



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Renforcer le développement des capacités et à la mise en œuvre – Politiques et activités

TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE SÛRETÉ ET DURABILITÉ : LES DÉFIS LIÉS À L'INTÉGRATION DES CENTRES DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE PROGRAMME TRAINAIR PLUS

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail souligne le rôle fondamental de la sûreté aérienne dans la protection des systèmes de transport aérien, tout en mettant en lumière les défis liés à l'intégration des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) dans le Programme Trainair Plus (TPP). Les ASTC sont conçus pour dispenser des formations spécialisées axées sur la sûreté, contribuant directement à un écosystème aérien plus sûr et plus efficace. Toutefois, l'intégration de la formation en sûreté aérienne (AVSEC) dans un cadre de formation plus large, tel que le Programme Trainair Plus, comporte le risque d'atténuer l'accent mis sur les contenus critiques en matière de sûreté.

La mise en œuvre des programmes de formation à la sûreté aérienne doit être proactive et non réactive. En outre, le nouveau modèle d'intégration pourrait entraîner une hausse significative des coûts de formation dans l'ensemble du secteur de la sûreté aérienne, ce qui aurait des répercussions sur les États, les compagnies aériennes, les aéroports, les services de restauration et les sociétés d'assistance au sol. Cette situation risquerait de compromettre le développement des compétences et de l'expertise indispensables dans ces régions.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager l'OACI à explorer des modèles alternatifs qui préservent l'intégrité et la spécialisation de la formation AVSEC dans l'écosystème plus large de la formation ;
- b) demander au Conseil de veiller à ce que l'intégration du réseau actuel des ASTC ne constitue pas une charge supplémentaire pour les États, en particulier les pays en développement ;
- c) demander à l'OACI d'évaluer l'impact opérationnel et financier de l'intégration sur les ASTC régionaux, en mettant l'accent sur la durabilité, l'accès équitable à la formation et la viabilité à long terme des centres de formation. Cette évaluation devra notamment prendre en compte les charges financières pesant sur les États et les acteurs du secteur, ainsi que le risque de fermeture ou de

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, République démocratique du Congo, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Somalie Soudan, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

réduction des activités de certains centres, ce qui entraînerait des pénuries de formation à l'échelle régionale ;	
d) exhorter l'OACI à mener des consultations inclusives avec toutes les parties prenantes afin de garantir que les réformes proposées soient conformes aux principes de développement des capacités, d'assistance, et à l'initiative « Aucun pays laissé de côté ». Ces consultations devront porter spécifiquement sur les répercussions financières potentielles pour les économies locales et le secteur de la sûreté de l'aviation dans son ensemble.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : <i>Chaque vol est sûr et sécurisé et Aucun pays laissé de côté.</i>
<i>Incidences financières :</i>	À déterminer.
<i>Références :</i>	Documents de l'OACI, Résolution A41-18 de l'Assemblée

1. INTRODUCTION

1.1. Conformément à la Résolution A41-18 de l'Assemblée, Annexe E, le Secrétariat de l'OACI a été chargé de promouvoir à l'échelle mondiale des efforts coordonnés, ciblés et prioritaires en matière de renforcement des capacités en sûreté aérienne. Au cours du dernier triennat, le Secrétariat a répondu à cet appel grâce à un travail effectué en coordination avec les Bureaux régionaux. Les Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) jouent un rôle essentiel dans la dispense de formations spécialisées et critiques en matière de sûreté.

1.2. La sûreté aérienne est essentielle pour protéger les passagers, les équipages, le personnel au sol, le grand public, les aéronefs et les infrastructures aéronautiques. Les ASTC ont constamment fourni des formations dédiées pour faire face aux menaces à la sûreté, afin de prévenir les accidents et incidents. Au cours de l'année écoulée, le Secrétariat a entrepris des démarches pour transférer la gestion des ASTC du Bureau du transport aérien vers le programme de Formation mondiale en aviation sous le cadre de Trainair Plus, dans le but d'améliorer la qualité de la formation.

1.3. Toutefois, des préoccupations subsistent quant au risque que l'intégration de la formation AVSEC dans le programme élargi Trainair Plus n'entraîne une perte de spécialisation et ne génère des défis financiers plus importants. Pour de nombreux États, cette intégration pourrait engendrer une hausse des coûts de formation et limiter la participation des pays disposant de ressources limitées, tout en accentuant les contraintes financières des ASTC. Ce transfert vers le cadre plus large du TPP pourrait compromettre la spécialisation existante. Par ailleurs, la hausse des frais de formation associée au nouveau système risquerait de rendre l'accès prohibitif pour de nombreux États et centres de formation locaux, limitant ainsi l'accès à des formations pourtant essentielles.

1.4. L'intégration pose également des défis à la viabilité financière des ASTC, en raison de la structure tarifaire du TPP, qui impose des charges opérationnelles significatives. Les taux journaliers élevés des instructeurs et les frais de cours majorés pourraient restreindre l'accès, notamment dans les régions aux ressources limitées, ce qui entraînerait une baisse de participation. L'impact économique ne se limite pas aux ASTC, mais touche également les aéroports, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services d'assistance en escale et de restauration, qui seront confrontés à des hausses de coûts pour la formation de leur personnel. Ces augmentations se répercuteront sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, affectant l'écosystème de l'aviation dans son ensemble.

1.5. L'augmentation des coûts de formation pourrait contraindre ces entités à mobiliser davantage de ressources financières pour maintenir les niveaux requis de conformité en sûreté aérienne. Cette pression financière accrue risquerait d'entraîner une baisse d'efficacité opérationnelle et une capacité réduite à contrer efficacement les nouvelles menaces pour la sûreté. De plus, les compagnies aériennes et autres parties prenantes pourraient répercuter ces coûts supplémentaires sur les passagers via une hausse des tarifs aériens ou des frais annexes, ce qui réduirait l'accessibilité du transport aérien.

1.6. La pression financière causée par l'intégration pourrait conduire à la fermeture ou à une réduction drastique des activités des ASTC les moins solides financièrement. Nombre de ces centres, spécifiquement conçus pour répondre aux besoins locaux et aux menaces régionales de sûreté aérienne, jouent un rôle crucial. Leur fermeture priverait les États aux ressources limitées d'un accès essentiel à la formation. Les États qui ont investi massivement dans la création et l'entretien de ces centres subiraient alors un double préjudice ; non seulement ils perdraient leurs investissements initiaux, mais verraient aussi leur capacité à développer les compétences en matière de sûreté aérienne au sein de leur propre main-d'œuvre considérablement réduite. À plus long terme, cette situation pourrait également avoir des répercussions économiques locales significatives, notamment dans les régions où ces centres constituent à la fois une source d'emplois et un pôle d'expertise régionale en matière de sûreté aérienne.

2. DISCUSSIONS

2.1. Concurrence sur le marché et qualité de la formation

2.1.1 La concurrence entre centres de formation pour attirer les participants risquerait de privilégier les effectifs d'inscrits au détriment de la qualité, ce qui est en porte-à-faux avec le principe « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI. Cette dynamique, combinée à l'augmentation des coûts des formations centralisées du programme TPP, pourrait rendre ces dernières inaccessibles à de nombreuses régions, affaiblissant considérablement l'efficacité du renforcement des capacités AVSEC à l'échelle mondiale. L'introduction de frais plus élevés risque de creuser davantage le fossé entre les régions disposant de moyens financiers suffisants et celles moins favorisées, en particulier celles dotées de centres de formation moins développés ou de ressources financières limitées. Ce changement pourrait entraîner une baisse du niveau de sensibilisation et de préparation aux défis en matière de sûreté dans des régions critiques.

2.2. Coûts de formation accrus et répercussions sur l'industrie

2.2.1 Les acteurs de l'aviation, y compris les compagnies aériennes, les aéroports, les services de restauration et les entreprises d'assistance, devront faire face à une hausse des coûts de formation en raison de leur intégration au cadre TPP. Ces acteurs s'appuyaient traditionnellement sur des centres régionaux offrant une formation spécialisée à coût réduit. Avec la hausse des tarifs dans le nouveau modèle, ils subiront une augmentation de leurs charges d'exploitation. Cela est particulièrement préoccupant pour les États dont les secteurs aériens sont modestes ou en développement, car ces frais supplémentaires pourraient limiter drastiquement le nombre de personnes bénéficiant d'une formation essentielle en matière de sûreté. En outre, les frais de formation risquent également de décourager la participation des petites entreprises du secteur aérien, accentuant ainsi les disparités dans l'accès à une formation de qualité et à une préparation adéquate.

2.3. Pénurie d'instructeurs et retards dans la mise en œuvre des formations

2.23.1 Les pénuries d'instructeurs AVSEC pourrait s'aggraver dans le cadre du TPP, les experts qualifiés étant intégrés dans un pool plus large. Le respect des exigences à la fois en matière de sûreté et de

compétence pourrait limiter la disponibilité des formateurs, entraîner des retards dans le déroulement des cours, voire en réduire la qualité. La réaffectation des instructeurs entre différents centres ou leur intégration dans des systèmes de formation centralisés plus vastes risque d'entraîner une perte d'expertise régionale, réduisant ainsi la capacité à assurer une formation efficace en sûreté sur le terrain.

2.4. Charges administratives et accès réduit

2.4.1 La fusion des opérations des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) avec le Programme TRAINAIR PLUS (TPP) entraîne une augmentation des charges administratives. Les États dépendant de l'assistance de l'OACI pourraient voir leur accès à des formations essentielles en sûreté de l'aviation civile réduit, compromettant leur capacité à maintenir un niveau de préparation adéquat face aux menaces émergentes. En outre, les coûts administratifs liés au nouveau système risquent de détourner des ressources déjà limitées des activités de formation essentielles, aggravant ainsi la capacité financière des centres de formation. Cela entraînera une baisse de l'efficacité globale de la prestation des formations et nuira à la capacité des États à gérer efficacement leurs programmes de sûreté.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ces défis, un processus transparent et inclusif est essentiel pour répondre aux préoccupations relatives à l'intégration. Il est nécessaire de poursuivre le dialogue avec les parties prenantes des ASTC et le groupe d'experts AVSEC pour déterminer si leurs préoccupations découlent de malentendus, de lacunes techniques ou de désaccords plus profonds. Les retours d'information devraient être utilisés pour éclairer la stratégie d'intégration, conformément à la vision d'inclusion mondiale de l'OACI. Toutefois, il est essentiel que les implications financières d'un tel modèle soient pleinement comprises, en particulier la manière dont il pourrait entraîner une réduction de la disponibilité de la formation, augmenter les coûts pour les États et diminuer la capacité globale de l'écosystème de la sûreté aérienne. L'augmentation des charges financières pourrait avoir des conséquences de grande ampleur, affectant non seulement l'accessibilité de la formation AVSEC, mais aussi la capacité du secteur de l'aviation dans son ensemble à réagir efficacement aux menaces pour la sûreté.