Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/164[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

RENFORCER LE PROGRAMME « PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION » (NGAP) ET LA COOPÉRATION TECHNIQUE ENTRE LES ÉTATS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TALENTS DE L'AVIATION

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose de compléter les efforts nationaux par des cadres régionaux de coopération « prochaine génération de professionnels de l'aviation » (NGAP) afin de coordonner la détermination des besoins en ressources humaines, de partager les capacités de formation, d'étendre les programmes de bourses et d'échanges, d'améliorer la formation des instructeurs et de faciliter la coopération entre les autorités de l'aviation civile, les centres de formation, les universités, le secteur et les organisations internationales. Le mécanisme proposé s'appuierait sur les structures régionales existantes sans créer de nouveaux organes administratifs permanents.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) mesurer l'importance de renforcer la coopération régionale par l'intermédiaire du programme NGAP afin de soutenir le développement durable des talents de l'aviation, en particulier dans les États en développement ;
b) recommander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux et en coordination avec les organisations concernées, de promouvoir des cadres de coopération régionaux NGAP adaptés aux besoins de chaque région ;
c) encourager les États à mettre en place des mécanismes régionaux permettant de déterminer les besoins actuels et futurs en professionnels de l'aviation ainsi que les capacités de formation disponibles ;
d) demander à l'OACI d'élaborer des orientations et des indicateurs communs afin de faciliter l'évaluation progressive des besoins et des résultats des initiatives NGAP nationales et régionales.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Aucun pays laissé de côté* et *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	La proposition privilégie le recours aux structures régionales existantes, aux capacités nationales de formation et aux accords de coopération technique en vigueur.

[1] Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

Références :	Résolution A42-24, *Prochaine génération de professionnels de l'aviation – Développement des talents dans l'aviation mondiale* Stratégie relative à la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance durable de l'aviation civile dépend de la présence d'institutions capables d'exercer leurs fonctions de réglementation et de la disponibilité d'un personnel de l'aviation qualifié, capable d'exploiter, de gérer, d'entretenir, de superviser et de développer le système de transport aérien.

1.2 Ce besoin est encore accentué par les prévisions de croissance du transport aérien international. Selon les projections de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'ici à 2043, le secteur aura besoin de centaines de milliers de nouveaux pilotes, membres d'équipage de cabine, professionnels de la maintenance et contrôleurs de la circulation aérienne. Des besoins d'effectifs supplémentaires apparaissent dans des domaines liés à la numérisation, à l'intelligence artificielle, au développement durable, à la cybersécurité et aux nouvelles opérations aériennes.

1.3 L'Assemblée de l'OACI, à sa 42e session, a renforcé cette approche en adoptant la résolution A42-24 sur le développement des talents dans l'aviation mondiale. Cette nouvelle orientation élargit la portée de la stratégie Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) au-delà d'une démarche dirigée vers les jeunes pour englober des talents issus de toutes les générations, de tous les parcours professionnels et de tous les niveaux d'expérience.

1.4 La République bolivarienne du Venezuela considère que le renforcement de la coopération régionale est essentiel à la mise en œuvre de ces principes. Les initiatives nationales restent indispensables, mais la coordination entre les États offre des possibilités de partager les capacités, de réduire les doubles emplois, d'élargir les possibilités de formation et de répondre aux besoins communs à plusieurs États.

2. ANALYSE

2.1 Les besoins en ressources humaines dans l'aviation civile varient considérablement d'un État à l'autre. En effet, certains États disposent de centres de formation, d'instructeurs et de programmes spécialisés qui dépassent leurs besoins nationaux dans certains domaines, tandis que d'autres ont besoin d'accéder à des formations qui ne sont pas offertes localement.

2.2 À sa 42e session, l'Assemblée a répertorié des défis particuliers auxquels sont confrontés les États en développement en matière de formation et de maintien à l'effectif des professionnels de l'aviation. Elle a également reconnu la nécessité de mettre en place des programmes de partage des connaissances, des projets de formation conjoints, des ateliers de renforcement des capacités et une assistance technique afin de consolider les capacités nationales de formation.

2.3 La stratégie NGAP préconise expressément des actions nationales et régionales visant à évaluer les besoins actuels et futurs en personnel, à recenser les lacunes en matière de compétences, à analyser les capacités de formation et à mettre en place des mécanismes de suivi. Face à ces défis, une perspective régionale permettrait de traduire ces principes en formes concrètes de coopération. Cette coopération ne se substituerait pas aux responsabilités des différents États en matière de formation, de certification, de délivrance de licences ou de supervision du personnel de l'aviation. Son objectif serait de mettre en adéquation les besoins existants avec les capacités disponibles.

2.4 La République bolivarienne du Venezuela propose que l'OACI, par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux et en coordination avec les États et les organisations régionales concernées, soutienne la mise en place progressive de cadres régionaux de coopération NGAP. Ceux-ci ne nécessiteraient pas la création de nouvelles organisations internationales. Ils s'appuieraient plutôt sur les mécanismes de coordination régionaux existants et sur les points de contact désignés volontairement par les États participants.

2.5 Chaque cadre régional devrait au départ examiner plus particulièrement cinq domaines de coopération :

2.5.1 Détermination régionale des besoins en talents de l'aviation. Il en résulterait une évaluation régionale périodique destinée à soutenir la planification nationale et à faciliter la détermination précoce des besoins communs. Les États participants détermineraient, sur la base de critères communs et des données disponibles :

a) les catégories professionnelles les plus demandées ;
b) les besoins futurs découlant de la croissance de l'activité de transport aérien ;
c) les spécialités confrontées à des pénuries de personnel ;
d) les nouvelles compétences liées à la transformation numérique, à l'intelligence artificielle, au développement durable, à la sécurité, à la sûreté de l'aviation et aux technologies émergentes ;
e) les capacités nationales de formation disponibles pour ces professionnels.

2.5.2 Inventaire régional des capacités de formation. L'objectif serait de répertorier les capacités de formation disponibles au sein de la région avant de rechercher des possibilités de formation ailleurs. Les États pourraient partager des informations sur :

a) les centres de formation aéronautique ;
b) les programmes spécialisés ;
c) la disponibilité des instructeurs ;
d) les simulateurs et autres installations de formation ;
e) les programmes universitaires liés à l'aviation ;
f) les cours proposés aux participants étrangers ;
g) les capacités offertes par les réseaux et programmes de formation de l'OACI.

2.5.3 Programme régional de coopération technique et de formation. Les États disposant des capacités nécessaires proposeraient, volontairement, des formations, des spécialistes, des installations ou une expertise, selon les besoins. En fonction des besoins cernés, les États, les organisations régionales et les partenaires participants encourageraient :

a) des bourses et des possibilités de formation ;
b) des échanges temporaires d'instructeurs et de spécialistes
c) des programmes de formation des instructeurs ;
d) des formations conjointes, en présentiel et en ligne ;
e) des stages professionnels ;
f) des programmes de mentorat et de transfert de connaissances ;
g) une assistance technique entre les autorités de l'aviation civile ;
h) des projets conjoints associant des établissements d'enseignement et le secteur.

2.5.4 Recrutement, formation et maintien des talents. La coopération régionale devrait englober l'ensemble du cycle de développement professionnel. Les États partageraient leurs expériences concernant les programmes visant à attirer de nouveaux professionnels, les partenariats avec les universités et les établissements d'enseignement, les stages, le développement de carrière, la formation continue et les stratégies visant à conserver le personnel qualifié. La stratégie NGAP de l'OACI constate que la pérennité du système dépend non seulement de la capacité à attirer de nouveaux professionnels, mais aussi de la formation, du perfectionnement et du maintien des talents dans le secteur de l'aviation.

2.5.5 Coopération avec les universités, le secteur et les organisations internationales. Le développement des talents de l'aviation requiert un engagement au-delà des autorités de l'aviation civile. Selon les besoins, les mécanismes régionaux devraient rassembler les autorités de l'aviation, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les aéroports, les entreprises de transport aérien, les organismes de maintenance, les centres de formation, les universités et les établissements techniques, les organisations régionales, les organisations internationales, ainsi que les institutions qui financent les programmes d'éducation et de renforcement des capacités.

2.6 Chaque cadre régional de coopération NGAP devrait être élaboré progressivement et adapté aux spécificités régionales.

2.7 Les régions intéressées pourraient tout d'abord élaborer un plan pilote pour la période 2027-2028, comprenant quatre résultats attendus : une évaluation de référence des besoins régionaux en ressources humaines, un inventaire des capacités de formation disponibles, un programme annuel d'activités de coopération, de formation et d'échanges, et des indicateurs permettant d'évaluer les résultats.

2.8 Les indicateurs devraient porter sur des résultats simples et vérifiables, notamment le nombre d'États participants, de professionnels formés, de bourses octroyées, de formateurs échangés, d'activités conjointes menées et de nouvelles capacités de formation mises en place. Ces informations permettraient d'évaluer l'efficacité du mécanisme et d'orienter l'adaptation des initiatives régionales aux besoins identifiés.

2.9 Un élément clé de ce mécanisme consisterait à donner la priorité à la coopération et à l'utilisation des capacités existantes avant de créer de nouvelles structures ou de réaliser de nouveaux investissements. Les ressources pourraient être mobilisées grâce à des contributions volontaires des États, aux possibilités de formation offertes par les programmes nationaux, aux accords de coopération bilatéraux, aux organisations régionales, au secteur, aux universités, aux centres de formation et aux programmes internationaux de bourses d'études.

2.10 Les contributions en nature devraient également être encouragées sous la forme d'instructeurs, de plateformes virtuelles, de matériel de formation, de conseil technique, d'accès à une expertise spécialisée et d'accès temporaire à des installations. Cette approche s'inscrit dans la stratégie NGAP, qui désigne le renforcement des capacités, le soutien à la mise en œuvre et la mobilisation des ressources comme des éléments de son quatrième domaine d'intervention clé, guidé par le principe de ne laisser aucun pays de côté.

3. CONCLUSION

3.1 Une approche régionale coordonnée contribuerait à élargir l'accès aux possibilités de formation pour les États en développement, à adapter la formation aux besoins réels du secteur de l'aviation, à améliorer l'utilisation des centres et des installations de formation existants, à réduire les doubles emplois, à renforcer la formation des instructeurs nationaux, à faciliter le partage des connaissances entre les États, à améliorer la planification des ressources humaines, à favoriser la continuité et le renouvellement des

effectifs au sein des autorités de l'aviation, à faciliter l'accès des nouvelles générations aux métiers de l'aviation et à renforcer la résilience institutionnelle du système régional de l'aviation.

3.2 Le résultat escompté résiderait dans le passage d'efforts nationaux isolés à un réseau de collaboration au sein duquel les capacités disponibles dans un État contribueraient également à renforcer d'autres États, tout en respectant les compétences et les responsabilités nationales.

— FIN —