se concentre sur les **infrastructures aéroportuaires** (y compris la fourniture d'électricité aux avions en stationnement), la **réduction des émissions** et la **qualité locale de l'air**. La proposition invite les États membres à veiller à ce que, dès 2030, l'électricité destinée aux avions soit renouvelable et que des plans de déploiement soient mis en place pour des stations de recharge en électricité et hydrogène.

La directive sur la taxation de l'énergie

Enfin, la directive sur la taxation de l'énergie propose de supprimer l'exonération fiscale actuelle sur les carburateurs pour les vols intra-UE en fixant un nouveau niveau minimum de taxation. Les propositions spécifiques comprennent un **taux de taxation minimum pour le kérosène**, qui devrait être augmenté au cours des 10 prochaines années, ainsi qu'un taux minimum de zéro pour les carburants d'aviation durables et l'électricité pendant une période de transition de 10 ans, dans l'espoir que ces mesures inciteront les compagnies aériennes à remplacer le kérosène par des carburants plus durables. Au moment de la rédaction du présent document, les discussions sur ce dossier sont mises en suspens par le Conseil européen qui requiert une décision à l'unanimité.

Initiatives européennes

Outre les propositions législatives européennes spécifiques mentionnées précédemment, divers groupes de parties prenantes européennes se sont engagés dans la décarbonation du secteur de l'aviation. L'un de ces groupes est la **Table ronde européenne sur l'aviation**, dont industriAll Europe est membre, et qui demande conjointement la création d'un **pacte européen pour une aviation durable**.

Cette demande a été formulée pour la première fois en 2020 pendant la crise de la COVID-19, qui a entraîné des répercussions désastreuses sur le secteur de l'aviation. Le besoin d'un tel pacte se fait toujours ressentir aujourd'hui, car le secteur européen de l'aviation est toujours impacté par les retombées de la pandémie. Ce pacte tracerait la voie vers la neutralité carbone et définirait le **cadre politique et les mesures financières** nécessaires au niveau européen pour atteindre ces objectifs.

Toutefois, le pacte ne se limite pas uniquement à la politique industrielle. En effet, les parties prenantes insistent pour que le pacte prenne en compte la **dimension sociale** et que l'UE, les États membres et les partenaires sociaux veillent à ce que les droits sociaux et du travail, inscrits dans la législation européenne et nationale soient effectivement appliqués pour tous les travailleurs.

Les membres de la Table ronde européenne sur l'aviation appellent également à des mesures d'incitation au profit d'un **renouvellement de la flotte** afin de stimuler la demande intérieure, ce qui profiterait aux travailleurs européens de l'aéronautique et conduirait à une décarbonation plus rapide grâce à une utilisation accrue d'avions plus écologiques.

IndustriAll Europe fait également partie de deux nouvelles alliances européennes, **l'Alliance pour une aviation zéro émission** et **l'Alliance industrielle pour la chaîne de valeur des carburants renouvelables et bas carbone**. Ces alliances ont pour objectif de réunir toutes les parties prenantes afin de discuter et de convenir de méthodes pour garantir que les infrastructures et les carburants appropriés soient mis en place pour décarboner le secteur. IndustriAll Europe continuera à faire valoir les revendications syndicales au sein de ces alliances pour s'assurer que la voix des travailleurs soit entendue.

Décarbonation : une approche mondiale est nécessaire

Une véritable décarbonation de l'aviation n'est possible que si **toutes les parties prenantes internationales se réunissent** pour convenir d'engagements ambitieux et contraignants, l'Europe ne peut résoudre à elle seule le problème. Dans le cadre de l'assemblée générale de l'OACI organisée en septembre 2022, industriAll Europe et son organisation sœur, IndustriALL Global, ont travaillé avec les fédérations internationales des travailleurs du transport, l'ITF et l'ETF, pour rédiger un document de travail axé sur la décarbonation du secteur international de l'aviation qui garantit une transition juste pour les travailleurs. Les revendications syndicales conjointes font suite au travail d'industriAll Europe au niveau européen sur la **Déclaration de Toulouse**, dans laquelle les 27 États membres de l'UE et 11 autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ont affirmé leur soutien en faveur de l'objectif de neutralité carbone dans l'industrie aéronautique à l'horizon 2050. La déclaration a été soutenue par 150 parties prenantes, dont [industriAll Europe](#), et inclut des revendications syndicales clés sur la durabilité sociale et la garantie d'une transition juste pour les travailleurs.

Bien que l'assemblée générale de l'OACI se soit conclue par l'adoption par les États d'un [objectif mondial ambitieux de zéro émission en 2050](#) pour les opérations aériennes internationales, [les syndicats déplorent encore](#) le manque d'engagements contraignants et de prise en considération des aspects sociaux de la durabilité. C'est pourquoi industriAll Europe continue d'appeler à davantage d'actions et d'engagement de la part de toutes les régions du monde afin de véritablement décarboner le secteur mondial de l'aviation tout en garantissant une transition juste pour les travailleurs.

L'impact sur les travailleurs de l'aéronautique

L'ampleur de l'impact de la décarbonation du secteur de l'aviation sur les travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement reste encore inconnue. D'une part, l'augmentation du coût des billets (taxes, inflation du coût des carburants alternatifs) et les changements de mode de vie pourraient conduire à une baisse de la demande. Il n'existe actuellement aucun plan stratégique pour maîtriser cette situation et les répercussions sociales considérables qu'elle entraînerait. D'autre part, l'Europe pourrait saisir l'occasion pour occuper une position de leader dans la production de technologies et d'avions écologiques, et maintenir ou créer de nouveaux emplois grâce à une augmentation de la demande.

Lorsque l'on considère la transition verte ou numérique du secteur européen de l'aviation, il est essentiel de veiller à ce qu'elle soit gérée de manière socialement équitable. Pour les syndicats, cela signifie qu'une transition juste doit être garantie pour empêcher que les régions et les travailleurs ne soient laissés pour compte. Toute transition ayant une incidence sur les travailleurs de l'aéronautique doit être pleinement anticipée et discutée avec les représentants des travailleurs, en prévoyant un développement ou un perfectionnement des compétences adéquats ainsi que des transitions entre emplois si nécessaire. Un dialogue social de qualité est indispensable, et les travailleurs doivent avoir un siège à la table des négociations, car « notre avenir ne se décidera pas sans nous ! ».

Les technologies vertes et la main-d'œuvre

La demande accrue de technologies vertes modifiera l'organisation actuelle de la production aéronautique. Les syndicats insistent sur le fait que les changements majeurs dans la production doivent être proprement discutés avec les travailleurs et les syndicats, et que **les droits à l'information et à la consultation doivent être pleinement respectés**. Il convient de mener une analyse de l'impact des changements de production sur la main-d'œuvre (par exemple sur les types d'emplois), et industriAll Europe insiste pour **un développement et un perfectionnement des compétences de la main-d'œuvre actuelle** afin qu'aucun travailleur ne soit laissé pour compte. En outre, les changements de processus de production, y compris la manipulation de nouveaux carburants durables, doivent être gérés de manière appropriée. Tous les travailleurs doivent bénéficier d'une formation adéquate en matière de santé et de sécurité afin de garantir leur sécurité sur le lieu de travail.

La numérisation sur le lieu de travail

L'évolution vers un lieu de travail numérisé doit également être gérée de manière socialement responsable. Si la numérisation et l'automatisation sont inévitables dans un secteur de haute technologie, il est toujours important de prendre pleinement en compte l'impact sur la main-d'œuvre, y compris l'impact sur les emplois actuels, les besoins en compétences, les données et la vie privée des travailleurs, comme souligné dans la prise de position d'industriAll Europe sur l'intelligence artificielle (IA)⁷.

Il ne peut y avoir de transition juste que si la main-d'œuvre existante est activement impliquée dans l'élaboration de la transition numérique. Les représentants des travailleurs doivent être impliqués pleinement – et à temps – dans la mise en place et l'élaboration de nouveaux systèmes sur le lieu de travail. L'intelligence artificielle étant une technologie de rupture entraînant des conséquences significatives sur les travailleurs, l'emploi et les directions, toutes les parties prenantes doivent être étroitement impliquées dans les décisions relatives à la technologie nécessaire et aux finalités de celle-ci. Les travailleurs et leurs représentants doivent être en mesure de prendre des décisions éclairées à ce sujet et d'évaluer correctement la technologie avant son introduction dans l'entreprise. Ils doivent avoir accès à temps à des informations significatives et complètes, ainsi que suffisamment de temps et de ressources pour les traiter avec le soutien d'experts externes de leur choix.

À ce titre, industriAll Europe insiste sur le fait que la direction doit fournir aux travailleurs une transparence totale sur l'objectif, la portée et le fonctionnement de l'application d'IA, sur les données collectées et sur les répercussions prévisibles pour les travailleurs.

En outre, toute augmentation de productivité doit bénéficier aux travailleurs ainsi qu'à la direction et ne doit pas entraîner une détérioration des conditions de travail, telle que l'intensification de la charge de

⁷ <https://news.industrialall-europe.eu/Article/753>

travail. Les gains de productivité ou d'efficacité doivent être partagés avec la main-d'œuvre, par exemple par une réduction de la semaine de travail, tout en maintenant les mêmes niveaux de rémunération.

Transition juste

Qu'il s'agisse de la transition verte ou numérique, les syndicats doivent être impliqués dès les premières étapes. L'information et la consultation des travailleurs et des syndicats sont fondamentales. Une cartographie détaillée de l'emploi doit être menée pour analyser l'impact de la transition sur l'emploi (nombre d'emplois, type d'emplois, etc.), en prenant en considération l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cette analyse est cruciale pour identifier les futures lacunes en matière de compétences et permettra de préparer à temps le développement et le perfectionnement des compétences des travailleurs et d'assurer les transitions entre emplois. Les travailleurs doivent avoir un siège à la table des négociations et le [Manifeste pour une transition juste d'industriAll Europe](#) définit clairement nos demandes syndicales en insistant sur l'implication des travailleurs dès le début de la transition, car « notre avenir ne se décidera pas sans nous ! ».

Les revendications d'industriAll Europe

Toutes les parties prenantes doivent unir leurs efforts pour œuvrer à une transition réussie vers un secteur européen de l'aviation plus durable. Une politique industrielle forte est nécessaire pour que la transition puisse avoir lieu en temps opportun, avec une durabilité sociale garantie. Les travailleurs et les syndicats doivent être impliqués dans toutes les étapes de la transition et le dialogue social reste primordial.

C'est la raison pour laquelle industriAll Europe adresse une série de revendications syndicales aux décideurs politiques européens, aux États membres, aux autorités publiques et aux entreprises, afin de garantir une transition juste vers un secteur européen de l'aviation social et durable.

Les décideurs politiques européens

IndustriAll Europe appelle les décideurs politiques européens à :

1. Créer un **pacte européen pour une aviation durable** afin de tracer la voie vers une neutralité carbone, comme indiqué dans le rapport de la Table ronde européen sur l'aviation⁸.
2. Garantir la mise en œuvre d'une **révision ambitieuse du SEQE UE** et veiller à ce qu'une action renforcée soit menée au niveau international en matière de réduction des émissions.
3. Continuer à identifier d'autres moyens pour inciter et soutenir l'augmentation de la production de CDA à la suite de l'adoption de l'initiative **ReFuelEU Aviation et du règlement AFIR**.
4. Convenir d'un **soutien financier européen adéquat pour financer le programme SURE 2.0** afin de venir en aide aux travailleurs touchés par la crise énergétique actuelle. Ce soutien financier doit être assorti de conditionnalités sociales.
5. Prendre des mesures supplémentaires pour garantir un **commerce international équitable** et des conditions de concurrence équitables au niveau mondial.
6. Stimuler l'achat de nouveaux avions respectueux de l'environnement en créant un **mécanisme européen incitatif écologique**.

⁸ [European Aviation Roundtable Report 2020](#)

7. S'engager à un **financement européen suffisant et à long terme pour la recherche et le développement** qui vise à décarboner rapidement le secteur.
8. Créer un **observatoire européen pour une transition juste** afin de surveiller la mise en œuvre de toutes les politiques et mesures s'inscrivant dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe.
9. Définir une **stratégie de financement européenne pour les régions d'Europe en faveur de la transition juste**, qui prévoit l'utilisation des recettes du SEQE au profit du renforcement des instruments pour la transition juste.
10. **Appliquer les conditionnalités sociales aux fonds européens et aux initiatives en matière de politique industrielle** afin de s'assurer qu'ils soutiennent les négociations collectives, les emplois et les apprentissages de qualité. Le recours aux contrats de courte durée et précaires doit être limité, tandis qu'une rémunération décente et l'accès à la formation doivent être garantis.
11. Proposer un **cadre juridique européen pour l'anticipation et la gestion de la transition juste au niveau de l'entreprise**, inspiré du rapport Cercas de 2013, incluant des règles obligatoires sur l'information en temps opportun et de qualité, la consultation et la participation des syndicats et des représentants des travailleurs aux niveaux local, national et européen, ainsi que des garanties sociales pour les travailleurs.
12. Veiller à ce que des **plans obligatoires pour une transition juste** soient adoptés par toutes les entreprises, avec la pleine participation des syndicats et des représentants des travailleurs.

Les gouvernements nationaux et autorités publiques

IndustriAll Europe appelle les gouvernements nationaux et les autorités publiques à :

1. **Développer et mettre en œuvre des plans d'action sectoriels** avec les partenaires sociaux pour anticiper la double transition verte et numérique, avec un dialogue social de qualité et indispensable pour garantir une transition réussie et équitable pour le secteur et ses travailleurs.
2. **Créer des centres publics pour surveiller la transition verte et numérique au niveau national** tout en insistant sur le fait que les financements publics doivent être assortis de conditionnalités sociales fortes et que le soutien national doit être garanti à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement.
3. Garantir des **politiques actives du marché du travail** pour permettre des transitions en douceur entre emplois et renforcer les filets de sécurité sociale pour tous les travailleurs, en garantissant une **transition juste**.
4. Faire pression pour que tous les États membres de l'OACI prennent des **engagements internationaux contraignants en matière de décarbonation** qui soient également axés sur la durabilité sociale.
5. Appeler l'OACI à **introduire les concepts de transition juste et de durabilité sociale** dans ses documents et à créer des comités consacrés à la transition juste réunissant toutes les parties prenantes de l'aviation civile.
6. Encourager et inciter vivement les entreprises à **poursuivre le développement des technologies vertes**.
7. **Investir davantage dans les compétences**, notamment en développant des passerelles flexibles entre le monde de l'éducation et du travail, y compris l'apprentissage tout au long de la vie, les systèmes d'apprentissage modulaires, la formation en alternance, la formation en ligne et le transfert de connaissances.

8. Améliorer la coordination avec le secteur de l'énergie pour **accroître la production d'énergies renouvelables et propres** à des prix abordables et stables.
9. Prendre des mesures pour **promouvoir l'émergence de chaînes de production de carburants durables** pour l'aviation.

Les entreprises, les compagnies aériennes et les aéroports

IndustriAll Europe appelle les entreprises, les compagnies aériennes et les aéroports à :

1. Garantir des **normes de santé et de sécurité** élevées pour tous les travailleurs, notamment lors de l'introduction de nouveaux processus écologiques ou numériques et l'utilisation de nouveaux carburants.
2. Développer les outils permettant **d'anticiper et de gérer à temps la double transition écologique et numérique à travers la chaîne d'approvisionnement**, en particulier dans le cadre de la décarbonation nécessaire du secteur.
3. S'engager à un **dialogue social de qualité à travers la chaîne d'approvisionnement** et respecter les droits des travailleurs à l'information et la consultation.
4. Élaborer des **plans de transition juste** avec les syndicats et les décideurs politiques régionaux/nationaux afin de veiller à ce que la double transition écologique et numérique soit gérée avec succès.
5. Mettre fin au **travail précaire**, garantir de bonnes conditions de travail et garantir les droits pour **tous les travailleurs**, y compris les travailleurs intérimaires et les **sous-traitants à travers la chaîne d'approvisionnement**.
6. S'engager à maintenir un niveau élevé de **programmes d'apprentissage** pour préserver le savoir-faire interne en notant que le secteur souffre d'une main-d'œuvre vieillissante.
7. Mettre en place une veille stratégique sur les besoins en compétences selon les profils professionnels émergents et en voie de disparition et investir dans le **développement et le perfectionnement des compétences** de la main-d'œuvre ainsi qu'organiser la mobilité interne pour garder tous les travailleurs.
8. **Investir dans des programmes de recherche et développement**, notamment en ce qui concerne les technologies vertes permettant de réduire les émissions, dont l'hydrogène ou les avions à propulsion électrique.
9. Améliorer tous les aspects de la **décarbonation et de l'efficacité énergétique**, y compris dans les aéroports et tout au long du vol, tels que le transport, l'efficacité des trajectoires de vol et la gestion du trafic aérien, qui ont également un rôle important à jouer.
10. **Accroître l'adoption des carburants d'aviation durables** en mettant en place les infrastructures adéquates.

Il est temps d'agir

Le secteur aérospatial européen doit saisir l'opportunité d'ouvrir la voie vers la décarbonation, mais il faut déployer un effort mondial véritablement ambitieux, axé sur la durabilité sociale et les travailleurs, pour avoir un impact réel dans la lutte contre le changement climatique. Les syndicats, les employeurs et les décideurs politiques doivent se réunir et trouver des solutions pour décarboner le secteur tout en veillant à ce qu'aucun travailleur ou région ne soit laissé pour compte. Nous continuons à plaider pour une transition juste pour tous les travailleurs.