Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/92[1]
8/10/26

**NOTE DE TRAVAIL**

# SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

**Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026**

**Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats**
**2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile**

## GARANTIR UNE MAIN-D'ŒUVRE RÉSILIENTE ET PRÊTE POUR L'AVENIR

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Brésil, les Émirats arabes unis (EAU), l'Aviation Services Association (ASA World), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs aériens (IFATCA) et l'Association internationale de fret aérien (TIACA)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le présent document aborde les principaux défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre actuelle et future du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale, et souligne le risque que représentent les pénuries de main-d'œuvre pour la sécurité, la sûreté et la résilience du système aéronautique mondial. Il appelle à un renforcement de la collaboration entre les États, les établissements d'enseignement et les acteurs du secteur afin de permettre à la main-d'œuvre des secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale de se développer et de s'adapter pour répondre aux besoins croissants en ressources, à l'évolution des technologies tout en favorisant l'innovation.

**Suite à donner :** la Conférence est invitée à :

a) appeler les États membres à reconnaître l'impact des pénuries de main-d'œuvre sur le développement économique de l'aviation, ainsi que les risques que les défis et les pénuries de main-d'œuvre dans les secteurs de la fabrication et des services aéronautiques et aérospatiaux font peser sur la sécurité, la sûreté et la résilience du système ;
b) encourager les États et les acteurs du secteur à renforcer leur collaboration avec les programmes de l'OACI, notamment sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) et l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté» , ainsi que les programmes de renforcement des capacités, afin de nouer des partenariats, de mettre au point des outils pratiques et de mettre en œuvre des programmes visant à résoudre les problèmes clés tels que le recrutement, la fidélisation et la formation ;

[1] Les versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ICCAIA.

c) exhorter l'OACI à soutenir le programme NGAP afin d'accélérer sa mise en œuvre par le biais de partenariats et d'initiatives telles que le Global Aviation and Aerospace Skills Taskforce (GAAST).
d) exhorter l'OACI, en collaboration avec les États et les acteurs du secteur, à mettre au point des mécanismes permettant d'effectuer et de compiler des prévisions mondiales de la demande de main-d'œuvre ainsi que des mesures des déficits de compétences, afin d'assurer le suivi des performances des initiatives et l'évaluation de leur succès.
e) demander au Bureau du transport aérien de l'OACI d'inclure, dans ses analyses économiques en cours et dans les futurs ordres du jour de la Conférence sur le transport aérien, la disponibilité de la main-d'œuvre en tant qu'indicateur permanent lors de l'évaluation de la capacité des États et des régions à tirer parti des avantages économiques et de connectivité offerts par le transport aérien.

| | |
|---|---|
| *Objectif stratégique :* | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique suivant : *Le développement économique du transport aérien garantit la prospérité économique et le bien-être sociétal pour tous.* |
| *Incidences financières :* | Les activités proposées peuvent être menées dans le cadre de partenariats, de parrainages et de contributions volontaires. |
| *Références :* | A42-WP/153 : L'importance de la collaboration pour garantir une main-d'œuvre résiliente et prête pour l'avenir.<br>A42-WP/278 : Global Aviation and Aerospace Skills Taskforce (GAAST)<br>Résolution A42-24 : Prochaine génération de professionnels de l'aviation - Développement des talents dans l'aviation mondiale. |

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation est un moteur essentiel de la croissance économique et de l'innovation à l'échelle mondiale. En cette période de croissance, la main-d'œuvre du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale doit également se développer et s'adapter pour répondre à la demande croissante en ressources et à l'évolution des technologies, ainsi que pour favoriser l'innovation.

1.2 Alors que le secteur de l'aviation prévoit une croissance, un développement et une innovation remarquables au cours des prochaines décennies, il est également confronté à des défis sans précédent liés à la main-d'œuvre. Selon l'Air Transport Action Group (ATAG), les effectifs du secteur aéronautique ont diminué de 43 %, ce qui correspond à 4,8 millions d'emplois à l'échelle mondiale, pendant la pandémie. Dans le secteur de l'assistance en escale, bien que les effectifs se soient progressivement rétablis — atteignant 88 % des niveaux de 2019 —, ils restent insuffisants pour répondre à la demande croissante de services d'assistance au sol et de manutention du fret.

1.3 D'ici 2030, 44 % des effectifs du secteur aérospatial en Europe devraient prendre leur retraite. D'ici 2030, la demande d'analystes de données, d'ingénieurs logiciels et d'architectes système devrait augmenter de 35 %, et d'ici 2043, les constructeurs aéronautiques prévoient un besoin d'environ 70 000 nouveaux techniciens de maintenance. Ce problème de vieillissement de la main-d'œuvre n'est pas propre à l'aviation et à l'aérospatiale ; le nombre de personnes entrant sur l'ensemble des marchés du travail étant en baisse, le vivier de candidats potentiels à l'aviation civile s'amenuise.

1.4 Les défis actuels en matière de main-d'œuvre menacent la résilience du système aéronautique et aérospatial, tant à court terme qu'à long terme. Des ressources sont nécessaires pour garantir que tous les secteurs continuent de croître de manière durable et atteignent leur potentiel économique tout en préservant la sécurité, la sûreté et la résilience opérationnelle.

1.5 Des pénuries de compétences sont prévues dans un large éventail de métiers au sein des secteurs aérospatial et aéronautique, notamment, mais sans s'y limiter, le personnel de maintenance, les opérations aéroportuaires, les équipages de ligne et le personnel au sol, les prestataires de services au sol et le personnel chargé du fret, les experts en transition énergétique, le personnel de sûreté, ainsi que les acteurs au sein des administrations, des organismes de régulation et des instances de contrôle. Les prévisions de l'OACI indiquent une forte augmentation de la demande de professionnels qualifiés de l'aviation afin de garantir la sécurité et l'efficacité des opérations.

1.6 On observe un besoin croissant de compétences en informatique, en intelligence artificielle (IA), en transformation numérique et en cybersécurité sur un marché mondial de l'emploi hautement concurrentiel. Les fabricants d'équipements d'origine (OEM) et leurs chaînes d'approvisionnement mondiales à plusieurs niveaux signalent des difficultés croissantes à recruter des ingénieurs certifiés, des spécialistes en avionique, des techniciens en fabrication additive et du personnel chargé de la qualité et de la certification — des compétences essentielles non seulement à la montée en puissance de la production (nécessaire pour honorer un carnet de commandes record dépassant les 15 000 appareils), mais aussi à l'introduction de nouvelles technologies de propulsion (compatibles avec les carburants d'aviation durables [SAF], hybrides-électriques, à l'hydrogène), qui sont au cœur de l'engagement « Net Zero 2050 » du secteur. Les pénuries au niveau de la fabrication et de la chaîne d'approvisionnement se traduisent directement par des retards de livraison d'avions. Ceux-ci freinent à leur tour la croissance de la capacité des compagnies aériennes, le développement de nouvelles lignes, ainsi que les retombées économiques et de connectivité plus larges.

1.7 Le secteur de l'aviation reste confronté à des complexités réglementaires, des incertitudes économiques et une instabilité potentielle de l'emploi, des barrières à l'entrée pour les candidats potentiels, des coûts de formation élevés et des opportunités de formation limitées. Il est essentiel d'adopter une approche favorisant la mixité des âges et la diversité des métiers. Encourager le recrutement en milieu de carrière, promouvoir les programmes de reconversion et de perfectionnement, investir dans la formation, identifier les facteurs susceptibles de rendre l'aviation et l'aérospatiale plus attractives pour les nouveaux arrivants, et réduire les barrières systémiques à l'entrée peuvent contribuer à combler les pénuries de main-d'œuvre et à renforcer la résilience. Les partenariats entre le monde universitaire et les acteurs du secteur visant à soutenir un vivier d'étudiants favorisent la mobilité sociale et garantissent l'arrivée de nouveaux talents.

1.8 La question de la main-d'œuvre a généralement été abordée à l'échelle locale et s'accompagne souvent de conflits d'intérêts entre les États, les entreprises et d'autres secteurs, chacun cherchant à attirer des candidats hautement qualifiés. Face à une forte augmentation de la demande de professionnels qualifiés dans le secteur de l'aviation, et compte tenu des estimations faisant état de 2,5 millions de nouveaux effectifs nécessaires d'ici 2043 pour maintenir des opérations sûres et efficaces[2], les gouvernements et les acteurs du secteur doivent examiner comment aborder cette question à une échelle plus globale. Il s'agit notamment de lever des obstacles tels que le coût d'accès à la formation pour les étudiants, le manque de transférabilité des certifications ou des compétences, et les barrières à l'immigration, qui se sont intensifiées ces dernières années.

## 2. ANALYSE

2.1 La 42e Assemblée de l'OACI a réaffirmé l'importance du programme « Next Generation of Aviation Professionals » (NGAP), tout en appelant à élargir la portée de ce programme afin d'attirer, de former et de fidéliser les talents de l'aviation issus de toutes les générations, de tous les horizons et de tous les niveaux d'expérience. Toutefois, une collaboration accrue avec les programmes de l'OACI et une

[2] https://www.boeing.com/commercial/market/pilot-technician-outlook

réflexion plus approfondie sur la manière de travailler ensemble et de s'appuyer sur les partenariats entre les acteurs du secteur et les États sont nécessaires.

2.2 Face au vieillissement de la main-d'œuvre et à une demande croissante, les éléments clés à traiter de toute urgence dans l'ensemble du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale – y compris les opérations régulières et non régulières, l'aviation d'affaires, les aéroports, la maintenance, les services au sol et d'autres activités liées à l'aviation – sont les suivants :

a) Attirer les jeunes et les personnes employées en dehors du secteur :

i. en promouvant de manière cohérente les opportunités, les emplois et les avantages de l'aviation auprès d'un large public mondial ;

ii. en offrant des parcours accessibles vers les métiers de l'aviation grâce à la formation ;

iii. en offrant des conditions de travail attractives, telles qu'une rémunération adéquate et des modalités de travail flexibles ;

b) en fidélisant le personnel existant grâce à une reconnaissance adéquate, à la formation et à des parcours professionnels ;

c) en développant et en étendant les infrastructures et les programmes de formation ;

d) en favorisant la mobilité du personnel formé et/ou certifié ainsi que la reconnaissance des qualifications, en collaboration avec les parties prenantes concernées.

2.3 Relever ces défis complexes nécessite des efforts coordonnés entre les gouvernements, l'industrie, les établissements de formation, le monde universitaire, les professionnels de l'aviation et de l'aérospatiale, ainsi que les organisations internationales ; il s'agit notamment d'encourager l'apprentissage et le parrainage, de développer des programmes spécialisés dans l'aviation, d'élargir les possibilités de formation pratique (c'est-à-dire l'apprentissage) et de mettre en place des programmes de mentorat afin de combler le fossé entre l'enseignement et les besoins du secteur.

2.4 Comme le souligne le document A42-WP/278, le Global Aviation and Aerospace Skills Taskorce (GAAST) est une initiative internationale visant à relever les défis liés à la main-d'œuvre auxquels sont confrontés les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale, qui rassemble plus de 100 membres issus d'États, d'organismes de réglementation, d'organisations internationales, d'établissements d'enseignement et d'acteurs du secteur. L'objectif du GAAST est d'assurer la résilience de la main-d'œuvre grâce à des efforts collaboratifs, au partage des connaissances et à des initiatives inclusives visant à remédier aux pénuries de compétences et à promouvoir la durabilité à long terme.

2.5 Au cours de sa première phase, le GAAST a recueilli des études de cas émanant des gouvernements et des acteurs du secteur qui traitent d'un grand nombre des enjeux susmentionnés. Grâce à ses enquêtes, webinaires et discussions, le GAAST a identifié les enjeux clés ainsi que certaines des solutions mises en œuvre à l'échelle mondiale. Au cours de sa deuxième phase, le GAAST poursuivra son action de sensibilisation à l'échelle mondiale et le partage des meilleures pratiques, mais visera également à renforcer sa collaboration avec l'OACI, les États et les acteurs du secteur afin de progresser vers une mise en œuvre concrète. Il s'agira notamment de fournir des outils destinés à aider les organisations à élaborer leurs propres programmes, à soutenir des projets pilotes et à proposer des guides pratiques pour traiter les principaux enjeux.

2.6 La collaboration entre l'OACI, les États, les acteurs du secteur et des initiatives telles que le GAAST, ainsi que la prise en compte des obstacles économiques et réglementaires qui contribuent à la pénurie de main-d'œuvre, offrent la possibilité de réaliser des progrès mesurables en faveur de la croissance et de la résilience de la main-d'œuvre.

## 3. CONCLUSION

3.1 Selon les prévisions actuelles, le secteur de l'aviation doit s'attendre à une perte importante d'expérience et d'expertise dans un avenir proche, avec un vivier insuffisant de nouveaux talents pour soutenir le secteur, relever les nouveaux défis et saisir les nouvelles opportunités. Si rien n'est fait, ce problème risque d'entraîner une dégradation de l'ensemble du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale et de réduire le potentiel en matière de commerce, de croissance, de voyages et de tourisme, ainsi que toutes les autres contributions du secteur à l'économie de l'État.

3.2 Une main-d'œuvre aéronautique durable et compétente est essentielle pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI, notamment la sécurité, la sûreté, la responsabilité environnementale et la connectivité mondiale.

3.3 Des initiatives collaboratives telles que le partenariat du GAAST peuvent faciliter le partage d'informations et le développement d'outils et de programmes, mais elles nécessitent également l'adhésion et l'engagement des États et des acteurs du secteur. Bien qu'elles puissent apporter des bonnes pratiques, des études de cas et des retours d'expérience précieux sur les programmes auxquels elles participent, il sera nécessaire de combler les lacunes et d'élargir les investissements dans les différents programmes afin de constituer une main-d'œuvre future qualifiée et résiliente.

3.4 L'OACI a un rôle clé à jouer pour démontrer l'urgence de la demande, promouvoir la valeur ajoutée et l'attractivité de notre secteur, et rassembler les partenaires afin de faire progresser la mise en œuvre.

— FIN —