Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/39[1]
23/9/26

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

MISE EN ŒUVRE DE L'OBJECTIF AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ : RÉALISATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE DE LA CHINE (CAAC) RELATIVES AU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE FORMATION EXTERNE

(Note présentée la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte des résultats concrets obtenus par la Chine dans le cadre de sa coopération en matière de formation externe dans le domaine de l'aviation civile. Au cours des trois dernières années, la Chine a dispensé des formations spécialisées à plus de 2 000 participantes et participants issus de plus de 30 pays, apportant ainsi un complément utile au système mondial de formation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette coopération a permis à la Chine de constater que les informations relatives aux besoins nationaux en matière de formation étaient souvent fragmentées. Afin d'améliorer encore l'adéquation entre l'offre et la demande de formation et de mieux répondre aux besoins de renforcement des capacités des instances de réglementation de l'aviation civile du monde entier, il s'avère nécessaire de renforcer l'évaluation des besoins en matière de formation et le partage d'informations.

Suite à donner :

a) la Conférence prie le Secrétariat de l'OACI de coordonner l'évaluation des besoins mondiaux en matière de formation et le partage d'informations dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) et du programme Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) ;

b) la Conférence demande aux États membres et aux parties prenantes concernées de renforcer leur coopération en matière de formation du personnel de réglementation et de favoriser la mise en œuvre volontaire des normes et pratiques recommandées (SARP).

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Aucun pays laissé de côté*.
Incidences financières :	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

[1] Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

Références :	Résolution A39-23, Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) Résolution A42-24, Prochaine génération de professionnels de l'aviation – Développement des talents dans l'aviation mondiale Résolution A42-23, Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 Afin que la supervision réglementaire soit efficace, il est nécessaire de disposer d'un nombre suffisant de personnes dûment qualifiées pour exercer des fonctions de réglementation. Toutefois, les autorités de l'aviation civile du monde entier se heurtent régulièrement à des pénuries de personnel de réglementation. Les audits de sécurité et de sûreté réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont régulièrement mis en évidence le manque de professionnels de l'aviation qualifiés, qui constitue l'un des principaux facteurs à l'origine des faibles taux de mise en œuvre effective. Selon le rapport triennal 2022-2024 du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), dans le domaine de l'organisation de l'aviation civile, 45 % des États membres n'ont pas réussi à garantir que leurs autorités de l'aviation civile attirent, recrutent et conservent suffisamment de personnel technique qualifié. S'agissant de la délivrance des licences et de la formation du personnel, environ la moitié des États ne disposent pas de mécanismes fiables d'approbation des formations, ce qui s'explique en grande partie par le nombre insuffisant d'inspectrices et d'inspecteurs qualifiés. S'agissant de l'exploitation des aéronefs, plus de 55 % des États ne mettent pas pleinement en œuvre les programmes de formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi destinés à leur personnel technique.

1.2 Lancée en 2014 par l'OACI, l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) constitue désormais l'un des six objectifs stratégiques du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. Cette initiative vise à appuyer les États dans la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Axée sur les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral, les petits États insulaires en développement et d'autres pays en développement, elle a pour but d'aider les États à surmonter la pénurie de ressources dans les domaines des infrastructures, du financement, de la formation et des chaînes logistiques, ainsi que les difficultés liées à une coordination insuffisante.

1.3 Les pratiques de l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) en matière de formation et de renforcement des capacités du personnel de réglementation sont conformes aux orientations stratégiques mondiales de l'initiative NCLB et du programme Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI. En adoptant une approche fondée sur la demande, le Comité de formation externe relevant de la plateforme de coopération « Une ceinture, une route » de la CAAC organise des formations spécialisées dans des domaines tels que la gestion de la sécurité, la certification de navigabilité, la gestion du trafic aérien, le contrôle aux aéroports, les normes de vol, la maintenance et la météorologie de l'aviation. Ces formations reposent sur une collaboration entre les pouvoirs publics, le secteur, le monde universitaire et les organismes de formation, et sont alignées sur les grandes orientations de l'initiative NCLB.

2. ANALYSE

2.1 Formation du personnel et renforcement des capacités à l'échelle mondiale

2.1.1 Conséquences structurelles de la pénurie de personnel de réglementation sur la mise en œuvre effective à l'échelle mondiale. Dans la note de travail A42-WP/149, il est indiqué que la pénurie mondiale de personnel de réglementation qualifié fait peser une menace structurelle sur la sécurité, la sûreté et la résilience réglementaire, dans le secteur de l'aviation. En outre, il est souligné dans la résolution A42-24 que les insuffisances de personnel peuvent avoir une incidence sur la sécurité, la sûreté et la capacité à atteindre les objectifs stratégiques de l'OACI. Sous l'effet de la forte demande mondiale en professionnels de l'aviation qualifiés, les États membres – en particulier les pays les moins avancés, les pays en

développement sans littoral, les petits États insulaires en développement et d'autres pays ayant besoin d'assistance – sont confrontés à une situation où les départs de professionnels de l'aviation ne sont pas compensés par l'arrivée de nouveaux professionnels qualifiés, ce qui freine les efforts visant à améliorer la mise en œuvre effective.

2.1.2 Boîte à outils de l'OACI pour la formation et le soutien à la mise en œuvre. En s'appuyant sur le cadre fourni par l'objectif stratégique NCLB et la résolution A42-23 relative aux politiques de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre (CDI) de l'OACI a mis au point un ensemble relativement complet d'outils de formation et de soutien à la mise en œuvre, posant ainsi des fondements solides en matière de renforcement des capacités du personnel de réglementation dans les États membres. Par l'entremise de mécanismes tels que la formation mondiale en aviation (formation GAT de l'OACI), le Programme TRAINAIR PLUS (TPP) et les trousses de mise en œuvre (iPack), l'Organisation propose des formations normalisées et des solutions permettant aux États de mettre en œuvre les SARP et de renforcer les capacités des professionnels de l'aviation. Elle contribue ainsi à l'instauration d'un cadre mondial de formation relativement unifié et à la constitution de ressources pédagogiques communes.

2.1.3 Renforcement des capacités en matière de formation. En s'appuyant sur la boîte à outils susmentionnée, les États membres, l'OACI et les parties prenantes s'emploient sans relâche à renforcer les capacités afin de remédier à la pénurie de personnel de réglementation. Au paragraphe 5 de la résolution A42-24, les États membres, les milieux universitaires et le secteur sont priés instamment d'élaborer et de mettre en œuvre de manière concertée des initiatives clairement définies – telles que des programmes d'échange de connaissances, des projets de formation conjoints, des séminaires axés sur le renforcement des capacités et un soutien consultatif technique – visant précisément à renforcer les capacités nationales en matière de formation, à atténuer les difficultés liées à la rétention des professionnels qualifiés de l'aviation et à favoriser le développement durable et la résilience des effectifs de l'aviation au niveau régional. Au paragraphe 9 de cette même résolution, il est demandé au Conseil de veiller à ce que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file en facilitant la communication et la collaboration avec les États et le secteur et en appuyant l'élaboration de prévisions et de stratégies, la mise en commun de bonnes pratiques et d'outils de planification, et la mise à disposition d'orientations visant à favoriser l'essor de la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Ces initiatives contribuent de façon essentielle à élargir le vivier mondial de personnel de la réglementation et à renforcer les compétences de ces effectifs.

2.1.4 Malgré l'amélioration des outils de formation et les efforts continus de renforcement des capacités, la planification concertée et l'intégration des ressources à l'échelle mondiale pourraient encore être renforcées. Dans l'appendice A de la note A42-WP/21 Révision n° 1, qui présente les appels lancés lors du Sommet mondial sur le NGAP qui s'est tenu à Durban en 2025, il est souligné que des mesures collectives aux niveaux mondial, régional et national sont nécessaires pour répondre au besoin mondial de constituer un personnel de l'aviation résilient, inclusif, non discriminatoire et prêt pour l'avenir. Le point 7, intitulé « Renforcer les partenariats régionaux et mondiaux pour le développement des talents », fait expressément état de la nécessité d'une coopération renforcée entre les gouvernements, les autorités de l'aviation civile, le secteur, les universités et les organismes de formation pour : harmoniser les stratégies en matière de ressources humaines et partager les bonnes pratiques ; favoriser l'élaboration conjointe d'outils de planification, de modèles de financement, de cadres de reconnaissance mutuelle et de mécanismes de partage des ressources ; et renforcer les instances de coopération régionale par l'intermédiaire de l'OACI et des organisations régionales afin de partager les prévisions, d'échanger les bonnes pratiques et de planifier conjointement les capacités en main-d'œuvre. Le renforcement des partenariats pour le développement des talents permet de mieux coordonner les efforts des différents acteurs

et de répondre plus efficacement aux besoins concrets des États membres en matière de renforcement des capacités du personnel de réglementation.

2.1.5 Renforcement de l'évaluation des besoins en matière de formation et du partage d'informations. L'efficacité des outils de formation et des initiatives de renforcement des capacités dépend, en définitive, de la mesure dans laquelle les programmes de formation permettent de combler les lacunes effectives du personnel de réglementation dans les États membres. Toutefois, l'évaluation de la mise en œuvre du NGAP réalisée en 2025 a relevé que seuls 27 % des États s'étaient dotés d'une stratégie nationale officielle de développement des talents dans le secteur de l'aviation englobant les autorités de l'aviation civile, et que la majorité des États n'avaient pas encore établi de mécanismes systématiques destinés à recenser les besoins de formation. Par conséquent, tout en continuant de consolider les partenariats en matière de développement des talents, il est nécessaire de renforcer l'évaluation des besoins de formation et le partage d'informations, afin de mieux adapter les dispositifs de formation aux besoins réels, d'accroître la pertinence et l'efficacité globale de la formation et d'apporter un appui plus ciblé à la mise en œuvre de l'initiative NCLB et de la stratégie mondiale relative au NGAP.

2.2 Pratiques du secteur de l'aviation civile chinois en matière de coopération pour la formation

2.2.1 En août 2020, la CAAC a officiellement mis en place la plateforme de coopération « Une ceinture, une route » afin de coordonner la coopération et les échanges externes. Début 2026, un comité de formation a été créé dans ce cadre pour mieux coordonner les ressources du secteur de l'aviation civile destinées à la formation du personnel de réglementation, mettre en place un système de formation et élaborer des programmes phares.

2.2.2 En ce qui concerne la prestation des formations, le Comité de formation externe organise des formations externes de courte durée ainsi que des programmes de formation universitaire à l'intention des étudiantes et étudiants étrangers, en s'appuyant sur les programmes de formation qu'il a élaborés et en tenant compte des besoins réels des autorités de l'aviation civile et des autres institutions concernées dans différents États. S'agissant des formations de courte durée, 17 sessions de formation externe de cet ordre ont été organisées en 2025, auxquelles ont participé 330 personnes issues de 17 pays, dont la Côte d'Ivoire, le Népal, le Pakistan, le Cambodge et la République démocratique populaire lao. Ces formations couvraient notamment les domaines suivants : gestion de la sécurité de l'aviation, inspection de l'aviation civile, instruction technique en vol, et exploitation des aéroports et innovations dans le secteur de l'aviation civile. S'agissant de la formation universitaire, les établissements relevant de la CAAC – notamment l'Université de l'aviation civile de Chine, l'Université chinoise de formation des pilotes de l'aviation civile et l'Institut de l'aviation civile de Guangzhou – proposent 10 programmes de formation de cet ordre dans des domaines tels que la gestion d'entreprises, l'ingénierie des communications, l'ingénierie des transports et les sciences de la sécurité, et ont formé 278 étudiantes et étudiants étrangers originaires de 34 pays. Au cours des trois dernières années, le secteur de l'aviation civile chinoise a dispensé des formations professionnelles et des enseignements universitaires à plus de 2 000 participantes et participants issus de plus de 30 pays, contribuant ainsi à accroître le nombre de professionnels de la réglementation dans des domaines clés au sein des pays en développement et à renforcer l'utilité et la valeur pratique des formations.

2.2.3 Plan d'action pour la suite. Le Comité de formation relevant de la plateforme de coopération « Une ceinture, une route » de la CAAC, qui est désormais pleinement opérationnel, mène ses activités selon une approche normalisée, systématique et professionnelle. À l'avenir, ses priorités porteront sur l'élaboration de la formation des inspecteurs nationaux de la sécurité de l'OACI, la formation en faveur de l'aviation verte et la formation technique des équipages de conduite. Il continuera par ailleurs d'élaborer

des programmes de formation dans des domaines nouveaux, afin d'enrichir encore les ressources de formation mises à la disposition du personnel de réglementation du monde entier.

2.3 Complémentarité avec le système de formation de l'OACI

2.3.1 Les pratiques de la Chine en matière de formation complètent et appuient le système de formation de l'OACI, qui repose sur un cadre de formation normalisé à l'échelle mondiale, l'accréditation des cours et le soutien à la mise en œuvre. L'OACI pourrait s'inspirer des travaux du Comité de formation externe relevant de la plateforme de coopération « Une ceinture, une route » de la CAAC pour renforcer son système mondial de formation, diversifier son offre et améliorer les résultats des formations dispensées. Cela permettra de mieux répondre aux besoins variés en matière de renforcement des capacités du personnel de réglementation des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral, des petits États insulaires en développement et d'autres pays nécessitant une assistance.

2.3.2 Difficultés rencontrées pour déterminer précisément les besoins en matière de formation. Pour que le renforcement des capacités soit efficace, il est indispensable de déterminer précisément les besoins en matière de formation et de répondre à ces besoins en temps utile. Au fil de ses activités de coopération en matière de formation externe, la Chine a constaté que les besoins de formation du personnel de réglementation étaient souvent traités de façon fragmentée par l'intermédiaire de différents canaux de coopération bilatérale et multilatérale, couvraient un large éventail de domaines spécialisés et évoluaient fréquemment. Il est difficile pour un seul prestataire de services de formation d'avoir une vision globale et actualisée des besoins en matière de formation. Le fait que les informations relatives à ces besoins ne soient pas systématiquement centralisées et partagées peut facilement entraîner un décalage entre les formations proposées et les besoins réels des États membres en matière de capacités, compromettant ainsi l'efficacité de la répartition des ressources consacrées à la formation et les résultats des formations dispensées.

2.3.3 Importance de l'action menée par l'OACI en matière de coordination et de partage d'informations sur les besoins des États en matière de formation. En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI est particulièrement bien placée pour coordonner les ressources mondiales en matière de formation dans le secteur de l'aviation civile et faciliter l'échange de bonnes pratiques. La mise en place d'un mécanisme de partage d'informations sur les besoins en matière de formation coordonné par l'OACI permettrait d'appréhender dans leur ensemble les lacunes en matière de capacités du personnel de réglementation dans le monde, d'aider l'Organisation et ses États membres à élaborer des plans de formation davantage tournés vers l'avenir et de donner aux prestataires de services de formation de quoi optimiser l'élaboration des programmes de formation et la répartition des ressources.

2.3.4 Le renforcement de la collecte et du partage coordonnés d'informations relatives aux besoins en matière de formation peut notamment permettre : d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande de formation, afin d'éviter les doubles emplois dans l'utilisation des ressources et les décalages par rapport aux besoins réels ; de faciliter les échanges de données d'expérience entre les États membres, les organisations régionales et les établissements de formation, afin de favoriser la diffusion et l'application à l'échelle mondiale des bonnes pratiques en matière de formation ; de rendre la mise en œuvre des formations plus efficiente, en tenant davantage compte des besoins réels des autorités nationales de l'aviation civile lors de la conception des programmes, de la sélection des participantes et participants et de l'élaboration des cours ; et d'améliorer l'efficacité des formations en veillant à ce que leur contenu soit étroitement adapté aux situations concrètes auxquelles les autorités de réglementation sont confrontées et aux prescriptions liées à la mise en œuvre des SARP, afin de mieux cibler le soutien apporté au titre de l'initiative NCLB et de la stratégie mondiale relative au NGAP. La Chine est disposée à partager, par l'entremise des mécanismes de formation existants de l'OACI, des informations pertinentes sur ses

programmes de formation, ses offres de cours et son expérience en matière d'adaptation aux besoins. Elle soutient l'Organisation dans ses efforts pour renforcer l'évaluation des besoins en matière de formation à l'échelle mondiale et le partage d'informations, afin d'aider les États membres à dispenser des formations plus efficacement et à en améliorer les résultats, ainsi qu'à faciliter la mise en œuvre volontaire des SARP et des prescriptions connexes.

3. RECOMMANDATIONS

a) Le Secrétariat de l'OACI est invité à mettre en place et à améliorer, dans le cadre de l'objectif stratégique Aucun pays laissé de côté (NCLB) et du programme Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), un mécanisme mondial d'évaluation des besoins en matière de formation et de partage d'informations, ainsi qu'à recenser et à diffuser les bonnes pratiques des États membres et des organisations régionales en matière de formation du personnel de réglementation et de renforcement des capacités ;

b) Les États membres, les organisations régionales et les établissements de formation sont invités à renforcer leurs partenariats pour le développement des talents, à coopérer avec l'OACI pour évaluer les besoins en matière de formation et échanger des informations, à participer activement aux activités de formation visant à renforcer les capacités organisées sous l'égide de l'OACI, et à favoriser la mise en œuvre volontaire des SARP et des prescriptions connexes ;

c) La Chine est disposée à partager, par l'entremise des mécanismes de formation existants de l'OACI, ses programmes de formation, des informations sur les cours proposés et son expérience en matière d'adaptation des ressources de formation aux besoins recensés, afin de contribuer à la réalisation des objectifs de renforcement des capacités de l'initiative NCLB.

— FIN —