



# Conférence OMNES :



## Les conséquences sociales de la transition écologique

Conférence-débat

### TRANSITION ÉCOLOGIQUE

#### ENJEUX, IMPACTS ET DIALOGUE SOCIAL

08 août 2024

9H-9H45	Accueil & petit déjeuner
9H45-10H	Introduction par <b>Anne RIGAIL</b> , Directrice Générale Air France
10H-10H45	Le cadre institutionnel et les obligations réglementaires à l'échelle nationale, européenne et mondiale
10H45-11H30	Les leviers technologiques et opérationnels de décarbonation, zoom sur les Carburants d'Aviation Durables
11H30-12H15	Les impacts financiers et sociaux
12H15-13H	Transition écologique et dialogue social

Avec la présence de :

<b>Jean-Baptiste DJEBBARI</b> Ancien Ministre des Transports	<b>Anne RIGAIL</b> Directrice Générale Air France
<b>Alexandre BOISSY</b> Secrétaire Général Air France KLM	<b>Laurent TIMSIT</b> Délégué Général de la FNAM
<b>Stéphane PORTET</b> Directeur SYNDEX UK / IE	<b>Gauthier BLANGEZ</b> Expert SAF chez TIME TO FLY

Table ronde animée par  
**Fabien CLAIRE** (News Tank RH)

Le 4 juillet 2024 des représentants de l'UNSa Aérien SNMSAC et du NVLT étaient présents à la conférence organisée par l'association OMNES. Le NVLT est le syndicat Hollandais des Techniciens aéronautiques. L'UNSa Aérien SNMSAC regroupe également des techniciens aéronautiques entre autres.

***Pour rappel :** OMNES est une association loi 1901, créée en 1995 par Alain Dubourg (sous le signe ACGN Air France jusqu'en 1998), dont l'objet est d'organiser pour les militants des syndicats d'Air France des séminaires sur un thème d'actualité. A cet effet, des conventions de formation sont conclues avec la direction d'Air France.*

Après avoir rappelé les chiffres des émissions de CO2 du secteur (4%), les différents intervenants, dont Mme Rigail et MM. Djebari et Timsit, ont mis en évidence la très forte distorsion de concurrence à laquelle est confronté le groupe AF/KLM. En effet, une tonne de combustible biomasse ne coûte pas le même prix pour des compagnies du Golfe ou des Etats-Unis. En ce qui concerne la SAF, c'est la même chose. Les Etats-Unis ont une longueur d'avance. Grâce au soutien financier américain, ce nouveau combustible non issu de la biomasse est beaucoup moins cher qu'en Europe. Cette différence de prix peut également s'expliquer par les divergences d'opinion sur la différence de définition des SAF entre l'IATA et l'AESA. L'IATA autorise toutes les matières premières, tandis que l'AESA exclut celles qui entrent en concurrence avec la production alimentaire. Selon Laurent Timsit, nous avons besoin d'un cadre juridique au niveau international (OACI) pour mieux réguler les marchés. Les émissions de CO2 ont un impact négatif sur le climat de l'ensemble de la planète, et pas seulement sur les pays émetteurs de CO2.

Les SAF sont aujourd'hui utilisés à hauteur de 0.8% par le groupe AF/KLM. En 2025, le groupe en utilisera 2% dans les réservoirs de chaque avion. Le but étant de diminuer de 5% les émissions de CO2 d'ici 2035 !

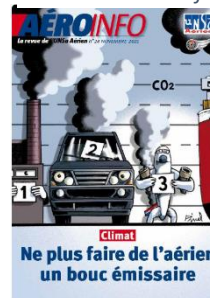
Piet Visser, le nouveau président du NVLT est intervenu pour rappeler notre inquiétude commune qui ne fait qu'accroître ; le déficit d'attraction de nos métiers techniques a déjà des impacts sur la sécurité des vols. Sans parler des incidents que rencontrent Boeing, chez KLM, il y a régulièrement des vols retardés et/ou annulés à cause du manque de main d'œuvre dans la maintenance. Le secteur de l'aérien mondial recherche actuellement 350000 techniciens qualifiés pour assurer la maintenance des aéronefs en service !

#### Notre conclusion :

Comme les autres modes de transport, et les modes de consommation, l'aérien doit continuer sa transformation pour diminuer son impact sur l'environnement. Mais ce changement ne servira à rien s'il n'y a plus assez de technicien aéronautique pour conserver un niveau de sécurité des vols optimum.

Vos représentants UNSa Aérien SNMSAC et NVLT

[www.unsa-aerien.fr](http://www.unsa-aerien.fr)



# OMNES-conferentie:



Conférence-débat

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE

### ENJEUX, IMPACTS ET DIALOGUE SOCIAL

9H-9H45	Accueil & petit déjeuner
9H45-10H	Introduction par <b>Anne RIGAIL</b> , Directrice Générale Air France
10H-10H45	Le cadre institutionnel et les obligations réglementaires à l'échelle nationale, européenne et mondiale
10H45-11H30	Les leviers technologiques et opérationnels de décarbonation, zoom sur les Carburants d'Aviation Durables
11H30-12H15	Les impacts financiers et sociaux
12H15-13H	Transition écologique et dialogue social

Avec la présence de :

<b>Jean-Baptiste DJEBBARI</b> Ancien Ministre des Transports	<b>Anne RIGAIL</b> Directrice Générale Air France
<b>Alexandre BOISSY</b> Secrétaire Général Air France KLM	<b>Laurent TIMSIT</b> Délégué Général de la FNAM
<b>Stéphane PORTET</b> Directeur SYNDEX UK / IE	<b>Gauthier BLANGEZ</b> Expert SAF chez TIME TO FLY

Table ronde animée par  
**Fabien CLAIRE** (News Tank RH)

gesloten met de directie van Air France.

Na de cijfers over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de sector (4%) in herinnering te hebben gebracht, hebben de verschillende sprekers, waaronder mevrouw Rigail en de heren Djebari en Timsit, gewezen op de zeer sterke concurrentievervalsing waarmee de groep AF/KLM te maken heeft. Een ton brandstof uit biomassa kost namelijk niet hetzelfde voor bedrijven in de Golf of in de Verenigde Staten. Wat SAF betreft, is het hetzelfde. De VS loopt ver vooruit. Dankzij Amerikaanse financiële steun is deze nieuwe brandstof, veel goedkoper dan in Europa. Dit prijsverschil kan ook worden verklaard door een verschil in de definitie van SAF tussen IATA en EASA. IATA staat alle grondstoffen toe terwijl EASA de grondstoffen die concurreren met de voedselproductie uitsluit. Volgens Laurent Timsit hebben we een wettelijk kader nodig op internationaal niveau (ICAO) om de markten beter te reguleren. CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft een negatief effect op het klimaat over de hele planeet, niet alleen boven de landen die CO<sub>2</sub> uitstoten.

De AF/KLM Groep gebruikt momenteel 0,8% SAF. Tegen 2025 zal de Groep 2% gebruiken in de brandstoftanks van elk vliegtuig. Het doel is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2035 met 5% te hebben vermindert!

Piet Visser, de nieuwe voorzitter van het NVLT, sprak over onze gemeenschappelijke zorgen, die alleen maar toenemen. Het gebrek aan aantrekkelijkheid voor onze technische beroepen heeft nu al gevolgen voor de vliegveiligheid. Om nog maar te zwijgen over de incidenten bij Boeing of de situatie bij KLM, waar de productie niet optimaal is door het gebrek aan onderhoudspersoneel. De wereldwijde luchtvaartsector is momenteel op zoek naar 350.000 gekwalificeerde technici om vliegtuigen te onderhouden!

### Onze conclusie:

Net als andere vervoerswijzen en consumentengewoonten moet de luchtvaartindustrie haar transformatie voortzetten om haar impact op het milieu te verminderen. Maar deze verandering is zinloos als er niet meer voldoende luchtvaarttechnici zijn om een optimaal veiligheidsniveau te handhaven.

Uw vertegenwoordigers bij NVLT en UNSa Aérien SNMSAC

## De sociale gevolgen van de ecologische transitie

08 juli 2024

Op 4 juli 2024 woonden vertegenwoordigers van de UNSa Aérien SNMSAC en de NVLT een conferentie bij die werd georganiseerd door de vereniging OMNES. De NVLT is de Nederlandse vakbond voor luchtvaarttechnici. In de UNSa Aérien SNMSAC zitten onder andere ook luchtvaarttechnici.

**Ter herinnering:** OMNES is een vereniging onder de wet van 1901, opgericht in 1995 door Alain Dubourg (onder de naam ACGN Air France tot 1998), met als doel seminars over een actueel thema te organiseren voor vakbondsactivisten van Air France. Hiertoe worden opleidingsovereenkomsten

[www.unsa-aerien.fr](http://www.unsa-aerien.fr)

