



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

PLÉNIÈRE

**RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR
LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR**

(Note présentée par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 25 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 25/xx est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

25.1 Au titre du point 25 de l'ordre du jour, le Comité exécutif examine la note A40-WP/64, qui résume les activités et réalisations de l'OACI dans le domaine de la formation aéronautique depuis la 39^e session de l'Assemblée. Cette note contient également des renseignements sur la mise en œuvre de la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile*, sur les activités du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et sur la contribution du Bureau de la formation mondiale en aviation au Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP). Le Comité approuve cette note et encourage les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de nouveaux partenariats en matière de formation dans toutes les régions, à appuyer l'élaboration de nouvelles modalités de formation, comme l'apprentissage à distance, pour en faciliter l'accès, et à promouvoir ces nouvelles modalités auprès des parties prenantes de l'aviation civile dans les États. Le Comité recommande aux États membres de tirer profit du programme TRAINAIR PLUS de l'OACI et d'appuyer l'élargissement de ce réseau de membres afin d'élaborer, de partager et de dispenser des programmes de formation pour améliorer les compétences des professionnels de l'aviation, et il encourage le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation de l'OACI auprès des États membres afin d'en accroître la diffusion dans toutes les régions.

25.2 Les notes de travail soumises par l'OACI, les États membres et les organisations internationales sont divisées en trois groupes, présentées au Comité comme suit :

- a) 1^{er} groupe, sur la formation et le renforcement des capacités : A40-WP/64, A40-WP/67, A40-WP/163, A40-WP/164, A40-WP/237, A40-WP/414 ;
- b) 2^e groupe, sur le développement des compétences en formation : A40-WP/131, A40-WP/238, A40-WP/477 ;
- c) 3^e groupe, sur la formation relative à la navigation aérienne et au transport aérien : A40-WP/115, A40-WP/130, A40-WP/206, A40-WP/239, A40-WP/240, A40-WP/444, A40-WP/408, A40-WP/497, A40-WP/512, A40-WP/565.

25.3 Le Comité examine la note A40-WP/67, présentée par la COCESNA au nom du Belize, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras et du Nicaragua, sous le titre *Modèle de gestion de l'aéronautique civile en Amérique centrale*. Cette note informe l'Assemblée sur ce modèle. Elle s'inscrit dans la ligne des activités de formation de l'OACI menées par le Bureau de la formation mondiale en aviation, telles que la coopération au sein du réseau du programme TRAINAIR PLUS, et l'utilisation de l'automatisation dans la formation, par exemple le système de gestion électronique TRAINAIR PLUS, et d'autres outils faisant partie de la panoplie de collecte de renseignements pour l'analyse de la formation aéronautique.

25.4 La note A40-WP/163, présentée par l'Éthiopie, donne un aperçu des points faibles de l'aéronautique civile, qui sont dus à l'insuffisance de la formation et du renforcement des capacités, découlant principalement d'une insuffisance de centres de formation, de personnel formé, et de ressources financières et matérielles. C'est pourquoi elle encourage l'OACI à appuyer la mise en œuvre de sa Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États, afin que ceux-ci puissent s'acquitter de leurs obligations nationales et mondiales en matière de transport aérien. L'OACI travaillera avec les Bureaux régionaux à l'organisation d'ateliers sur la mise en œuvre de la

Feuille de route et veillera à ce que les critères et procédures de la formation fondée sur la compétence soient respectés.

25.5 La note A40-WP/164, présentée par 54 États membres¹ de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), intitulée *Harmonisation de la formation en Afrique : la Feuille de route pour la formation aéronautique*, prie instamment les États membres de fournir un appui technique et financier aux projets, aux programmes et aux activités liées à la Feuille de route. L'OACI travaillera de concert avec ses bureaux régionaux en Afrique pour appuyer la mise en œuvre de la Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique. Le Comité prend acte des défis liés au développement du capital humain et à la formation en Afrique, et il encourage les parties prenantes, notamment les autorités de l'aviation civile, les instituts de formation aéronautique et les partenaires de l'industrie, à continuer à communiquer à l'Organisation africaine de formation aéronautique (AATO) des informations sur la formation en vue de l'amélioration continue de la Feuille de route.

25.6 La note A40-WP/237, présentée par le Kenya sous le titre *Stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*, encourage les États membres, en particulier ceux de la Région Afrique-océan Indien (AFI), à mettre en œuvre des feuilles de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique et à adhérer au programme TRAINAIR PLUS. À l'issue de l'examen du point 25, le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter la nouvelle résolution ci-après de l'Assemblée sur *La mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique* :

Résolution 25/xx : Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique

L'Assemblée,

Considérant que le développement mondial durable, sûr et sécurisé de l'aviation repose sur la disponibilité d'agents, de superviseurs et de gestionnaires qualifiés et compétents pour exploiter, entretenir, planifier, coordonner, gérer et superviser toutes les opérations complexes dans divers aéroports, espaces aériens, aéronefs, installations de maintenance, etc.,

Considérant que le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a approuvé la *Politique en matière de formation aéronautique civile* de l'OACI déterminant les objectifs et le rôle de l'Organisation dans la formation aéronautique pour « appuyer les stratégies de développement des ressources humaines établies par les États membres et la communauté aéronautique afin de veiller à ce qu'ils aient accès à un nombre suffisant d'agents qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir le système de transport aérien actuel et futur selon des normes internationales prescrites en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement »,

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. *Décide* que l'OACI aidera les États membres à acquérir et à entretenir les compétences du personnel de l'aviation dans le cadre de ses activités de formation, afin que ses États membres disposent de ressources humaines et de capacités suffisantes pour mettre en œuvre ses dispositions et ses programmes ;
2. *Décide en outre* que les activités de formation de l'OACI seront guidées par les principes suivants :
 - a) la qualification des professionnels de l'aviation relève de la responsabilité des États membres ;
 - b) la priorité la plus élevée devrait être accordée aux activités d'apprentissage qui appuient la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des programmes de l'OACI grâce à une formation et une conception de systèmes didactiques (ISD) basées sur les compétences ;
 - c) l'OACI devrait conseiller les exploitants des centres de formation mais elle ne participe pas à l'exploitation de ceux-ci ;
 - d) une priorité élevée doit être accordée à l'appui du programme de l'OACI concernant la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP) et à la mise en œuvre de stratégies et de cadres de gestion des performances humaines et des talents, notamment pour attirer, former, préparer, encourager et retenir la prochaine génération ;
 - e) les activités de formation mondiale en aviation (GAT) devraient orienter et appuyer les possibilités de formation et d'apprentissage offertes aux États par l'OACI pour garantir la qualité, la normalisation, l'efficacité et l'efficience des produits livrables ;
 - f) le Secrétaire général de l'OACI devrait renforcer les activités GAT autonomes, avec une structure de gouvernance claire, y compris des mécanismes pour les mandats financiers, techniques et de gestion, ainsi que des indicateurs de performance clés afin de répondre aux besoins d'apprentissage et de développement des États ;
3. *Prie instamment* les États de partager leurs plans stratégiques concernant l'apprentissage et le développement en aéronautique, y compris l'application concrète de la feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique de l'OACI (*Aviation Training and Capacity-Building Roadmap*), et de s'aider mutuellement à optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques ;
4. *Invite les États* :
 - a) à encourager la mise en place d'associations d'apprentissage et de développement en aéronautique ;
 - b) à mettre en place des partenariats sur des questions liées à la formation et à l'apprentissage dans le cadre de la coopération régionale et de l'échange de connaissances, notamment en partageant les ressources de formation disponibles, les instructeurs, les concepteurs de

programmes d'enseignement, les didacticiels et en établissant un registre des experts en formation aéronautique ;

5. *Charge* le Conseil de mettre en place un mécanisme de surveillance et d'évaluation axé sur la qualité, l'efficacité et l'efficacité des activités GAT de l'OACI et de faire rapport aux États membres en conséquence ;

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait renforcer l'assistance fournie aux États membres pour l'harmonisation des niveaux de compétence des professionnels de l'aviation, y compris l'établissement de cadres de compétences pour tous les emplois liés à l'aviation. Ces efforts devraient être basés :

- a) sur l'analyse de données pour déterminer les exigences des postes, les performances humaines attendues, les priorités et les besoins ;
- b) sur les besoins de formation définis pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
- c) sur une démarche de formation basée sur les compétences.

25.7 La note A40-WP/414, présentée par le Cameroun, prie instamment l'OACI de fournir une assistance aux États membres qui éprouvent des difficultés dans l'élaboration et la mise en œuvre de la Feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique. Le Secrétariat informe le Comité que des ateliers seront organisés, en coordination avec les Bureaux régionaux, pour mettre en œuvre la Feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique à l'intention des États et veiller au respect des critères et procédures de la formation fondée sur la compétence.

25.8 La note A40-WP/131, présentée par les Émirats arabes unis, attire l'attention sur la technologie de réalité virtuelle/réalité augmentée (RV/RA) et l'utilité de l'adopter dans la formation aéronautique. Le Comité prie instamment les États de prendre en compte la technologie RV et les encourage à l'adopter dans la mesure où elle est pertinente au regard des exigences des titulaires de licence de maintenance d'aéronef et de navigabilité. Il s'agit là d'une évolution favorable, mais il faudra en étudier plus en détail les coûts et les avantages, l'efficacité et la viabilité. Une harmonisation et une normalisation seront également nécessaires.

25.9 La note A40-WP/238, présentée par la République dominicaine, porte sur le concept d'intégration des processus de formation, qui prévoit l'exécution d'une évaluation de la formation spécifique qui sera nécessaire dans chaque domaine et l'établissement d'un programme d'enseignement établissant clairement le rapport entre ces concepts. Le Comité prend note de la demande de soutien adressée à l'OACI pour la promotion de cette stratégie et d'autres stratégies visant à réaliser l'intégration des concepts de formation et l'efficacité.

25.10 La note A40-WP/477, présentée par le Cameroun, propose une nouvelle orientation pour la qualification des instructeurs dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile dans le cadre du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) de l'OACI. Selon cette note, la procédure actuelle de qualification des instructeurs limite la possibilité de disposer d'instructeurs polyvalents en nombre suffisant pour dispenser plusieurs types de cours, compte tenu du temps et du coût nécessaires pour sa mise en œuvre. Il est demandé au Bureau de la formation mondiale en aviation d'élaborer des cours génériques pour la formation en cours d'emploi (OJT) des instructeurs dans le domaine de la sécurité aérienne. Le Secrétariat précise que le Bureau de la formation mondiale en aviation élabore des cours pour répondre à des besoins de formation spécifiques, qui prennent en compte les problèmes de performance, le cadre de compétences et le public visé. Une fois qu'un cours est élaboré, les exigences de qualifications applicables aux instructeurs sont définies et la formation en cours d'emploi est incluse dans le processus de qualification. Le processus garantit la qualité des cours dispensés. Le Comité appuie cette position, telle qu'elle est précisée par le Secrétariat.

25.11 La note A40-WP/115, présentée par la Roumanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres² et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile³ et par EUROCONTROL, appuie la poursuite de l'expansion du Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI et l'élaboration d'une nouvelle stratégie de l'OACI pour ce faire. Au cours de l'examen de la note, le Comité se prononce en faveur d'un accès non discriminatoire à l'industrie de l'aviation, pour les femmes comme pour les hommes. Il note la large convergence de cette note avec la note A40-WP 239, présentée par le Canada, qui soutient également les initiatives de l'OACI visant à attirer, former et fidéliser la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Notant que la poursuite du Programme NGAP dépend de l'obtention de ressources financières supplémentaires extérieures au programme ordinaire du budget 2020-2022, le Comité convient que les États doivent être instamment priés de mettre volontairement à disposition des contributions extra-budgétaires. Il recommande que le Conseil examine les propositions d'élargissement du Programme NGAP eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et à la disponibilité de ressources extra-budgétaires. Toujours sous réserve des priorités du budget 2020-2022, le Comité recommande également d'examiner les Annexes, en particulier l'Annexe 1 — *Licences du personnel* – pour vérifier qu'elles répondent bien aux besoins actuels et futurs de compétences et qu'elles assurent aux femmes et aux hommes un accès non discriminatoire à l'aviation.

25.12 La note A40-WP/130, présentée par les Émirats arabes unis, demande d'examiner le concept d'un « cadre international de formation axée sur les compétences concernant les opérations de recherches et de sauvetage ». Le Comité recommande que le Conseil envisage l'élaboration d'un tel cadre, eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022, notant que l'OACI déterminera l'organe compétent pour ce faire.

25.13 La note A40-WP/206, présentée par Singapour et coparrainée par les Fidji, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, le Nigéria, les Palaos et le Royaume-Uni, examine la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant et encourage le recentrage de la formation du formateur vers l'apprenant. Le Comité reconnaît la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant afin d'améliorer le développement des compétences nécessaires à la NGAP pour répondre aux besoins de

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

l'aviation à l'avenir et demande à l'OACI d'élaborer des lignes directrices afin de sélectionner les outils technologiques d'apprentissage utiles à la formation fondée sur la compétence, à l'aide de pédagogies axées sur l'apprenant, ce qui concorde avec la méthodologie fondée sur la compétence de l'OACI. La note formule une recommandation quant à l'organe qui devrait examiner le concept, mais c'est l'OACI qui déterminera l'organe compétent pour cette tâche.

25.14 La note A40-WP/240, présentée par la République dominicaine, souligne la nécessité d'une formation en gestion du changement à tous les niveaux des organisations de l'aviation et demande à l'OACI d'élaborer de nouvelles dispositions et de nouveaux éléments indicatifs pour seconder les États dans le renforcement des capacités nécessaires à cet égard. Le Comité note le cours de l'OACI intitulé « Civil Aviation Authority Senior Middle Managers », élaboré en coopération avec la Chine, qui a été lancé en 2018, et souscrit à la proposition visant à poursuivre les travaux sur la gestion du changement.

25.15 La note A40-WP/444, présentée par la République dominicaine, concerne la formation à la gestion de la navigation fondée sur les performances (PBN), qui doit permettre d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la PBN, d'évaluer l'efficacité, de mesurer la satisfaction des exploitants et de contrôler la conformité aux exigences. Le Comité note l'importance de ce type de formation, se prononce en faveur de l'élaboration d'éléments indicatifs sur la gestion de la PBN et recommande que le Conseil examine cette proposition eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022.

25.16 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/408, présentée par Hermes Air Transport Organisation, intitulée *Education and Performance in Aviation: Realising and Sustaining Benefits*. Cette note voit dans l'éducation et la formation un investissement, décrit les défis auxquels est confrontée l'industrie de l'aviation pour recruter et fidéliser son personnel, et formule des recommandations sur les mesures qui pourraient être prises pour améliorer la stratégie de formation en aviation.

25.17 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/497, présentée par la République populaire de Chine, sous le titre *Latest Progress of China's Aviation Security Training*, qui résume les activités de formation de la Chine en matière de sûreté de l'aviation visant à répondre à son initiative Belt and Road, ainsi qu'à l'*Initiative Aucun pays laissé de côté* et au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI.

25.18 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/512, présentée par le Bangladesh, qui fait état d'une initiative visant à examiner l'importance de la formation pour le développement du transport aérien dans le monde. La note traite également des cours de formation en ligne de l'OACI et de leurs limites inhérentes au fait qu'ils ne permettent pas l'interaction d'un cours classique en personne.

25.19 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/565, présentée par le Rwanda, sous le titre *Experimental Drone Builders and Innovation Labs in Rwanda*, qui décrit le parcours et les réalisations des programmes Innovation Labs, basés à Kigali (Rwanda), et la collaboration avec l'Autorité rwandaise de l'aviation civile et d'autres entités.