



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques

#### POUR PERMETTRE À UNE INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE DURABLE DE PROSPÉRER, IL FAUT UNE TRANSITION JUSTE VERS UN AVENIR ZÉRO CARBONE

[Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière le fait qu'un processus de transition verte efficace et réussi devrait être garant d'une transition juste. La décarbonation de l'industrie aéronautique devrait être abordée de manière socialement responsable et ne laisser aucune région ni aucun travailleur au bord du chemin. Un dialogue social de qualité entre des partenaires sociaux forts sera essentiel pour assurer une transition réussie. Les plans d'action sectoriels doivent être élaborés par les partenaires sociaux et les autorités compétentes, avec la participation de la société civile. Les droits à l'information et à la consultation, l'anticipation du changement et une planification appropriée impliquant les partenaires sociaux et les autorités nationales seront indispensables pour garantir que la transition soit socialement acceptable.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) renforcer la durabilité à long terme et les efforts de décarbonation de l'industrie aéronautique mondiale en intégrant les concepts de « transition juste », de « transformation équitable » et de « durabilité sociale » ;
- b) envisager la création de comités de transition juste comprenant tous les acteurs de l'aviation civile au niveau national ; et
- c) demander à l'OACI d'étudier le rôle et les travaux menés par la Task Force sur la transition juste pour le transport maritime, récemment mise en place, dans le but de créer un organe similaire pour l'industrie aéronautique mondiale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Protection de l'environnement</i>
<i>Incidences financières :</i>	Ne s'applique pas.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF

<i>Références :</i>	Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i> Organisation internationale du Travail (OIT), <i>Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous</i> Déclaration sur le développement durable et la décarbonation de l'aviation (Déclaration de Toulouse) Accord de Paris de 2015 Convention de Vienne sur le droit des traités
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le développement durable est un concept d'une importance capitale au XXI<sup>e</sup> siècle et une préoccupation majeure pour les décideurs investis dans le développement des infrastructures de transport. Il n'est donc pas surprenant que le développement durable soit une base commune des échanges entre tous les acteurs de l'industrie aéronautique mondiale.

1.2 Au cours des dernières décennies, diverses initiatives ont été prises aux niveaux national, régional et mondial destinées à mener à bien le développement durable dans l'industrie aéronautique.

1.3 Ces mesures comprennent de nombreuses initiatives nationales visant à réduire les émissions de carbone des vols intérieurs et internationaux. Par exemple, à l'échelon régional, le système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) de l'Union européenne concerne les vols intra-UE, tandis que le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI couvre le transport aérien international.

1.4 Le secteur de l'aviation prend également des mesures afin de décarboner, notamment par l'intermédiaire d'associations professionnelles, dont l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI). En outre, le Groupe d'action du transport aérien (ATAG) a été créé en 1990 par des experts du secteur de l'aviation dans le but de collaborer sur les questions de développement durable dans le secteur.

1.5 D'autres évolutions internationales majeures ont également favorisé le rôle du développement durable. L'Accord de Paris sur le climat, adopté par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, ouvre la voie à la transformation de la mobilité dans le monde au cours des prochaines décennies. L'Accord de Paris a créé les conditions permettant à l'industrie du transport d'établir une feuille de route vers la neutralité carbone.

1.6 Plus récemment, le 4 février 2022, la Déclaration de Toulouse sur le développement durable et la décarbonation de l'aviation a été adoptée lors du sommet européen de l'aviation qui s'est tenu sous la présidence française du Conseil de l'UE.<sup>2</sup>

1.7 La Commission européenne, les 27 États membres de l'Union européenne et 11 autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (Albanie, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Moldavie, Monaco, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie et Suisse) ont affirmé leur soutien à un objectif de neutralité carbone du transport aérien d'ici 2050.

1.8 Près de 150 entreprises et acteurs clés, dont IndustriALL Europe et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) – la branche européenne de l'ITF – ont également souscrit à cet engagement. La déclaration invite d'autres pays et organisations internationales à y adhérer, à participer à l'élaboration de feuilles de route sectorielles et à coopérer à l'émergence d'une industrie aéronautique interne durable et décarbonée.

## 2. LA DIMENSION SOCIALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION

2.1 L'un des mérites de la Déclaration de Toulouse, qui a permis de réunir de manière inédite les parties prenantes publiques et privées, est qu'elle adopte une perspective holistique. Elle est conforme à la

---

<sup>2</sup> Déclaration de Toulouse sur le développement durable et la décarbonation de l'aviation adoptée lors du sommet européen de l'aviation : [EN/FR](#)

littérature afférente, qui suggère que le développement durable repose sur trois piliers : l'environnement, l'économie et la société. Chaque dimension est liée aux deux autres.

2.2 Cette interdépendance indique que le développement durable ne peut être atteint que si chaque pilier est promu de concert avec les autres, dans le cadre d'une approche holistique.

2.3 Par exemple, l'article 8 de la Déclaration souligne « l'importance de favoriser également la durabilité sociale du transport aérien et de la traiter en même temps que la viabilité environnementale et économique du transport aérien ».

2.4 Parallèlement à ce qui précède, les signataires déclarent ce qui suit :

« A. S'efforcent d'assurer une connectivité durable et inclusive sur les plans environnemental, social et économique en Europe et dans le monde.

[...]

D. Reconnaissent la dimension sociale de la transition vers une aviation durable et l'importance de favoriser la durabilité sociale et une transition juste<sup>3</sup>, notamment par un dialogue social adéquat mené à toutes les étapes, ainsi que par l'amélioration de la qualification et de la compétence des salariés. »

### 3. LA BASE JURIDIQUE

3.1 Les éléments fondamentaux de la transition juste sont déjà bien ancrés dans le droit international des droits de l'homme.

3.2 La transition juste est clairement mentionnée dans un considérant du préambule de l'Accord de Paris susmentionné. Cependant, comme le prévoit la Convention de Vienne sur le droit des traités, un préambule fait partie intégrante du texte d'un traité et est essentiel pour l'interprétation car il précise le contexte ainsi que l'objet et le but du traité.

3.3 Si le préambule du traité ne peut créer un droit en soi, la pertinence du considérant pour l'interprétation de l'Accord de Paris est sacro-sainte. Les États qui le ratifient devraient se conformer à leurs obligations en matière de droits de l'homme lorsqu'ils mettent en œuvre les mesures d'atténuation du changement climatique prévues par l'Accord.

3.4 La teneur du concept de transition juste a été précisée par les mandats de l'OIT en 2015, qui ont adopté à l'unanimité les *Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous*. Ces principes directeurs définissent les principaux domaines d'action afin d'assurer la durabilité environnementale, économique et sociale ; ils comprennent notamment les politiques macroéconomiques, les droits fondamentaux du travail, la sécurité et la santé au travail et la protection sociale. Un droit à une transition juste, le cas échéant, comporterait des obligations pour les États, notamment l'allocation des ressources nécessaires pour garantir que ces domaines d'action soient traités de manière holistique.

---

<sup>3</sup> Les principes de base de la « transition juste » peuvent être consultés sur le site web de l'OIT : [https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS\\_824705/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS_824705/lang--fr/index.htm)

3.5 En octobre 2021, la 48<sup>e</sup> session du Conseil des droits de l’homme a adopté une résolution sur la reconnaissance et la mise en œuvre d’un droit humain à un environnement propre, sûr, sain et durable. Afin que le droit à une transition juste devienne réalité, il devrait être intégré dans l’équation en tant que garantie indispensable pour les travailleurs et les communautés.

#### 4. PIONNIÈRE ET INSPIRANTE, L’INITIATIVE DE L’INDUSTRIE MARITIME

4.1 L’ITF est d’avis que l’industrie aéronautique mondiale peut s’inspirer des mesures pionnières prises par l’industrie maritime.

4.2 La Task Force sur la transition juste pour le transport maritime a été constituée à l’occasion de la COP26. La Task Force réunit la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l’ITF, le Pacte mondial des Nations Unies, l’Organisation internationale du Travail (OIT) et l’Organisation maritime internationale (OMI).

4.3 Chacune de ces organisations a ainsi convenu de la nécessité d’intégrer l’objectif de transition juste au cœur de son travail. Le travail de la Task Force repose sur le principe selon lequel, pour être juste, la transition doit assurer la sécurité et la santé de la main-d’œuvre maritime ainsi que la protection de leurs moyens de subsistance.

#### 5. CONCLUSION

5.1 L’ITF, IndustriALL Global Union<sup>4</sup> et IndustriALL Europe insistent sur le fait qu’une transition juste doit passer par un processus de transition verte efficace. Autrement dit, la décarbonation de l’industrie aéronautique devrait être abordée de manière socialement responsable et ne laisser aucune région ni aucun travailleur au bord du chemin.

5.2 Un dialogue social de qualité entre des partenaires sociaux forts sera essentiel pour assurer une transition réussie. Les plans d’action sectoriels doivent être élaborés par les partenaires sociaux et les autorités compétentes, avec la participation de la société civile, s’il y a lieu. Les droits à l’information et à la consultation, l’anticipation du changement et une planification appropriée impliquant les partenaires sociaux et les autorités nationales seront indispensables pour garantir que la transition soit socialement acceptable.

5.3 La transition de l’aviation mondiale vers la neutralité doit être réalisée de manière équitable tout en garantissant un dialogue social utile et inclusif à toutes les étapes et à tous les niveaux entre tous les groupes concernés, notamment les travailleurs de l’aviation et de l’aérospatiale.<sup>5</sup> Elle suppose également des politiques d’accompagnement, notamment des mesures en faveur de la formation, du recyclage et des nouvelles compétences vertes, ainsi que des ressources adéquates pour soutenir une transition verte socialement responsable.

5.4 Une telle approche garantira également que la transition verte ne nuira pas ou n’infirmiera pas le Programme de développement durable adopté par les Nations Unies en 2015.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> [IndustriALL Global Union](#) représente 50 millions de travailleurs dans 140 pays des secteurs des mines, de l’énergie et de la manufacture, y compris l’industrie aérospatiale.

<sup>5</sup> L’utilisation des ressources et de l’expertise de l’OIT en matière de dialogue social sera cruciale pour garantir un résultat efficace et orienté vers l’action : <https://www.ilo.org/ifpdial/areas-of-work/social-dialogue/lang--fr/index.htm>

<sup>6</sup> L’aviation durable est implicite, principalement dans les ODD1, ODD2, ODD3, ODD4, ODD9, ODD10 et ODD13.

## 6. SUITE À DONNER

6.1 La présente note de travail invite l'Assemblée à :

- a) renforcer la durabilité à long terme et les efforts de décarbonation de l'industrie aéronautique mondiale en intégrant les concepts de « transition juste », de « transformation équitable » et de « durabilité sociale » ;
- b) envisager la création de comités de transition juste comprenant tous les acteurs de l'aviation civile au niveau national ; et
- c) demander à l'OACI d'étudier le rôle et les travaux menés par la Task Force sur la transition juste pour le transport maritime, récemment mise en place, dans le but de créer un organe similaire pour l'industrie aéronautique mondiale.

— FIN —