



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 21 : Initiative relative à la Prochaine génération de professionnels de l'aviation

**INITIATIVES VISANT À ASSURER LA DISPONIBILITÉ ET L'UTILISATION
DES RESSOURCES HUMAINES DE L'AVIATION AU JAPON**

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au Japon, la main-d'œuvre du secteur de l'aviation a diminué pendant la pandémie de COVID-19. Toutefois, dans le cadre de sa stratégie de relance économique et de sa vision de devenir un pays axé sur le tourisme, le Gouvernement s'est fixé pour objectif d'augmenter considérablement le nombre de visiteurs étrangers afin d'en accueillir 60 millions d'ici 2030. Cette ambition devrait entraîner une croissance importante de la demande de transport aérien. En réponse, la Direction de l'aviation civile du Japon (JCAB) s'est employée à assurer la disponibilité et l'utilisation des ressources humaines de l'aviation.

À l'échelle mondiale, la demande de transport aérien devrait continuer de croître de manière significative. La présente note de travail met en lumière un enjeu commun : la nécessité de disposer de personnel qualifié. Elle souligne également la nécessité d'une collaboration étroite entre les parties prenantes concernées, ainsi que d'une coordination internationale notamment grâce au programme relatif à la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI et au Groupe de travail mondial sur les compétences en aéronautique et en aérospatiale (GAAST), ainsi que par la mise en commun des meilleures pratiques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre connaissance du contenu de la présente note ;
- b) inviter les États membres à communiquer leurs meilleures pratiques afin d'aider d'autres États membres à promouvoir l'attractivité des carrières, la rétention et le perfectionnement du personnel de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques ci-après : a) <i>Chaque vol est sûr et sécurisé ;</i> b) <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous ;</i> c) <i>Aucun pays laissé de côté ;</i> d) <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	La présente note n'a aucune incidence financière significative.
<i>Références :</i>	<i>Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Une main-d'œuvre qualifiée constitue le fondement du secteur de l'aviation. Toutefois, de nombreuses professions de l'aviation dans le monde, notamment les mécaniciens et pilotes d'aéronefs, le personnel des services d'assistance en escale et les contrôleurs de la circulation aérienne, sont confrontées à des pénuries de personnel. Parallèlement, la demande de transport aérien devrait continuer de croître. Selon l'OACI, le trafic de passagers devrait atteindre 12,4 milliards de passagers, tandis que le trafic de fret pourrait s'élever à 638 milliards de tonnes-kilomètres de fret (FTK) d'ici 2050. Par ailleurs, les progrès technologiques récents ont posé de nouveaux défis au système traditionnel.

1.2 Pour parvenir à une croissance durable et assurer la sécurité de l'aviation, il est essentiel de renforcer l'attractivité des carrières, ainsi que la rétention et le perfectionnement des professionnels du secteur. La collaboration internationale et la mutualisation des connaissances, notamment grâce au programme relatif à la NGAP de l'OACI et au GAAST, sont essentielles pour sensibiliser le public à cet enjeu et trouver des solutions.

1.3 Au Japon, la main-d'œuvre du secteur de l'aviation a diminué pendant la pandémie de COVID-19. Toutefois, dans le cadre de sa stratégie de relance économique et de sa vision de devenir un pays axé sur le tourisme, le gouvernement s'est fixé pour objectif d'augmenter considérablement le nombre de visiteurs étrangers afin d'en accueillir 60 millions d'ici 2030. Cette ambition devrait entraîner une croissance importante de la demande de transport aérien. En réponse, la JCAB s'est employée à assurer la disponibilité et l'utilisation des ressources humaines de l'aviation, en envisageant des mesures adaptées à chaque profession, notamment les mécaniciens et les pilotes d'aéronefs, le personnel des services d'assistance en escale, les inspecteurs de la sûreté et le personnel des services de navigation aérienne.

2. ANALYSE

2.1 Dans un contexte où la demande mondiale de transport aérien devrait continuer de croître de manière significative, la JCAB est consciente que la garantie d'un approvisionnement stable en personnel qualifié dans le secteur de l'aviation représente un défi commun à tous les pays. La présente note décrit les efforts déployés par la JCAB pour assurer la disponibilité des ressources humaines dans diverses professions du secteur de l'aviation, et pour les utiliser efficacement.

Mécaniciens et pilotes d'aéronefs

2.2 Depuis la pandémie de COVID-19, les inscriptions dans les établissements de formation technique des mécaniciens d'aéronefs continuent de diminuer, tandis que la demande de pilotes devrait augmenter en raison d'une vague de départs à la retraite prévue au cours des prochaines années. Face à ces défis touchant les mécaniciens et les pilotes d'aéronefs, la JCAB a mis en place, en février de l'année dernière, un groupe d'étude dédié. Selon le principe fondamental de la sécurité, ce groupe d'étude s'est penché sur les mesures nécessaires pour assurer la disponibilité et l'utilisation de ces professionnels à l'avenir.

2.3 En mars de cette année, le groupe d'étude a compilé son rapport final. Ce rapport définit l'orientation future de diverses initiatives, notamment des réformes à apporter aux systèmes nationaux et la mise en place de cadres de coopération public-privé. Ces recommandations s'articulent autour de trois axes : « l'utilisation efficace des ressources », « l'amélioration de la formation et de l'efficacité opérationnelle » et « l'élargissement du vivier de professionnels ». Dans la présente note, la JCAB mettra particulièrement en lumière les initiatives visant à « élargir la portée des travaux des mécaniciens d'aéronefs » et à « normaliser les licences spécifiques par type d'appareil » du point de vue de « l'utilisation efficace des ressources », ainsi que les initiatives visant à « augmenter le nombre de femmes pilotes et

mécaniciennes d'aéronefs » du point de vue de « l'élargissement du vivier de professionnels ».

a) Élargir la portée du travail des mécaniciens d'aéronefs et normaliser les licences spécifiques

Au Japon, le métier de mécanicien d'aéronefs est structuré en deux fonctions distinctes : les « **mécaniciens de maintenance en ligne d'aéronefs** », qui effectuent la maintenance en ligne, et les « **techniciens de maintenance d'aéronefs** », qui effectuent la maintenance de base. Chaque catégorie nécessite une licence spécifique par type d'appareil.

Alors que les **techniciens de maintenance d'aéronefs** assurent la maintenance générale des aéronefs, les **mécaniciens de maintenance en ligne d'aéronefs** n'interviennent que sur des tâches mineures, ce qui permet une formation plus courte. Toutefois, ces derniers ne sont autorisés à effectuer qu'environ 60 % des opérations réelles de maintenance en ligne. Par conséquent, des **techniciens de maintenance d'aéronefs** doivent souvent être dépêchés sur place, ce qui révèle les limites du système actuel à répondre efficacement aux besoins opérationnels et à utiliser de manière optimale les **mécaniciens de maintenance en ligne d'aéronefs**.

En outre, dans le cadre de la maintenance des aéronefs de gros tonnage, une licence distincte est requise pour chaque type d'appareil, couvrant toutes les opérations, des tâches mineures aux interventions complexes. Or, compte tenu de la normalisation des procédures de maintenance rendue possible par la numérisation des systèmes de bord et l'amélioration des manuels de maintenance, une demande croissante émerge pour supprimer l'exigence de licences spécifiques par type d'appareil, du moins pour les travaux de maintenance mineurs, tels que les inspections pré-vol quotidiennes.

Face à ces constats, la JCAB prévoit une révision en profondeur du système japonais d'octroi de licences des mécaniciens d'aéronefs afin de permettre une utilisation plus efficace du personnel de maintenance.

b) Augmenter le nombre de femmes pilotes et mécaniciennes d'aéronefs

Au Japon, le taux de femmes pilotes est de 1,95 %, ce qui est inférieur à la moyenne mondiale de 4,69 %. Le taux de femmes mécaniciennes d'aéronefs est de 5,12 %, ce qui est supérieur à la moyenne mondiale de 3,11 %, mais reste relativement faible. En octobre 2024, la JCAB a mis en place le « Groupe de travail pour la promotion de la participation des femmes parmi les pilotes et mécaniciens d'aéronefs », composé d'experts universitaires, de femmes pilotes et mécaniciennes d'aéronefs en activité, ainsi que d'anciennes contrôleuses de la circulation aérienne.

Le rapport publié en février 2025 fixe pour objectif de porter, d'ici les dix prochaines années, la proportion de femmes à 10 %, soit l'un des niveaux les plus élevés au monde. Il définit également l'orientation des initiatives destinées à promouvoir la participation des femmes dans ces professions selon deux axes principaux : **élargir le vivier de candidates**, en augmentant la part des étudiantes au Collège de l'aviation civile grâce à des mesures telles que la révision des critères d'admission (par exemple, la taille minimale ou les prérequis scientifiques) et l'instauration de quotas féminins ; et **maintenir en poste les professionnelles déjà en activité**, notamment en adaptant le système national de qualification afin de mieux prendre en compte certains aspects comme le congé de maternité.

2.4 La JCAB et les compagnies aériennes, entre autres, continueront de collaborer étroitement et de promouvoir activement la mise en œuvre de ces mesures.

Opérations aéroportuaires

2.5 En ce qui concerne les opérations aéroportuaires telles que les services d'assistance en escale et les inspections de sûreté, la JCAB a mis en place un comité d'experts en février 2023. En juin de la même année, le comité a publié la « Vision pour le développement durable des opérations

aéroportuaires », qui présente les défis actuels ainsi que les orientations futures visant à y répondre.

2.6 Actuellement, le nombre d'employés des services d'assistance en escale est revenu à son niveau d'avant la pandémie de COVID-19. Toutefois, la formation et la rétention du personnel demeurent des défis constants, car environ 40 % du personnel est employé depuis moins de trois ans. De même, le nombre d'inspecteurs de la sûreté a retrouvé son niveau d'avant la pandémie, mais la rétention du personnel reste problématique en raison du taux de rotation élevé.

2.7 En réponse à ce constat, la JCAB apporte un soutien financier à diverses initiatives. Celles-ci visent notamment à garantir la disponibilité et le perfectionnement des ressources humaines, par l'organisation de séances d'information réunissant plusieurs compagnies aériennes dans chaque aéroport. Elles ont également pour objectif d'améliorer l'environnement de travail, notamment par la mise à disposition d'aires de repos pour les employés. Enfin, l'introduction d'équipements de pointe permet d'optimiser l'efficacité des opérations. En outre, une association professionnelle des services d'assistance en escale a été créée en août 2023. Elle œuvre à promouvoir le recrutement et la rétention du personnel en sensibilisant aux opérations des services d'assistance en escale ainsi qu'à améliorer les conditions de travail, notamment par des mesures visant à lutter contre le harcèlement de la part des clients.

2.8 La JCAB, les administrations locales et les parties prenantes du secteur privé continueront à faire progresser les initiatives fondées sur le rapport.

Services de navigation aérienne

2.9 En ce qui concerne les services de navigation aérienne, le nombre de candidats souhaitant devenir contrôleurs de la circulation aérienne a diminué de 4,4 % par rapport à l'année précédente. Dans le contexte d'une main-d'œuvre en déclin, cette baisse reste relativement modérée, surtout en comparaison avec la diminution de 14,1 % enregistrée pour les postes de la fonction publique nationale (y compris les postes de contrôleurs de la circulation aérienne), parmi les diplômés universitaires et les professionnels.

2.10 Afin de sensibiliser le public et d'attirer de nouveaux talents, la JCAB a lancé un site web officiel et met à profit des plateformes de médias sociaux telles que YouTube et Instagram pour présenter les opérations de sûreté de l'aviation de manière claire et attrayante. Elle s'emploie également à assurer la disponibilité des ressources humaines en menant des actions de communication renforcées ciblant les établissements d'enseignement et les collectivités locales, tout en encourageant activement le recrutement. Par ailleurs, la JCAB œuvre à la rétention du personnel en mettant en place des initiatives telles que la formation continue et la diversification des parcours professionnels.

2.11 Ces dernières années, environ la moitié des nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne recrutés sont des femmes, témoignant d'une évolution positive vers un environnement de travail bienveillant et favorable, sans distinction de sexe. Anticipant une hausse future de la demande de transport aérien, la JCAB entend poursuivre ses efforts pour assurer un approvisionnement stable en personnel dédié aux opérations de contrôle de la circulation aérienne, y compris des contrôleurs de la circulation aérienne, afin de maintenir un système de gestion du trafic aérien fiable et efficace.

2.12 Pour assurer la disponibilité de professionnels qualifiés dans l'aviation, il est essentiel de mettre en œuvre continuellement les initiatives décrites ci-dessus. La JCAB continuera à s'attaquer à cette problématique en coopération avec les parties prenantes concernées, tout en s'inspirant des exemples de réussite à l'international et des meilleures pratiques d'autres secteurs au niveau national.

Programme relatif à la NGAP de l'OACI et GAAST

2.13 En complément des mesures ci-dessus menées au niveau national, la JCAB accorde également une importance particulière aux travaux du GAAST, où les États, les organismes de réglementation et l'industrie collaborent pour favoriser le développement durable de l'aviation. Le renforcement de la collaboration internationale, notamment grâce au programme relatif à la NGAP de l'OACI et au GAAST, constituera un levier essentiel pour la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 La collaboration entre les États, les institutions et l'industrie est essentielle pour garantir la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée dans l'aviation.

3.2 Pour parvenir à une croissance durable et assurer la sécurité de l'aviation, il est nécessaire de renforcer la coordination mondiale par le biais du programme relatif à la NGAP de l'OACI et du GAAST, ainsi que par la mise en commun des meilleures pratiques.