



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 25 : Initiative de l'OACI pour la formation et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation civile

REMÉDIER À LA PÉNURIE DE PILOTES ET DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION – UNE APPROCHE MONDIALE D'UN PROBLÈME MONDIAL

(Note présentée par le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un bref aperçu de la pénurie naissante de pilotes et de professionnels de l'aviation au niveau mondial et décrit en détail plusieurs initiatives en cours de l'OACI pour relever ce défi. La question de la pénurie de main-d'œuvre représente un défi de taille pour l'industrie aéronautique internationale. De nombreux États membres de l'OACI, dont le Canada, collaborent alors étroitement avec d'autres ministères, l'industrie, le milieu universitaire et d'autres intervenants pour entreprendre des activités de sensibilisation qui soulignent l'importance de l'aviation et établissent des pratiques exemplaires pour attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à soutenir les initiatives de l'OACI, telles que le programme *Prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP)*, visant à promouvoir les carrières dans l'aviation auprès des générations futures pour s'assurer qu'il existe un nombre suffisant de spécialistes de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir le système de transport aérien international à l'avenir ;
- à exhorter les États membres de l'OACI à collaborer en partageant leurs meilleures pratiques et les enseignements tirés de l'expérience de la mise en œuvre de leurs propres politiques et législations qui visent à remédier à la pénurie mondiale de professionnels de l'aviation et à atténuer la portée de ses effets.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A39-WP/33 , <i>Le programme de l'OACI sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)</i> , présenté par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) Programme NGAP , <i>La prochaine génération de professionnels de l'aviation</i> , Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

	<p>Annonce des jeunes participants professionnels de l'aviation, Programme des jeunes professionnels de l'aviation, Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) Note conceptuelle, <i>Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation</i>, Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) Programme de bourses de formation, <i>ICAO-IAWA Aviation Scholarship for Professional Women</i>, International Aviation Women's Association (IAWA)</p>
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 Il est universellement reconnu que les travailleurs qualifiés et compétents constituent l'épine dorsale d'un système de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Actuellement, il y a une pénurie de main-d'œuvre qui devrait avoir des conséquences considérables pour l'industrie aéronautique internationale. Pour l'OACI et ses États membres, y compris le Canada, il est d'une importance capitale de cerner les facteurs qui contribuent à la pénurie de main-d'œuvre et d'y remédier, et de participer aux initiatives dont l'objectif est de promouvoir le recrutement de la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

1.2 Les prévisions mondiales prévoient une importante pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie aéronautique au cours des prochaines années. De multiples rapports prospectifs indiquent qu'au cours des 20 prochaines années, il faudra plus de 500 000 nouveaux pilotes, 622 000 techniciens de maintenance et 858 000 membres d'équipage de cabine pour répondre à la demande mondiale croissante. Cette pénurie s'installe alors que l'aviation internationale continue de prendre de l'expansion et que la flotte mondiale d'aéronefs devrait plus que doubler au cours des 20 prochaines années.¹ Cette tendance oblige déjà les compagnies aériennes à envisager d'abaisser leurs exigences d'entrée, et partant, de recruter des aviateurs moins expérimentés pour occuper ces fonctions, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité aérienne mondiale. Les professions hautement qualifiées dont dépend l'industrie aéronautique, notamment celles d'ingénieurs, de techniciens, de contrôleurs aériens et d'inspecteurs de la sécurité sont également touchées par cette pénurie de main-d'œuvre. Au fur et à mesure que les flottes continuent de croître partout dans le monde, la demande pour ces professionnels qui contribuent à assurer la sécurité dans l'industrie aéronautique augmente également.

1.3 Des travaux sont en cours au Canada pour analyser cette question et le Canada collabore étroitement avec l'industrie, les milieux universitaires et d'autres intervenants afin d'entreprendre des activités de sensibilisation qui soulignent l'importance de l'aviation, favorisent l'égalité des sexes dans l'industrie aéronautique et mettent en place des pratiques exemplaires pour attirer, former et garder la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Ce travail va de pair avec l'engagement de l'OACI à l'égard de la collaboration internationale afin de mieux s'attaquer au problème des pénuries mondiales de main-d'œuvre auquel l'industrie aéronautique est actuellement confrontée.

2. L'OACI & LES INITIATIVES INTERNATIONALES

2.1 En collaboration avec l'industrie aéronautique et des partenaires internationaux, l'OACI a lancé plusieurs initiatives sur cette question afin de faciliter les discussions au niveau mondial sur la nature évolutive de la main-d'œuvre dans l'aviation et de favoriser de nouvelles idées pour aider à surmonter les nouveaux défis auxquels le secteur est confronté.

2.2 En 2009, l'OACI a lancé l'initiative concernant la *prochaine génération de professionnels de l'aviation* (NGAP), qui explore les meilleures pratiques pour aider à faire en sorte qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et entretenir le futur système de transport aérien international. Comme suite au document de travail de

¹Estimations tirées de la publication *Pilot Outlook : 2018 – 2037* de Boeing et *Global Market Forecast 2018-2037* d'Airbus.

l'Assemblée générale de l'OACI de 2016 encourageant une plus grande participation, les autorités de l'aviation civile, l'industrie et les universités du monde entier ont accepté de soutenir l'initiative NGAP.

2.3 En partenariat avec l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI), l'OACI a mis sur pied le *Programme des jeunes professionnels de l'aviation* (YAPP) en 2013. Tout comme l'initiative NGAP, ce programme vise à renforcer la capacité de la communauté aéronautique internationale à répondre aux besoins de plus en plus impérieux de voir arriver sur le marché des jeunes professionnels de l'aviation. Le programme YAPP permet aux candidats sélectionnés de travailler sous le mentorat d'experts en la matière de l'OACI et de travailler en collaboration avec des experts de l'industrie aéronautique et aéroportuaire.

2.4 Étant donné le besoin croissant de professionnels de l'aviation qualifiés et le fait que les femmes représentent actuellement moins de 5 % des pilotes de ligne dans le monde, il n'y a jamais eu un moment aussi crucial pour l'industrie aéronautique de se concentrer sur le recrutement de femmes pour venir renforcer sa main-d'œuvre.² L'OACI répond à cette préoccupation dans le cadre de son initiative NGAP, ainsi que dans le cadre de l'initiative *Les femmes dans le secteur aéronautique*, lancée en 2016.

2.5 En août 2018, l'Afrique du Sud a accueilli le *Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation* de l'OACI, le tout premier sommet mondial consacré à la promotion de l'égalité des sexes dans le secteur de l'aéronautique. Dans le but d'autonomiser les femmes dans l'aviation en encourageant une participation accrue des femmes dans le secteur mondial de l'aéronautique, ce Sommet est un excellent exemple de la façon dont les États membres de l'OACI et l'industrie aéronautique peuvent travailler ensemble pour faire preuve d'un leadership fort et d'un engagement déterminé en faveur de l'égalité des sexes dans le monde de l'aviation. Le Canada était fier de participer aux tables rondes et d'être représenté aux réunions du Sommet, et il est heureux de souligner qu'en tant que commanditaire, le gouvernement du Canada a collaboré concrètement au succès de ce Sommet.

2.6 En collaboration avec l'International Aviation Women's Association (IAWA), l'OACI a commencé à octroyer des bourses de formation dans le cadre de l'initiative *ICAO-IAWA Aviation Scholarship for Professional Women* en 2016. La bourse offre aux candidats sélectionnés la possibilité d'accroître leur expérience professionnelle dans le domaine de l'aviation en travaillant et en contribuant aux travaux de l'OACI au niveau international pendant une période de neuf mois. Ce programme permet aux femmes du monde entier de travailler sous la direction de professionnel(le)s expérimenté(e)s au siège social de l'OACI à Montréal, leur fournissant ainsi une expérience inestimable qu'elles pourront ensuite mettre en pratique dans leur pays tout au long de leur carrière dans le secteur de l'aéronautique.

2.7 Le leadership continu de l'OACI en matière d'investissement dans l'avenir de la main-d'œuvre de l'industrie aéronautique mondiale et sa collaboration avec les États membres et les parties prenantes de l'industrie sur la question des pénuries de main-d'œuvre constituent des exemples concrets de mesures que la communauté aéronautique internationale pourrait envisager pour répondre à ces besoins.

2.8 Les membres de l'industrie mondiale de l'aviation ont commencé à prendre des mesures pour contrer les pénuries de main-d'œuvre. Au cours des dernières années, les grands transporteurs américains et européens ont octroyé des augmentations salariales allant jusqu'à 23 % et ont également eu

² Estimations extraites des prévisions de la demande de pilotes de ligne de Canadian Aviation Electronics (CAE)

recours à d'autres méthodes novatrices de recrutement et de formation. C'est ainsi qu'un plus grand nombre de compagnies aériennes offrent des programmes de formation internes et des académies, où les pilotes débutants sont embauchés après avoir terminé avec succès des programmes qui intègrent une expérience substantielle de vol en situation réelle, l'instruction sur simulateur de vol et l'apprentissage en classe. L'introduction de parrainages et de bourses sous la houlette de l'industrie aéronautique, ainsi que les efforts visant à accroître l'aide gouvernementale pour les prêts étudiants ont également été organisés pour encourager le recrutement international³

2.9 D'autres autorités de l'aviation civile, comme la *Federal Aviation Administration* (FAA), commencent également à mettre en œuvre des mesures pour répondre au besoin croissant de professionnels de l'aviation bien formés en faisant de la formation technique professionnelle une priorité. Par exemple, en 2018, le gouvernement des États-Unis a adopté la *Federal Aviation Administration Reauthorization Act*, qui a créé deux nouveaux programmes de subventions pour recruter et former la prochaine génération de travailleurs et de pilotes de l'aéronautique⁴

3. LE CANADA ET LA PÉNURIE DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION

3.1 Le secteur de l'aviation est essentiel au tissu économique du Canada ; en effet, il contribue pour plus de 35 milliards de dollars au produit intérieur brut et emploie près de 140 000 personnes. Les effets de cette pénurie naissante de main-d'œuvre dans les métiers essentiels au maintien en vol et en exploitation des aéronefs, comme les techniciens de maintenance d'aéronefs, les instructeurs de vol et les contrôleurs de la circulation aérienne, se traduisent déjà par une capacité réduite et une diminution du service et de la concurrence au Canada. Selon les dernières estimations des partenaires de l'industrie et les recherches gouvernementales, l'aviation canadienne pourrait avoir besoin de 55 000 nouveaux travailleurs, dont 7 300 pilotes et 5 300 techniciens d'entretien d'aéronefs d'ici 2025.⁵ En ce qui concerne les pilotes, les techniciens et les instructeurs de vol, les estimations prévoient que d'ici 2030, le Canada connaîtra une pénurie d'environ 550 personnes (4,5 % de la demande)⁶

3.2 Les transporteurs régionaux, traditionnellement considérés comme des tremplins pour de nombreux nouveaux pilotes, ouvrant ainsi la voie vers une carrière au sein de grandes compagnies aériennes, subissent maintenant directement les effets de ces pénuries puisque les transporteurs nationaux cherchent à embaucher leurs pilotes. Ces petits transporteurs font actuellement face à des refus sans précédent de leurs offres d'emploi de la part de nouveaux pilotes et voient leurs pilotes de niveau intermédiaire partir à un rythme alarmant pour rejoindre les grandes compagnies aériennes. Au fur et à mesure que la pénurie de pilotes continuera d'augmenter au cours des prochaines années, on s'attend à ce que ces grandes compagnies aériennes continuent de chercher à embaucher des capitaines auprès des petits transporteurs afin d'accroître leur niveau d'expérience, ce qui aggravera encore la situation des exploitants régionaux.

3.1 La pénurie de personnel a cloué au sol les aéronefs des transporteurs qui desservent les régions éloignées et, au cours des dernières années, bon nombre de ces compagnies ont abandonné leurs exigences en matière d'expérience afin de maintenir un nombre fonctionnel de pilotes. Cette tendance constitue une difficulté de taille pour les collectivités éloignées du Nord Canadien, qui comptent sur les

³ Fourni par le *Conference Board* du Canada (CBoC).

⁴ Information du Congrès des États-Unis d'Amérique.

⁵ Estimations fournies par le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale (CCAA).

⁶ Estimations fournies par le CBoC.

pilotes et les compagnies aériennes pour fournir les services et les fournitures essentiels, notamment les vivres et les soins de santé. Bien que certains des principaux transporteurs aériens du Canada, comme Air Canada, commencent peut-être à augmenter les salaires et autres incitatifs, ces transporteurs régionaux doivent maintenant envisager des augmentations salariales afin de compenser les exigences coûteuses en matière de formation et d'expérience pour attirer de nouveaux pilotes⁷

3.2 Le Canada a pris des mesures pour contrer cette tendance, notamment en collaborant avec des représentants de l'industrie et d'autres intervenants pour mieux comprendre leurs besoins et leurs perspectives. De plus, le Canada surveille activement les événements nationaux et internationaux visant à promouvoir le recrutement de professionnels dans l'industrie aéronautique, l'égalité entre les sexes et l'inclusion des groupes sous-représentés, tout en maintenant un dialogue ouvert entre les principaux intervenants au Canada.

3.3 Dans le but d'élargir le débat sur les questions de main-d'œuvre dans l'aviation et de trouver des solutions viables, le Canada a organisé des événements comme le Forum sur la pénurie de main-d'œuvre dans l'aviation en octobre 2018, qui a accueilli des représentants des milieux universitaires, de l'industrie aéronautique, des ministères gouvernementaux et divers autres intervenants. L'un des thèmes centraux du Sommet était d'encourager la participation des groupes sous-représentés dans l'industrie canadienne de l'aviation, en particulier les peuples autochtones et les femmes. Parmi les principaux points à retenir, mentionnons la nécessité pour l'industrie aéronautique d'envisager de nouvelles approches pour attirer et maintenir en poste de nouvelles générations d'employés. Il s'agit notamment de formules de travail plus souples, d'approches novatrices en matière de formation et d'efforts accrus pour faire connaître aux générations futures quelles sont les carrières possibles dans l'aviation.

4. CONCLUSION

4.1 La pénurie mondiale naissante de professionnels de l'aviation affecte l'ensemble de l'industrie aéronautique internationale. Il est essentiel d'avoir à disposition des réserves suffisantes de pilotes, d'ingénieurs, de contrôleurs de la circulation aérienne, de techniciens, d'inspecteurs et plus encore, bien formés et expérimentés, pour assurer la sécurité et la viabilité de l'aviation internationale. Il faudra donc un effort collectif, tant au niveau local que mondial, pour surmonter efficacement les effets croissants de cette pénurie de professionnels spécialisés. Si ces pénuries de main-d'œuvre ne sont pas traitées adéquatement, elles pourraient compromettre de façon critique la sécurité aérienne dans le monde entier.

4.2 Le Canada demande à tous les États membres de l'OACI de collaborer avec les principaux intervenants, tant au pays qu'à l'étranger, afin d'élaborer des approches visant à atténuer la pénurie de main-d'œuvre à l'échelle mondiale et à promouvoir une plus grande inclusion dans l'industrie aéronautique. La collaboration entre les États, par le partage des meilleures pratiques et des enseignements tirés de l'expérience, sera essentielle pour relever ce défi à l'avenir.

— FIN —

⁷Fourni par CBoC.