

Prise de position 2026/180

Consolider le leadership européen dans l'aéronautique : garantir une transition juste à travers la durabilité, la résilience et des emplois de qualité

Le leadership européen dans la filière aéronautique est en péril

L'industrie aéronautique civile européenne est l'un des rares secteurs industriels dans lesquels l'Europe conserve une position de leader mondial. Cependant, cette position ne peut pas être considérée comme acquise. Malgré une forte demande mondiale d'avions, le secteur peine à y répondre au rythme requis. En effet, les faiblesses structurelles de la chaîne d'approvisionnement, les pénuries de compétences, le sous-investissement et la coordination industrielle fragmentée restreignent la capacité de production. Dans ce contexte, le développement du futur avion monocouloir, successeur de l'A320 et dont l'entrée en service est prévue entre 2035 et 2040, marque un tournant décisif pour l'avenir de l'industrie aéronautique européenne¹.

Parallèlement, le secteur s'est engagé dans une profonde transformation afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, tout en faisant face à une concurrence mondiale et à des tensions géopolitiques croissantes. C'est pourquoi le risque d'un éventuel ralentissement du trafic aérien, dû à des chocs macroéconomiques ou à une disponibilité limitée des ressources énergétiques décarbonées, devra être correctement évalué, anticipé et pris en compte, notamment en ce qui concerne ses répercussions sur l'emploi et les compétences.

Le cadre politique européen actuel ne permet plus de relever ces défis. Depuis l'adoption de la première [stratégie de l'aviation pour l'Europe](#) en 2015, la chaîne de valeur aéronautique s'est davantage mondialisée, est devenue plus interconnectée et est de plus en plus vulnérable aux perturbations. L'initiative de la Commission européenne visant à élaborer une nouvelle stratégie pour l'aviation et l'aéronautique est donc opportune et nécessaire.

IndustriAll Europe, qui représente les travailleurs de l'ensemble de la chaîne de valeur aéronautique, considère que cette stratégie doit se focaliser sur le renforcement de la durabilité et de la résilience du secteur, tout en garantissant une transition juste pour les travailleurs. Cela requiert une politique industrielle ambitieuse axée sur des investissements à long terme, des chaînes de valeur résilientes, des droits du travail solides et des emplois de qualité. Le renforcement des capacités de production européennes ainsi que le développement de stratégies « Made in Europe » et en faveur du contenu local

¹ Selon Rolls-Royce, le programme de réacteurs destinés aux avions monocouloirs de nouvelle génération pourrait générer un marché potentiel de 1,600 billion de dollars.

seront essentiels pour protéger les emplois, stabiliser les chaînes d'approvisionnement et maintenir la position de l'Europe en tant que leader technologique et industriel dans l'aéronautique².

Une industrie stratégique dotée d'une chaîne de valeur complexe

L'industrie aéronautique européenne est un secteur stratégique clé, étroitement lié aux domaines de la défense et de l'espace. Elle génère en grande partie des emplois de qualité et repose sur un réseau dense de plusieurs milliers d'entreprises présentes dans toute l'Europe. Si les grands leaders industriels (tels que Airbus, Thales, Safran, Leonardo et Rolls-Royce) jouent un rôle prépondérant et hautement visible, le secteur s'appuie structurellement sur une base bien plus large de petites et moyennes entreprises (PME). Selon les estimations de la Commission européenne, plus de 80 % des entreprises actives dans l'industrie aéronautique relèvent de la catégorie des PME. Ces entreprises constituent un élément essentiel de l'écosystème aéronautique, car elles accomplissent des tâches de niche, hautement spécialisées et souvent innovantes, tant au sein de la chaîne d'approvisionnement manufacturière que dans le secteur des services en aval³.

L'industrie européenne se positionne en leader mondial dans la production d'aéronefs civils, notamment d'hélicoptères, de moteurs d'avion, de pièces et de composants. Implantée dans toute l'Europe, elle couvre tous les segments du marché, allant de l'aviation générale aux avions d'affaires et commerciaux, en passant par les aéronefs à voilure tournante, les avions de combat et les avions d'entraînement militaires, ainsi que les aéronefs sans pilote, les services de formation et de simulation, les activités de maintenance, réparation et révision (MRO) et les systèmes de gestion du trafic aérien. De nombreuses start-ups contribuent également au développement de solutions innovantes en matière de mobilité aérienne, dont les drones, grâce à de nouvelles technologies de propulsion⁴.

En 2024, l'aéronautique civile comptait plus de 406,300 emplois directs en Europe et générait un chiffre d'affaires de 129,1 milliards d'euros, dont 108,6 milliards d'euros à l'exportation⁵.

Les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement nuisent à la résilience

La filière aéronautique européenne continue de faire face à des défis majeurs au lendemain de la pandémie de Covid-19 et des crises qui s'en sont suivies. Les ruptures de la chaîne d'approvisionnement, les pénuries de matières premières critiques, la hausse des coûts des composants, la pénurie de main-d'œuvre, les prix élevés de l'énergie et l'instabilité commerciale pèsent toujours sur la production dans l'ensemble du secteur. Parallèlement, l'on observe une intensification de la concurrence mondiale, non seulement de la part des États-Unis et de la Chine, mais aussi de pays tels que le Brésil, le Mexique, le Maroc et la Tunisie.

Malgré ces difficultés, la demande mondiale d'avions reste forte. Les constructeurs ont de grandes ambitions et estiment que plus de 40,000 nouveaux aéronefs seront nécessaires à l'échelle mondiale au cours des 20 prochaines années. À court terme, l'enjeu pour l'Europe ne réside plus dans la demande, mais dans la capacité de production. Les révisions à la baisse répétées des objectifs de livraison montrent que

² Voir la prise de position d'industriAll Europe : https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2026/4/639122989847296877_%E2%80%98Made_in_Europe%E2%80%99_an_industrial_worker_perspective_-_FR.pdf

³ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD_2023_280_1_EN_document_travail_service_part1_v3.pdf

⁴ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD_2023_280_1_EN_document_travail_service_part1_v3.pdf

⁵ ASD, Facts and figures 2025: https://umbraco.asd-europe.org/media/hnmoyd3m/facts-figures-2025_web.pdf?rmode=pad&v=1dc605610202bb0

les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement empêchent les constructeurs d'augmenter la cadence de production.

Ces goulots d'étranglement révèlent des faiblesses structurelles plus profondes dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les fournisseurs sont toujours confrontés à des pressions sur les prix, à une planification instable de la production, à des pénuries de main-d'œuvre ainsi qu'à un accès limité au financement. En conséquence, de nombreuses entreprises n'ont pas les moyens d'investir dans l'innovation, les compétences et des actifs de production modernes, fragilisant la chaîne d'approvisionnement malgré la reprise de la demande et sapant sa résilience face aux contraintes futures⁶.

Relever ces défis nécessite une stratégie industrielle européenne plus solide couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur aéronautique. Le renforcement de la résilience des fournisseurs est tout aussi important que le soutien aux grands constructeurs. C'est la raison pour laquelle industriAll Europe s'est activement intéressée aux enjeux liés à la chaîne d'approvisionnement dans le cadre de son projet [FLY-SUS](#), mené avec le soutien financier de l'UE et intitulé « Renforcer la coopération tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour une transformation durable de l'industrie aéronautique ».

Cadre politique européen et décarbonation de l'aviation

Le secteur de l'aviation européen s'est engagé à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 à travers la feuille de route « Destination 2050 », conformément au Pacte vert pour l'Europe et à l'Accord de Paris. Cette initiative rassemble des compagnies aériennes, des aéroports, des constructeurs aéronautiques et des fournisseurs de services de navigation aérienne. D'ici 2030, les émissions nettes de CO₂ des vols intra-européens devraient réduire de 55% par rapport aux niveaux de 1990 grâce au renouvellement de la flotte, aux carburants d'aviation durables (CAD), aux améliorations opérationnelles ainsi qu'au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE)⁷. Cela est d'autant plus important que l'aviation est un secteur où il est difficile de réduire les émissions, et qui figure parmi les plus exposés aux répercussions physiques et aux impacts de la transition dans le cadre de changement climatique.

Les carburants d'aviation durables : pilier central de la décarbonation

Les carburants d'aviation durables (CAD) sont essentiels pour décarboner le secteur, mais leur déploiement est beaucoup trop lent. Il est donc crucial d'augmenter la production de CAD, d'en garantir l'accessibilité et de renforcer les chaînes d'approvisionnement en Europe. Cela revêt une importance capitale, non seulement du point de vue de la politique climatique et énergétique, mais aussi en termes de résilience industrielle, d'emplois, d'autonomie stratégique et de sécurité d'approvisionnement. Les récentes instabilités géopolitiques, les perturbations de l'approvisionnement énergétique à l'échelle internationale et la volatilité des marchés des carburants et du pétrole ont démontré l'importance de réduire les dépendances excessives vis-à-vis des fournisseurs extérieurs et des chaînes d'approvisionnement vulnérables. L'UE doit mettre en place un cadre industriel et d'investissement stable pour soutenir la production de CAD en Europe et consolider la base industrielle européenne, tout en garantissant la demande en CAD malgré leur prix élevé.

Principales initiatives européennes : ReFuelEU Aviation et STIP

L'une des initiatives majeures récentes est le règlement ReFuelEU Aviation, adopté en 2023 et entré en application le 1^{er} janvier 2025. Le règlement ReFuelEU impose aux fournisseurs de carburant des obligations contraignantes visant à accroître la part de carburants d'aviation durables (CAD) mis à la

⁶ https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2026/4/639116797578547043_JUST_AVIATION_2026_raport_v2.pdf

⁷ <https://www.destination2050.eu/>

disposition des exploitants d'aéronefs dans les principaux aéroports de l'Union. Les fournisseurs de carburant devront intégrer 2% de CAD en 2025, 6% en 2030, et 70% d'ici 2050. Le règlement comporte également des sous-objectifs spécifiques pour l'intégration des carburants de synthèse, commençant à 1,2% en 2030 et passant à 35% à l'horizon 2050. ReFuelEU Aviation apporte une sécurité réglementaire et envoie un signal clair au marché ; il convient donc de le défendre contre toute pression visant à l'affaiblir ou à le retarder. Néanmoins la mise en œuvre initiale montre que l'intégration des carburants d'aviation durables demeure lente, principalement en raison d'une capacité de production insuffisante et de coûts élevés⁸. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de mettre en place des mécanismes axés sur la demande, tels que les enchères bilatérales, afin de débloquent les contrats d'achat qui font défaut à de nombreux projets en matière de CAD et de permettre ainsi à ces projets d'atteindre la décision finale d'investissement⁹. De tels mécanismes doivent être conçus de manière à garantir un transfert progressif des coûts des États vers la chaîne de valeur du secteur aérien, à mesure que les CAD se développent et gagnent en compétitivité, et que le risque de distorsion de la concurrence diminue. Par ailleurs, les entreprises pétrolières et énergétiques doivent jouer un rôle plus proactif en augmentant considérablement les investissements dans les capacités de production de carburants d'aviation durables.

En novembre 2025, la Commission européenne a adopté le plan d'investissement pour des transports durables (STIP), reconnaissant les carburants d'aviation durables comme l'un des outils les plus efficaces de réduction des émissions. Le STIP répond au besoin urgent de mobiliser des investissements et d'accroître la production de carburants renouvelables et bas carbone afin d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre de l'initiative ReFuelEU Aviation. Cependant, le niveau actuel de soutien financier de la part de l'UE reste bien insuffisant pour stimuler la production de CAD au rythme requis. Sans signaux d'investissement plus forts et sans mécanismes de partage des risques, l'Europe risque de se faire distancer par ses concurrents mondiaux dans la course à la sécurisation des capacités de production de carburants durables.

Mesures fondées sur le marché : SEQE et CORSIA

Le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est un mécanisme mondial de compensation fondé sur le marché, adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2018. Parallèlement, l'UE dispose de son propre système de tarification du carbone, à savoir le système d'échange de quotas d'émission (SEQE).

Si le secteur de l'aviation en Europe a été intégré au SEQE dès 2012, ce système s'applique à l'heure actuelle principalement aux vols intra-européens. Il exclut toujours la grande majorité des émissions, à savoir celles des vols hors EEE, qui relèvent du régime CORSIA. L'UE a alloué 20 millions de quotas gratuits au secteur de l'aviation pour la période 2024-2030, soit une valeur estimée à environ 1,6 milliard d'euros. Ces quotas visent à combler la totalité ou une partie de l'écart de prix entre le kérosène conventionnel et les carburants alternatifs admissibles, afin d'encourager l'intégration des CAD à court terme.

La Commission européenne procède actuellement à une révision du SEQE et étudie la possibilité d'étendre son champ d'application géographique à partir de 2027, en prenant en compte les évolutions dans le cadre du régime CORSIA. D'ici le 1er juillet 2026, la Commission est tenue de présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant l'intégrité environnementale et le niveau d'ambition du CORSIA. Si (i) l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA conformément à l'Accord de Paris, et si (ii) les pays couverts par le CORSIA représentent moins de 70% des émissions de l'aviation internationale, le SEQE-UE devra étendre

⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en

⁹ <https://www.linkedin.com/posts/enabling-the-emergence-of-a-european-esaf-ugcPost-7441838197015240704-IsYR/>

son champ d'application aux vols au départ d'aéroports de l'EEE à destination d'aéroports situés en dehors de l'EEE, à compter de janvier 2027¹⁰.

Une révision du SEQE doit garantir une réelle décarbonation de l'aviation, sans entraîner une désindustrialisation. La stabilité réglementaire et une évolution judicieuse du prix du carbone sont essentielles pour orienter les investissements vers les technologies bas carbone, récompenser les précurseurs, et empêcher toute régression.

Recherche et innovation

La réduction à long terme des impacts de l'aviation sur le climat dépendra des avancées technologiques. Le partenariat « Aviation propre », initié dans le cadre du programme Horizon Europe, est le principal programme de recherche et d'innovation de l'UE visant engager le secteur de l'aviation dans une transition vers un avenir durable et neutre pour le climat. Ce partenariat public-privé européen soutient le développement de technologies innovantes dans les domaines des aéronefs, des moteurs, de l'hydrogène et de la propulsion électrique, pour une mise en service prévue dès 2030.

En parallèle, le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), qui relève également du programme Horizon Europe, continue de favoriser l'efficacité et la réduction des émissions grâce à la numérisation et à la modernisation de la gestion du trafic aérien. Ce système devrait permettre de mener des activités de R&D et des essais à grande échelle portant sur la prévention des traînées de condensation et sur l'optimisation des trajectoires le plan climatique. Ces initiatives forment ensemble le cadre stratégique de recherche et d'innovation de l'UE dédié à la décarbonation de l'aviation ainsi qu'à l'amélioration de son efficacité et de sa compétitivité.

Dans le cadre du prochain budget à long terme de l'UE pour la période 2028-2034, la Commission européenne propose de doubler le budget du programme-cadre de recherche et d'innovation pour le porter à 175 milliards d'euros. Étant étroitement lié au Fonds européen pour la compétitivité, le programme Horizon Europe aura la capacité de développer des projets ambitieux. Ces projets marqueront le passage de la recherche à la démonstration et au déploiement sur le terrain. L'aviation propre a été identifiée comme l'un des domaines stratégiques prioritaires, l'objectif étant de positionner l'Europe comme leader mondial dans le développement de la prochaine génération d'aéronefs (exempts de CO₂, à faibles/nulles émissions de NOx). Pour ce faire, il faudra conjuguer les capacités industrielles et scientifiques afin de réaliser des avancées dans le domaine de l'aviation propre. Ces initiatives sont saluées, mais elles ne suffiront pas. Il convient de poursuivre les efforts de recherche dans le domaine des impacts de l'aviation autres que le CO₂, notamment la caractérisation des traînées de condensation laissées par les CAD et l'hydrogène ainsi que des impacts du NOx en altitude, par le biais de la coopération scientifique, de la R&D industrielle et de campagnes de prélèvement. Sans une hausse significative des investissements dans la recherche et l'innovation aéronautiques dans le cadre du prochain CFP, l'Europe risque de perdre son leadership technologique.

Autres initiatives européennes

Outre le cadre législatif de l'UE, de nombreuses initiatives et plateformes de coopération multipartites européennes contribuent activement à la décarbonation de l'aviation. IndustriAll Europe fait partie de deux alliances européennes, à savoir l'alliance pour une aviation zéro émission (AZE) et l'alliance industrielle pour la chaîne de valeur de carburants renouvelables et bas carbone (RLCF). Ces alliances ont pour objectif de rassembler toutes les parties prenantes afin de discuter et de s'accorder sur les moyens de garantir la mise en place d'infrastructures et de carburants adéquats pour décarboner le secteur.

¹⁰ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/782615/EPRS_BRI\(2026\)782615_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/782615/EPRS_BRI(2026)782615_EN.pdf)

IndustriAll Europe continuera de porter les revendications syndicales au sein de ces alliances pour veiller à ce que la voix des travailleurs soit entendue.

Une transition juste pour les travailleurs du secteur aéronautique européen

L'industrie aéronautique européenne repose sur une main-d'œuvre hautement qualifiée. Alors que le secteur est en pleine transition écologique et numérique, sa compétitivité dépendra de sa capacité à attirer, à retenir et à former des travailleurs qualifiés. Or, il est confronté à des pénuries croissantes de main-d'œuvre et de compétences, dues à l'évolution démographique, aux progrès technologiques et à la concurrence pour attirer les talents. Pour mener à bien cette transition, il est essentiel d'investir dans les compétences, dans des emplois de qualité et dans un dialogue social solide.

Investir dans les compétences tout au long de la chaîne de valeur

Pour garantir la productivité et l'innovation sur le long terme, il est capital d'investir dans les compétences, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie. Ces investissements doivent profiter à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement aéronautique, y compris aux PME et aux sous-traitants, où l'accès à la formation est souvent plus limité. Des apprentissages de haute qualité, le développement et le perfectionnement des compétences, le transfert du savoir-faire entre les générations et des parcours de carrière clairs sont autant d'éléments indispensables pour pallier les pénuries de compétences et assurer la main-d'œuvre de demain.

La coordination au niveau européen peut grandement contribuer à ces efforts. IndustriAll Europe participe au projet européen commun Skills4ADC+, récemment mis en place, qui vise à remédier aux pénuries de compétences critiques et émergentes dans les secteurs de l'aérospatiale et de la défense. Au cours des deux prochaines années, le projet soutiendra l'élaboration de stratégies de développement et de perfectionnement des compétences tournées vers l'avenir, inclusives et intersectorielles.

Placer les travailleurs au centre de la gestion de la numérisation et de l'IA

La numérisation, l'automatisation et l'intelligence artificielle transforment les processus de production, de maintenance et de gestion de l'ensemble du secteur aéronautique. Si ces technologies ont le potentiel d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la productivité, elles comportent également des risques liés à l'intensification du travail, à la gestion algorithmique et à la réduction de l'autonomie des travailleurs. La transition numérique doit donc respecter le principe de « l'humain au contrôle ». Cela nécessite de la transparence, une formation adéquate et le respect total des droits des travailleurs à l'information et à la consultation. Le dialogue social est essentiel pour garantir que les changements technologiques améliorent les conditions de travail, que les travailleurs bénéficient équitablement des gains de productivité et d'efficacité générés par la numérisation, et que les risques de remplacement de la main-d'œuvre soient évités.

Une transition juste grâce à des emplois de qualité et au dialogue social

La double transition verte et numérique de l'aviation et de l'aéronautique européennes doit être socialement équitable et inclusive, afin qu'aucune région ni aucun travailleur ne soit laissé pour compte. Toute transformation ayant une incidence sur l'emploi, la production ou les besoins en compétences doit être anticipée et discutée avec les représentants des travailleurs. Elle doit également s'accompagner d'analyses d'impact sur l'emploi et les compétences. Une transition juste passe par des emplois de qualité, notamment des emplois stables, des salaires équitables, des conditions de travail sûres, ainsi qu'un accès à la formation et à l'évolution de carrière. Un développement et un perfectionnement des compétences adéquats, des transitions équitables entre emplois et des protections solides en matière de santé et de sécurité sont tout aussi indispensables.

Un dialogue social fort aux niveaux européen, sectoriel et des entreprises est primordial pour accompagner les changements et instaurer la confiance. Les travailleurs doivent être activement impliqués dans tous les grands processus de transformation. Une approche socialement responsable n'est pas seulement une question d'équité, c'est aussi une condition préalable à la réussite industrielle à long terme.

Demandes et recommandations d'industriAll Europe

Construire une chaîne de valeur durable et résiliente :

- La Commission européenne doit élaborer une nouvelle stratégie européenne pour l'aviation et l'aéronautique, axée en priorité sur l'amélioration de la durabilité et de la résilience de l'ensemble de la chaîne de valeur, ainsi que sur une transition juste pour les travailleurs.
- Cette stratégie doit examiner les divers scénarios possibles afin de renforcer la résilience du secteur de l'aviation, en tenant compte des risques liés aux répercussions géopolitiques ou climatiques sur la macroéconomie, ainsi que des contraintes futures en matière de ressources énergétiques décarbonées.
- Élaborer des stratégies « Made in Europe » et en faveur du contenu local afin de stabiliser les chaînes d'approvisionnement, de protéger les emplois européens et de créer de la valeur. Introduire des conditionnalités sociales contraignantes pour tous les financements et subventions publics, exigeant des engagements concrets en matière d'emploi et d'investissement en contrepartie de l'aide publique accordée au secteur aérospatial.
- Renforcer la coordination et la coopération au niveau européen à travers l'ensemble de la chaîne de valeur aéronautique.
- Développer de nouveaux modèles de contrats de partage des risques entre les équipementiers et les fournisseurs européens afin d'éviter un transfert disproportionné des risques vers les sous-traitants.
- Les principaux donneurs d'ordre doivent assumer la responsabilité du respect des normes de travail et des pratiques de travail tout au long de la chaîne de valeur, en empêchant les pratiques commerciales déloyales et la compression excessive des marges.
- Garantir l'autonomie stratégique de l'UE en termes d'approvisionnement de matières premières critiques, de terres rares et d'énergie nécessaires à la production aéronautique.
- Apporter un soutien ciblé aux PME pour les aider à relever les défis liés à la cybersécurité, en veillant à ce que les exigences en matière de conformité et de sécurité ne pèsent pas de manière disproportionnée sur les fournisseurs, et à ce que les équipementiers continuent d'assumer leur part de responsabilité.
- Mettre en place des mécanismes permanents de chômage partiel dans les différents pays européens, permettant aux fournisseurs de préserver les emplois et les compétences en période de ralentissement économique temporaire et de crise industrielle.

Investissements et décarbonation :

- Une stratégie d'investissement européenne forte en faveur de la transition vers la neutralité carbone, incluant un programme d'investissement ambitieux dans le cadre du CFP, des règles budgétaires révisées et des engagements contraignants de la part des entreprises pour soutenir la transformation industrielle et sociale du secteur aéronautique.
- Accroître les financements publics et privés en faveur de la recherche et de l'innovation dans le domaine de l'aviation. Investir dans des programmes de R&D, notamment en matière de technologies vertes, d'aéronefs à hydrogène et électriques, dans le but de réduire les émissions de CO₂ et les impacts autres que le CO₂.

- Un engagement accru des sous-traitants et des PME dans la recherche et l'innovation. Il est essentiel que les fournisseurs de premier et deuxième rang soient associés dès le début aux processus de recherche et de développement des nouveaux programmes aéronautiques (Next Gen Single Aisle), en particulier par les équipementiers. Cela permet à l'industrie de la sous-traitance de déployer pleinement son potentiel d'innovation et de se préparer de manière optimale aux nouveaux processus de production et à l'augmentation des cadences de production.
- Une amélioration de la résilience financière et de l'accès à des conditions de financement avantageuses tout au long de la chaîne de valeur aéronautique, afin de garantir que les entreprises, les fournisseurs et les régions puissent investir dans la décarbonation, l'innovation et les capacités industrielles à long terme. Pour remédier à ce goulot d'étranglement dans l'accès aux financements, un soutien politique ciblé et de nouveaux modèles de financement sont nécessaires. Plus précisément, des mesures d'incitation à l'investissement et à l'innovation (par exemple, pour la numérisation et la transition écologique) doivent être mises en œuvre sous forme de subventions, de garanties ou de programmes de prêts innovants (co-investissement).
- Allouer davantage de ressources à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) dans le prochain CFP afin de soutenir la certification et la réglementation des nouvelles technologies.
- La transition vers une aviation neutre en carbone (grâce aux carburants d'aviation durables, à l'amélioration de l'efficacité énergétique, à l'électrification, y compris l'hydrogène, et à des trajectoires climatiquement optimisées) requiert des investissements massifs. Afin de réduire les obstacles à l'investissement, une stratégie politique à long terme concernant les volumes d'achat garantis, les spécifications, le développement d'énergies renouvelables abordables et les infrastructures appropriées est nécessaire.
- Accroître les investissements et le soutien politique pour accroître la production de carburants d'aviation durables (CAD) en Europe, mettre en place des mécanismes axés sur la demande et renforcer les critères de durabilité applicables aux CAD.
- Favoriser l'émergence de filières européennes de production de carburants durables, afin de réduire la dépendance aux combustibles fossiles importés tout en renforçant la compétitivité, la résilience et l'autonomie stratégique de l'industrie.
- Veiller à ce que les mécanismes de tarification du carbone (SEQUE-UE) soutiennent la transition tout en préservant la compétitivité industrielle.

Compétences, emplois de qualité et transition juste :

- Renforcer l'attractivité des lieux de travail et des sites de production. Améliorer la qualité de l'emploi et renforcer les droits des travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement en mettant fin au travail précaire, en garantissant de bonnes conditions de travail et en veillant au plein respect des droits de tous les travailleurs, y compris les travailleurs intérimaires et les sous-traitants.
- Les employeurs doivent s'engager en faveur d'un dialogue social et de négociations collectives de qualité à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement, tant au niveau national qu'europpéen. Cela implique notamment de garantir la participation effective et la reconnaissance des syndicats, des représentants du personnel et des comités d'entreprise européens, de respecter les droits des travailleurs à l'information et à la consultation et de promouvoir des conventions collectives globales permettant d'anticiper et de gérer les changements structurels de manière socialement équitable.

- Investir dans les compétences, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie, notamment dans des programmes d'apprentissage de haute qualité, le développement et le perfectionnement des compétences à toutes les étapes de la carrière, la mobilité interne ainsi que dans la veille stratégique sur les besoins en compétences afin d'anticiper les besoins futurs en matière d'emplois et de compétences et d'éviter les pénuries.
- Garantir des normes élevées en matière de santé et de sécurité pour tous les travailleurs, en particulier lors de l'introduction de nouveaux processus écologiques, numériques et basés sur l'intelligence artificielle, ainsi que lors du déploiement de nouveaux carburants et de nouvelles technologies.
- Gérer la double transition verte et numérique grâce à une planification anticipée et inclusive, en associant les syndicats et les autorités publiques, en élaborant des plans de transition juste et en déployant des outils permettant d'anticiper et d'atténuer leur impact tout au long de la chaîne d'approvisionnement.
- Prendre en compte le risque d'un éventuel ralentissement du trafic aérien, dû à des chocs macroéconomiques liés à des tensions géopolitiques ou au changement climatique, ou à une disponibilité limitée des ressources énergétiques décarbonées.
- Définir l'introduction de l'intelligence artificielle et des nouvelles technologies en plaçant l'humain au cœur des démarches, en veillant à ce que l'IA vienne compléter le travail des salariés plutôt que de les remplacer, en renforçant la codécision sur le lieu de travail et en maintenant le contrôle humain au centre des évolutions technologiques.
- Mettre en place un passeport européen des compétences en aéronautique et en défense afin de permettre la reconnaissance transfrontalière et intersectorielle des compétences, de faciliter la mobilité entre les entreprises et les régions, et de favoriser les doubles parcours professionnels entre l'aéronautique civile et la défense.

L'Europe conserve son leadership mondial dans le domaine de l'aéronautique civile, mais cette position ne doit pas être considérée comme acquise. Sans une politique industrielle coordonnée, sans investissements massifs et sans dialogue social solide, l'Europe risque de perdre à la fois son avance technologique et des emplois industriels de qualité.

La future stratégie de l'UE en matière d'aviation et d'aéronautique représente donc une occasion cruciale de mettre en place un écosystème aéronautique résilient, durable et socialement juste afin de préserver les emplois industriels de qualité en Europe.