



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

**PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LES DOMAINES
AÉRONAUTIQUES EN AFRIQUE**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note rend compte de la pénurie de main-d'œuvre dans les organes africains chargés de la réglementation et dans l'industrie aéronautique africaine. L'approche systémique globale du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) lancé en 2005 par l'OACI a démontré que la vaste majorité des États africains font face à des problèmes de recrutement et de maintien d'un effectif suffisant dont les membres disposeraient des compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions de réglementation. De plus, diverses études récentes ont démontré qu'il y a pénurie de personnel formé dans l'ensemble de l'industrie aéronautique. À ce problème viennent s'ajouter le départ de personnel vers d'autres marchés et le manque d'installations de formation en Afrique. Il faut d'urgence prévoir un plan pour s'attaquer à ces carences afin d'atténuer les risques/incidences pour la sécurité de l'aviation et de garantir une croissance sûre et durable du transport aérien.

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La pénurie de personnel formé dans l'industrie aéronautique africaine et dans les organes africains chargés de la réglementation est cause de graves préoccupations depuis de nombreuses années. Il est particulièrement inquiétant de constater que cette pénurie s'est récemment intensifiée. Bien que le manque de personnel qualifié dans les domaines liés à l'aviation ne soit pas strictement limité aux États africains, l'aviation civile africaine fait face à des problèmes supplémentaires en raison de l'expatriation des experts en aviation qui cherchent de meilleures ouvertures à l'étranger. Bon nombre d'experts de la région ont aussi pris leur retraite et les institutions de formation en Afrique n'ont pas été en mesure de combler les lacunes. Pour s'attaquer à cette question, l'Afrique devrait tirer profit des initiatives lancées dans d'autres régions, en identifiant et quantifiant ses besoins de formation, et établir un plan pour s'attaquer à la pénurie de personnel qualifié. Ces mesures sont essentielles pour garantir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

2. ANALYSE

2.1 Le secteur aéronautique nécessite des experts hautement qualifiés. On sait bien que les personnels qualifiés, tels que pilotes, membres d'équipage de cabine, techniciens et ingénieurs de la maintenance, contrôleurs de la circulation aérienne, techniciens d'aérodrome, techniciens des télécommunications, pompiers, etc., constituent la source la plus fournie d'avantages sur le plan de la concurrence dans l'industrie aéronautique, et que la sécurité des voyageurs dépend beaucoup des compétences de ces personnels. Les gestionnaires des ressources humaines en aviation de l'Afrique, de même que leurs collègues des autres régions du monde, font désormais face aux défis d'une pénurie de personnel dans nombre de ces domaines clés. La situation est aggravée par le fait que les gestionnaires des ressources humaines doivent lutter pour trouver en Afrique des organismes capables d'offrir une formation de départ, de recyclage ou spécialisée. À cela s'ajoute le problème de conditions d'emploi défavorables qui font qu'il est difficile de conserver le personnel formé, ce qui a une incidence négative sur le développement de capacités et l'établissement d'organismes de formation en Afrique.

2.2 Le manque d'organismes de formation adéquats dans les États africains, à quelques exceptions près, rend la formation de pilotes d'avion de ligne commerciale extrêmement onéreuse. Pour s'attaquer à la pénurie de pilotes, certaines compagnies aériennes africaines ont lancé leur propre programme de formation de pilotes cadets. Cependant, le taux de rotation élevé parmi les pilotes, une fois ceux-ci formés, rend les investissements nécessaires à ce type de formation prohibitifs pour les États et les exploitants africains. La cause de ce taux élevé de rotation est double. Tout d'abord, la croissance exceptionnelle de l'industrie aéronautique au Moyen-Orient et dans certains États asiatiques continue d'attirer les pilotes de partout. Ensuite, la situation financière de nombreuses compagnies aériennes africaines a incité les pilotes à partir pour se chercher d'autres ouvertures. Par suite de l'expatriation des pilotes formés, l'Afrique s'est trouvée aux prises avec de nombreuses incertitudes en ce qui concerne le niveau de compétence du personnel restant. Certes la gravité de cette expatriation varie d'un État à l'autre, mais le tableau d'ensemble donne l'impression d'un exode massif accompagné d'une crise de compétences qui peut mettre en danger la sécurité de l'aviation.

2.3 La pénurie de main-d'œuvre touche aussi d'autres spécialités aéronautiques et compromet la croissance sûre et durable du transport aérien. Comme il est indiqué au paragraphe 2.1 de la note WP/31, l'Afrique a eu le deuxième taux de croissance régionale le plus élevé par année entre 2006 et 2007, et le trafic constitue encore en moyenne 2,6 pour cent des activités mondiales d'aviation civile. Les statistiques révèlent aussi que 126 millions de passagers sont transportés en Afrique. Cependant, bien que cette croissance puisse être limitée, elle imposera tout de même ses propres problèmes aux États africains étant donné que le continent doit aussi se conformer à des normes internationales de plus en plus strictes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. Le renforcement de la capacité des organismes de formation africains est essentiel au développement durable de l'aviation civile en Afrique. Par conséquent, il convient de bien mettre l'accent sur la qualité de la formation et de l'enseignement dans la région, afin de garantir son efficacité.

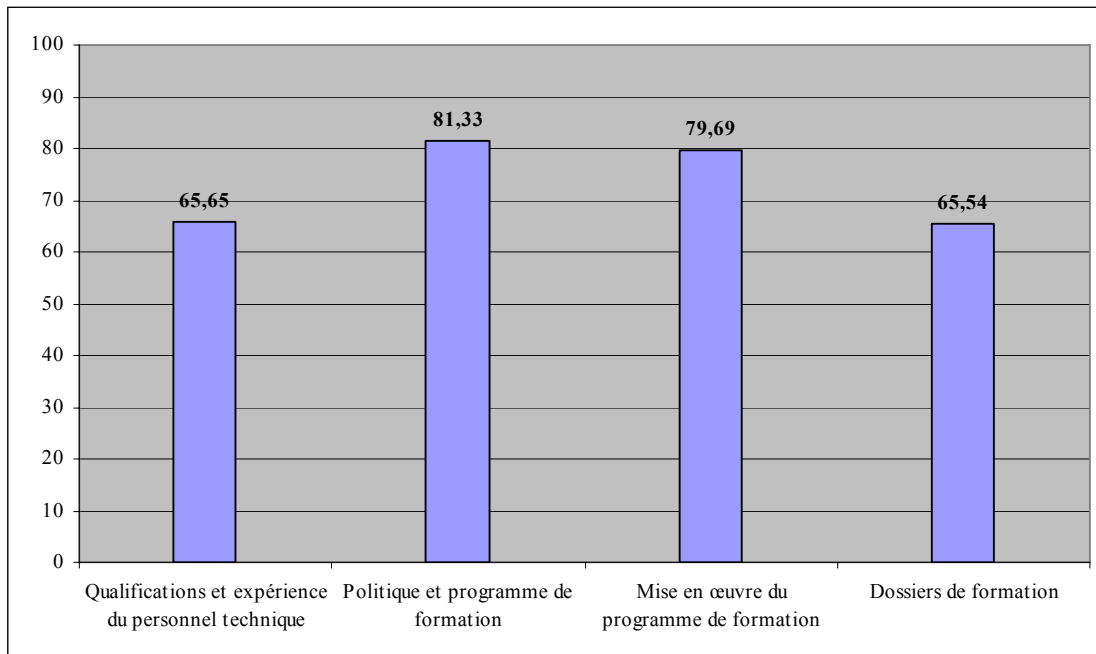
2.4 En plus de la pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie aéronautique, l'approche systémique globale du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), lancé en avril 2005 par l'OACI, a révélé que la vaste majorité des États africains font face à des problèmes de recrutement et de maintien d'un effectif suffisant dont les membres disposeraient des compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions de réglementation. Les chiffres cités ci-après résument les principaux problèmes identifiés dans le cadre des audits de 35 États africains, conduits au titre de l'approche systémique globale de l'USOAP, dans le domaine de la formation :

- a) qualification et expérience du personnel technique mal identifiées (degré de non-mise en œuvre de plus de 65 %) ;
- b) absence de politique et de programme de formation fondés sur une analyse des besoins en matière de formation (degré de non-mise en œuvre de plus de 80 %) ;

- c) programmes de formation non exécutés ou absence de formation (degré de non-mise en œuvre de près de 80 %) ;
- d) absence de preuves de formation imputable à l'absence de pratiques de base telles que la tenue de dossiers (degré de non-mise en œuvre de 65 %).

2.5 Le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) prévoit une analyse des écarts dans la plupart des États d'Afrique pour établir un plan à long terme. Cette analyse des écarts est motivée par plusieurs séries de données, notamment les conclusions des audits de supervision de la sécurité. Comme il est indiqué au paragraphe 2.4, la pénurie de personnel technique qualifié est une constatation clé en ce qui concerne l'Afrique. Par conséquent, la formation et la conservation d'un personnel qualifié devraient constituer un élément essentiel pour l'établissement de priorités dans le programme de travail ACIP.

Résultats des audits USOAP pour l'Afrique (35 États africains audités depuis 2005)
Degré de non-mise en œuvre d'éléments critiques de la
supervision de la sécurité (en pourcentage)
Résultats d'audit pour l'élément critique 4 : qualifications et expérience du personnel technique



3. CONCLUSION

3.1 L'Afrique fait face à un immense défi pour rendre son système de transport aérien sûr et durable. Un tel objectif ne peut être atteint sans un plan complet, appliqué de façon cohérente, visant à développer des capacités pour l'aviation. L'actuelle pénurie de main-d'œuvre constitue un état latent qui a une incidence sur la sécurité de l'aviation dans tout le secteur aéronautique civil d'Afrique. Par conséquent, un plan pour atténuer les risques et les incidences de cette pénurie sur la sécurité de l'aviation est requis d'urgence.

3.2 De plus, l'Afrique a besoin d'élaborer et de mettre en œuvre un plan stratégique pour répondre à ses besoins fondamentaux de personnel compétent et qualifié et pour arrêter l'hémorragie de ressources humaines dont elle a cruellement besoin. Une analyse complète des besoins en matière de formation devrait être réalisée comme conséquence de l'analyse des écarts, en vue d'identifier des solutions qui puissent être mises en œuvre aux niveaux régional et sous-régional. Ces solutions peuvent inclure la disponibilité d'organismes de formation, la mise en œuvre de plans de formation et le partage de compétences entre États. Sur cette base, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 5/x — Réalisation d'une analyse des besoins en matière de formation

Il est recommandé que, sur la base des résultats d'ensemble de l'analyse des écarts, l'ACIP prévoit dans son programme de travail la réalisation d'une analyse des besoins en matière de formation. Cette analyse servirait de base à l'établissement d'un plan stratégique visant à accroître la capacité d'une formation de qualité dans les États africains.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation présenté au paragraphe 3.2 ci-dessus.

— FIN —