Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2024/6019

23.10.2024

Avis du Comité économique et social européen

Les carburants bas carbone et renouvelables: bâtir les capacités de l'industrie européenne pour décarboner le secteur aérien et maritime dans le sens d'une autonomie de l'Europe

(avis d'initiative)

(C/2024/6019)

Rapporteur: **Anastasis YIAPANIS**

Corapporteur: **Franck UHLIG**

Conseillers	Mihai IVAȘCU (pour le rapporteur, groupe III) Elspeth HATHAWAY (pour le corapporteur, groupe II)

Décision de l'assemblée plénière	18.1.2024
Base juridique	Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur
Compétence	Commission consultative des mutations industrielles (CCMI)
Adoption en section	6.6.2024
Adoption en session plénière	10.7.2024
Session plénière n°	589
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	198/0/4

1. Conclusions et recommandations

1.1. Plusieurs projets visant à produire des carburants durables et bas carbone ont été lancés dans l'ensemble de l'Union européenne. Ils en sont toutefois à leurs débuts et à différents stades de développement, et l'on constate un net manque de mesures d'incitation en faveur de leur adoption. Les coûts de production élevés et l'incertitude quant à la disponibilité des carburants durables demeurent d'importants obstacles à la conclusion d'accords en vue de leur adoption généralisée. Une trop faible production de carburants durables au sein de l'Union aurait des répercussions néfastes sur son autonomie stratégique.

1.2. Le CESE plaide en faveur d'une feuille de route complète visant à accroître progressivement l'utilisation de carburants durables d'aviation (CDA) afin de garantir une planification stable pour toutes les parties prenantes. Parvenir à une véritable décarbonation du secteur de l'aviation requiert une coopération au niveau international ainsi que des engagements contraignants et ambitieux de la part de tous les acteurs et pays du monde.

1.3. D'ici à 2030, l'industrie maritime se concentrera sur la conception et la mise en œuvre de systèmes de propulsion fiables, d'infrastructures d'approvisionnement en carburant et de technologies logistiques à grande échelle. L'un des défis de taille qui continue de se poser concerne la mise en place des infrastructures de soutage nécessaires dans les ports du monde entier pour fournir des carburants de substitution aux navires en toute sécurité.

1.4. Le CESE attire l'attention sur le risque de pénuries éventuelles de matières premières disponibles ainsi que sur les volumes d'énergie décarbonée qui seraient nécessaires pour assurer la transition vers la fabrication de carburants durables. Il importe, pour établir des chaînes de valeur essentielles, d'adopter une approche globale et de mener un dialogue structuré avec les différentes industries, telles que, entre autres, l'agriculture, les produits chimiques, la gestion des déchets et le recyclage.

1.5. Le Comité reconnaît la nécessité d'un soutien public concret et d'un cadre réglementaire stable pour favoriser la compétitivité du secteur de l'hydrogène à l'échelle mondiale. Des incertitudes subsistent en ce qui concerne la faisabilité, les délais et les coûts afférents au développement des installations de captage direct dans l'air, ainsi que les exigences en matière de disponibilité, de sécurité et d'infrastructure liées à la production d'hydrogène.

1.6. Le CESE invite instamment les décideurs politiques de l'Union à établir des conditions réglementaires propices à l'engagement d'investissements, notamment en offrant des incitations accrues afin d'encourager la production immédiate et de faire naître un marché concret des carburants à l'empreinte carbone réduite. Il propose que la taxation soit alignée sur l'incidence de chaque carburant sur le climat et plaide en faveur d'une proposition européenne visant à introduire des mécanismes efficaces d'incitation, y compris une taxation très faible, voire nulle, des carburants bas carbone.

1.7. Des investissements substantiels dans les carburants renouvelables et bas carbone ainsi que dans les infrastructures correspondantes sont nécessaires, y compris le financement de divers composants de production de carburant, de procédures d'autorisation rapides et de formations destinées aux salariés. Les aides et subventions de l'Union n'accordent pas suffisamment la priorité au développement d'infrastructures de production de carburants renouvelables et bas carbone destinées aux secteurs aérien et maritime.

1.8. Le CESE estime que les contrats d'écart compensatoire constituent un mécanisme efficace pour encourager les investissements dans des technologies qui ne sont pas suffisamment compétitives en ce qui concerne les coûts de production, dans la mesure où ils aident à stabiliser les prix et à offrir aux investisseurs un certain degré de certitude.

1.9. Différents instruments publics d'aide financière sont disponibles, mais ne sont pas adaptés aux besoins spécifiques des secteurs aérien et maritime. Il conviendrait, le cas échéant, de mettre en œuvre de nouveaux instruments à cet égard, notamment les fonds européens d'investissement publics et les ressources nationales, de sorte à atténuer les risques liés à l'investissement dans les installations de production novatrices.

1.10. Il s'impose de déployer des efforts supplémentaires en ce qui concerne la recherche et le développement en vue de réduire les coûts des technologies avancées à faible intensité de carbone et de faciliter leur commercialisation. À court terme, le CESE plaide en faveur d'une stratégie globale pour opérer la transition des chaînes de valeur industrielles entières vers des énergies propres, en s'appuyant sur l'intégration de l'hydrogène, l'accroissement de la production de biocarburants, l'expansion de la production de carburants de synthèse et la poursuite des partenariats sectoriels existants dans le cadre du programme qui succédera à Horizon Europe.

1.11. Les secteurs maritime et aérien doivent sans tarder mettre sur pied des initiatives visant à garantir l'accès aux ressources énergétiques à faible intensité de carbone et la disponibilité des technologies industrielles, conformément à ces objectifs. Les efforts qu'ils déploient doivent être appuyés par des mécanismes de soutien et d'incitation, ainsi que par un cadre réglementaire cohérent tant à l'échelle européenne qu'au niveau international.

1.12. Le CESE invite instamment la Commission européenne à s'engager à prévoir un financement suffisant à long terme pour soutenir la recherche et le développement de nouvelles technologies, notamment dans le cadre de programmes tels que Horizon Europe, le Fonds pour l'innovation et InvestEU. Le Comité insiste sur le respect de la conditionnalité sociale lors de chaque financement public afin de garantir une utilisation responsable de l'argent des contribuables européens.

1.13. Le CESE demande que des campagnes de sensibilisation et d'éducation soient lancées aux niveaux régional, national et de l'UE afin de promouvoir une meilleure compréhension de la nécessité des carburants renouvelables et bas carbone. Il importe de mettre en place des programmes poussés de développement des compétences, notamment des cursus de formation professionnelle et un soutien aux transitions d'un emploi à l'autre tout au long des chaînes de valeur, dans le cadre plus large des efforts visant à faciliter le développement des compétences et les transitions professionnelles ainsi qu'à promouvoir un dialogue social de qualité. Le Comité réaffirme l'importance de garantir des normes strictes en matière de santé et de sécurité pour les travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier lors de l'adoption de nouveaux processus et carburants écologiques.

1.14. Le CESE met en évidence la nécessité vitale de préserver et de renforcer la compétitivité de l'UE dans un contexte de vive concurrence à l'échelle mondiale, et plaide en faveur de mécanismes de suivi et d'engagements internationaux contraignants, ce qui implique de mettre en œuvre des politiques, des financements et des incitations fiscales afin de permettre aux acteurs industriels de l'UE de se maintenir à un niveau élevé de compétitivité au niveau international, d'autant plus que, dans de nombreuses économies en dehors de l'Union européenne, les mesures de ce type mises en œuvre en faveur du climat restent limitées.

2. **Observations générales**

2.1. Visant la neutralité climatique d'ici à 2050, l'Union européenne s'engage clairement en faveur d'un transport maritime et aérien respectueux de l'environnement, au moyen de grandes initiatives européennes telles que le pacte vert pour l'Europe, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» et le règlement pour une industrie «zéro net», autant d'actions qui visent à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre et à encourager l'utilisation de carburants plus durables dans le transport maritime et aérien. Selon les estimations de l'industrie du raffinage de l'Union, la contribution aux objectifs fixés pour 2050 nécessitera un investissement de 400 à 650 milliards d'euros ([1]).

2.2. Plusieurs projets visant à produire des carburants durables et bas carbone ont été lancés dans l'ensemble de l'Union européenne. Ils se trouvent dans des phases de démarrage variées, et le CESE fait observer que leur déploiement est entravé par des obstacles de taille, tels que la hausse des coûts de production, l'incertitude quant à la disponibilité des carburants alternatifs durables et un écart de prix qui ne s'amoindrit pas entre ces derniers et les carburants fossiles.

([1]) FuelsEurope — Brochure *Clean fuels for all* («Des carburants propres pour tous») (en anglais uniquement).

2.3. La Commission européenne a mis sur pied deux alliances européennes chargées d'examiner les difficultés que rencontrent les secteurs aérien et maritime et d'y trouver des solutions potentielles: il s'agit de l'alliance pour une aviation à émissions nulles (AZEA), qui concerne le secteur aérien, et de l'alliance industrielle pour la chaîne de valeur de carburants renouvelables et bas carbone (RLCF), qui couvre quant à elle aussi bien le secteur maritime que le secteur aérien.

3. **Secteur de l'aviation**

3.1. L'Association du transport aérien international (IATA) estime que la «transition vers zéro émission nette» nécessitera 450 milliards de litres de carburants durables d'aviation (CDA) d'ici 2050 ([2]). L'initiative ReFuelEU Aviation dispose que les CDA doivent représenter 2 % du carburant fourni dans les aéroports de l'UE d'ici à 2025, ce chiffre devant être porté à 6 % d'ici à 2030 et augmenter progressivement pour atteindre 70 % d'ici à 2050. En outre, ces objectifs prévoient de parvenir à une moyenne de 1,2 % de carburants de synthèse entre 2030 et 2031, un pourcentage qui devra augmenter progressivement pour atteindre 35 % d'ici 2050. Le CESE plaide en faveur d'une «feuille de route réaliste et exhaustive pour l'augmentation progressive de l'utilisation des CDA, afin d'assurer une stabilité de planification pour l'ensemble des parties prenantes» ([3]).

3.2. Si une approche véritablement ambitieuse et globale est nécessaire pour décarboner tous les aspects de ce secteur complexe, à savoir, entre autres, la conception des aéronefs, la production, la gestion des aéroports et les trajectoires de vol, les données indiquent toutefois que la majeure partie des gaz à effet de serre sont émis lors de la propulsion ([4]). Ainsi, des moteurs plus efficaces, alimentés par des carburants durables, seront nécessaires à court terme, de même que, à plus longue échéance, des solutions fondées sur l'hydrogène et l'électricité propre.

3.3. Une véritable décarbonation du secteur aérien n'est possible que si toutes les parties prenantes internationales s'unissent et prennent ensemble des engagements ambitieux et contraignants.

4. **Secteur maritime**

4.1. L'initiative FuelEU Maritime s'applique aux navires commerciaux d'une jauge brute supérieure à 5 000, quel que soit leur pavillon, et encourage l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone ainsi que de technologies énergétiques propres pour les navires. Elle introduit des limites maximales de plus en plus strictes en ce qui concerne l'intensité annuelle moyenne en gaz à effet de serre (GES) de l'énergie utilisée à bord de ces navires, et met également en place des exigences supplémentaires en matière d'émissions nulles pour les navires amarrés à quai, lesquelles imposent l'utilisation de l'alimentation en électricité à quai ou de technologies à émissions nulles dans les ports.

4.2. L'industrie mettra principalement l'accent sur le développement de systèmes de propulsion fiables, de technologies de carburants et d'infrastructures d'approvisionnement en carburant, puis se penchera sur leur mise sur le marché à grande échelle. Le CESE souligne par ailleurs que «[l']un des principaux obstacles à la décarbonation du secteur maritime sera la difficulté de mettre en place, dans les ports du monde entier, les nouvelles infrastructures de soutage nécessaires permettant de fournir aux navires des carburants de substitution en toute sécurité» ([5]).

4.3. La décarbonation du transport maritime nécessite une approche globale et neutre sur le plan technologique qui tienne dûment compte de toutes les possibilités qui existent en matière de carburant et de leurs incidences opérationnelles et sociétales. Toutefois, le prix, les volumes importants, les besoins en matière de stockage et les questions de sécurité liés aux carburants de substitution durables pourraient faire obstacle à leur adoption dans le secteur du transport maritime. En ce qui concerne l'hydrogène, des difficultés d'ordre technologique doivent être surmontées avant de pouvoir l'utiliser pour le transport maritime en eau profonde. Les combustibles liquides durables présentent l'avantage d'utiliser les infrastructures de stockage et de transport déjà existantes et destinées actuellement aux combustibles fossiles.

4.4. Les acteurs du transport maritime européen plaident systématiquement en faveur de la création d'un fonds permettant d'utiliser les recettes du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE et celles des sanctions découlant de l'initiative FuelEU Maritime pour rendre le transport maritime à émissions nulles et les carburants plus propres viables d'un point de vue commercial. Bien que le Fonds pour l'innovation inclue une enveloppe budgétaire spécifiquement consacrée au secteur maritime, financée par les recettes du SEQE de l'UE, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accélérer le transport maritime à émissions nulles et la production durable de navires. La charge administrative devrait être réduite au minimum afin de permettre aux PME de répondre aux appels à propositions lancés au titre du Fonds pour l'innovation.

([2]) IATA, *2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero* («La production de CDA augmente de 200 % en 2022 — Davantage de mesures incitatives sont nécessaires pour atteindre zéro émission nette») (en anglais uniquement).

([3]) Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (JO C 105, 4.3.2022, p. 134).

([4]) Aerospace Research Central, *Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion* («Étude des méthodes visant à réduire les émissions de CO_2 du secteur de l'aviation par la propulsion électrique des aéronefs») (en anglais uniquement).

([5]) Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO C 152, 6.4.2022, p. 145).

5. **Accès aux ressources**

5.1. Le CESE met en évidence le risque d'une pénurie potentielle de matières premières nécessaires à la transition. La biomasse, les déchets, les résidus, les huiles de cuisson usagées, les graisses animales et autres ne sont disponibles que dans certaines limites et sont également utilisés à d'autres fins. Il importe, pour établir des chaînes de valeur essentielles, d'adopter une approche globale et de mener un dialogue structuré avec les différentes industries, telles que, entre autres, l'agriculture, les produits chimiques, la gestion des déchets et le recyclage.

5.2. Le CESE constate qu'il existe des études contradictoires sur la quantité de biomasse durable disponible en Europe pour le secteur des transports; il s'interroge dès lors sur la capacité de l'Europe à se rendre autosuffisante à cet égard. Il reconnaît également que l'utilisation de la biomasse durable ne doit pas mettre en péril ni concurrencer l'utilisation primaire de matières premières. De même, le Comité est préoccupé quant à la capacité de l'Europe à fournir les quantités croissantes d'énergie décarbonée nécessaires à la fabrication des carburants de synthèse. À ce titre, il convient de se pencher en priorité sur la nécessité de considérer les matières premières comme une composante stratégique du processus de transition.

5.3. Le secteur de l'hydrogène a besoin d'un soutien public concret et d'un cadre réglementaire cohérent pour parvenir à un niveau optimal de compétitivité sur le marché mondial. Si l'Union européenne et ses États membres ont déjà mis en place des stratégies politiques visant à accroître les capacités de production d'hydrogène vert, les technologies abordables se font toujours attendre, et il n'est pas certain que cette expansion puisse être réalisée dans des délais et à des coûts raisonnables. En outre, des questions subsistent quant à la disponibilité, aux coûts de production, à la sécurité et aux exigences en matière d'infrastructures.

6. **Financement et investissements**

6.1. Bien que les initiatives ReFuelEU Aviation et FuelEU Maritime offrent une sécurité réglementaire, les producteurs de carburants durables font observer qu'il reste difficile pour eux d'obtenir des prêts bancaires et que les fonds de capital-risque demeurent frileux à l'idée d'investir dans de tels projets. Le CESE invite instamment les décideurs politiques de l'Union à proposer davantage d'incitations afin d'encourager la production immédiate et la création d'un véritable marché des carburants à l'empreinte carbone réduite. En outre, en ce qui concerne la taxinomie, le CESE estime qu'il convient de formuler des définitions des projets durables fondées sur des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance, de manière à renforcer le financement de la transition énergétique et de l'ambition climatique. De plus, des politiques européennes et nationales qui encouragent les investissements privés et accélèrent l'adoption de carburants bas carbone et durables sont nécessaires pour faciliter la transition vers un avenir énergétique plus durable.

6.2. L'investissement dans les capacités de production de biocarburants durables et de carburants de synthèse pour les secteurs maritime et aérien perd une partie de son intérêt économique lorsque l'allocation des coproduits (tels que le bionaphta ou le naphta de synthèse, la bioessence ou l'essence de synthèse, le biogazole ou le gazole de synthèse) est incertaine. Pour relever ce défi, il y a donc lieu de créer des marchés pour tous les biocarburants et carburants de synthèse produits.

6.3. L'UE a mis en place de nombreux mécanismes de financement, notamment ceux qui encouragent la constitution d'un écosystème de l'hydrogène vert, incluant la Banque européenne de l'hydrogène récemment instituée ([6]). Toutefois, les aides et les subventions de l'Union ne sont pas suffisamment axées sur les caractéristiques spécifiques du transport aérien et maritime, notamment en ce qui concerne les infrastructures liées aux carburants renouvelables et bas carbone.

6.4. Les contrats d'écart compensatoire constituent un mécanisme efficace pour encourager les investissements dans des technologies qui, à l'heure actuelle, ne sont pas suffisamment compétitives en ce qui concerne les coûts de production, étant donné que la sélection des producteurs, au moyen d'une enchère inversée, favorise ceux qui présentent le meilleur rapport coût-efficacité, ce qui conduit ensuite à ne subventionner les carburants qu'à concurrence du prix prédéterminé. Le CESE est favorable à l'introduction de tels contrats et estime qu'ils contribueront à stabiliser les prix et à apporter un certain degré de sécurité aux investisseurs, favorisant de ce fait la croissance du marché des carburants durables.

6.5. Les investissements dans des installations de production novatrices comporteront des risques technologiques et commerciaux intrinsèques, ce qui entraînera à son tour des coûts de financement pour les fournisseurs de carburants. Il conviendrait dès lors, pour atténuer ces risques, d'avoir recours à différents instruments publics d'aide financière, notamment les fonds européens d'investissement publics, les ressources nationales et les banques régionales de développement. En outre, les premiers acteurs qui opèrent la transition devraient avoir confiance dans le délai d'amortissement de leurs investissements, pouvoir compter sur un filet de sécurité juridique et bénéficier de conditions-cadres qui réduisent les risques et les encouragent de ce fait à investir.

6.6. Afin de garantir une adoption plus fréquente et plus rapide des carburants bas carbone et renouvelables, le CESE demande que l'imposition soit alignée sur l'incidence de chaque carburant sur le climat. Il souscrit à l'idée d'une proposition à l'échelle européenne visant à instaurer un mécanisme efficace d'incitation fondé sur des taux d'imposition très faibles, voire nuls, pour les carburants bas carbone, de manière à favoriser une tarification socialement acceptable des carburants tout en encourageant l'investissement dans les carburants durables.

([6]) Banque européenne de l'hydrogène.

7. **Recherche et développement**

7.1. Il s'impose de déployer des efforts supplémentaires en ce qui concerne la recherche et le développement en vue de réduire les coûts des technologies avancées, bas carbone et renouvelables, ainsi que pour faciliter leur commercialisation. La production de carburants durables nécessite le développement d'infrastructures industrielles de pointe, y compris des technologies telles que l'électrolyse à haute température et le captage du carbone. Une feuille de route claire doit être adoptée à court terme pour orienter la transition de l'industrie et devrait notamment inclure l'intégration de l'hydrogène, une hausse significative de la production de biocarburants et l'expansion de la production de carburants de synthèse.

7.2. L'adoption des carburants durables doit reposer sur la mise en œuvre de mécanismes de soutien et d'incitation, sur l'instauration d'un cadre réglementaire cohérent tant à l'échelle européenne qu'au niveau international de sorte à favoriser un marché viable et efficace, et sur une planification à long terme pour tous les combustibles bas carbone et renouvelables, notamment la production de biomasse et d'électricité à faible intensité de carbone. Il conviendrait, à long terme, de mettre en œuvre une stratégie spécifique en vue de la transition des carburants, qui doit concerner l'ensemble des composants de la chaîne d'approvisionnement, à savoir les matières premières (biomasse durable, déchets, électricité renouvelable et CO_2 recyclé), la logistique relative à la collecte de ces matières premières et à leur transport vers les usines de fabrication, et les installations de production. En combinant la conversion des raffineries existantes et l'installation de nouvelles usines spécifiques, l'Union pourrait garantir des capacités de production en adéquation avec la demande.

7.3. Le CESE demande à la Commission européenne de s'engager à prévoir un financement européen suffisant à long terme pour soutenir la recherche et le développement de nouvelles technologies, notamment dans le cadre du programme Horizon Europe, du Fonds pour l'innovation et du programme InvestEU, et préconise en outre l'extension des partenariats sectoriels existants aux secteurs maritime et aérien. Les avancées technologiques peuvent contribuer à réduire les coûts et à rendre les carburants durables plus compétitifs. Le Comité insiste sur le respect de la conditionnalité sociale lors de chaque financement public afin de veiller à une utilisation responsable de l'argent des contribuables européens.

8. **Dimension sociale et transition juste**

8.1. Les grandes quantités d'électricité, de biomasse et d'eau nécessaires à la production de combustibles de synthèse peuvent accentuer le scepticisme des collectivités locales à l'égard de ces technologies. Pour garantir l'adhésion des citoyens à cette transition, il est impératif d'y associer étroitement les partenaires sociaux et la société civile au moyen d'un dialogue ouvert, transparent et éclairé, en évitant les retards, l'ambiguïté juridique et les dépenses qui pourraient découler de ces mesures, tout en garantissant l'acceptabilité sociale des projets axés sur les carburants durables.

8.2. Le CESE demande que des initiatives de sensibilisation et d'éducation soient lancées aux niveaux régional, national et de l'UE afin de promouvoir une meilleure compréhension de la nécessité des carburants renouvelables et bas carbone, ainsi que des technologies émergentes et des avantages qu'elles présentent pour la durabilité locale et la compétitivité future. De nouveaux emplois seront créés, idéalement des emplois verts de qualité, et le Comité souhaite signaler de manière anticipée la nécessité de programmes poussés de développement des compétences sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, notamment des programmes de formation professionnelle complexes et un soutien aux transitions d'un emploi à l'autre, en associant également les jeunes générations.

8.3. À long terme, l'obligation d'utiliser progressivement des carburants durables d'aviation engendrera probablement une augmentation des coûts assumés par les compagnies aériennes, ce qui se traduira par une hausse des prix pour les passagers et les chargeurs de fret aérien. Le CESE attire l'attention sur l'incidence sociale et, potentiellement, sur la compétitivité de l'industrie européenne, en particulier dans les cas où les concurrents internationaux ne seraient pas tenus de se conformer à des mesures similaires. En outre, lors de la conception des politiques relatives à l'aviation, il est essentiel de tenir compte de la connectivité réduite des îles européennes, des territoires éloignés et des États membres qui dépendent exclusivement des liaisons aériennes et/ou maritimes avec le marché unique.

8.4. Il est essentiel de veiller à ce que la transition écologique des secteurs maritime et aérien d'Europe soit gérée de manière socialement équitable. Une telle transition écologique juste est primordiale pour éviter que les régions, les entreprises et les travailleurs ne soient laissés pour compte. Il importe pour ce faire de prévoir un développement ou une amélioration adéquats des compétences, de même que des transitions entre emplois, le cas échéant. Il est également indispensable d'instaurer un dialogue social de qualité aux niveaux régional, national et de l'Union.

8.5. Le CESE réaffirme la nécessité de garantir des normes strictes en matière de santé et de sécurité pour l'ensemble des travailleurs, tout au long de la chaîne d'approvisionnement et à toutes les étapes de l'exploitation des aéronefs ou des navires, en particulier lors de l'introduction de nouveaux processus écologiques ou numériques et lors de l'utilisation de nouveaux carburants.

9. **Compétitivité de l'industrie européenne**

9.1. Le CESE insiste sur l'importance de préserver et de renforcer la compétitivité de l'industrie de l'Union européenne. La transformation durable attendue des secteurs maritime et aérien doit être étayée par des politiques, des financements et des dispositifs fiscaux, entre autres, afin de permettre aux acteurs industriels de se maintenir à un niveau de compétitivité élevé à l'échelle internationale, d'autant plus que la plupart des économies en dehors de l'Union européenne n'ont pas encore mis en œuvre de mesures substantielles en matière de climat. Il est essentiel de conserver une base industrielle solide au sein de l'UE, qui soit soutenue par des stratégies, des politiques, des financements et des législations au niveau sectoriel, de sorte à garantir la prospérité et des emplois de qualité.

9.2. Le CESE fait valoir que des mesures supplémentaires doivent être prises pour garantir des conditions de concurrence équitables au niveau mondial. Un suivi devrait également être mis en place afin de s'assurer que tous les acteurs internationaux respectent les règles, par exemple en ce qui concerne le suremport de carburant pour les compagnies aériennes. Le Comité encourage la Commission européenne et les États membres à exhorter l'ensemble des pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale à prendre des engagements internationaux contraignants en matière de décarbonation.

9.3. Dans le même temps, il convient de mettre en place des mesures d'incitation en faveur du renouvellement des flottes afin d'encourager leur modernisation ainsi que la demande intérieure, ce qui devrait bénéficier aux entreprises et aux travailleurs des secteurs maritime et aérospatial européens. En ce qui concerne le secteur maritime, le CESE a récemment plaidé en faveur d'une stratégie industrielle maritime, notamment des «mesures urgentes pour stimuler la demande intérieure de navires écologiques et de haute technologie, grâce notamment à un programme européen de renouvellement des flottes et de modernisation des navires existants [… et] en créant un Fonds européen pour les affaires maritimes» ([7]). Le Comité demande que davantage d'efforts soient déployés pour accroître le nombre de navires enregistrés sous pavillon de l'Union européenne.

Bruxelles, le 10 juillet 2024.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE

([7]) Avis du Comité économique et social européen sur le thème «Une stratégie industrielle pour le secteur des technologies maritimes» (JO C 100, 16.3.2023, p. 31).