



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Programme Prochaine génération de professionnels de l'aviation, ou NGAP, a été créé pour veiller à ce que le système de transport aérien international dispose d'un nombre suffisant de professionnels qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et assurer ses activités futures. L'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A39-29, selon laquelle les États membres sont instamment priés de recenser leurs besoins à long terme en matière de ressources humaines et d'élaborer des stratégies pour attirer, former, éduquer et retenir des professionnels de l'aviation.

Certains États, dont l'Afrique du Sud, ont dégagé des financements pour encourager et soutenir les jeunes qui souhaitent poursuivre une carrière dans l'aviation. Pour les y aider, divers programmes, notamment de sensibilisation, de bourses, de parrainages et de formation et apprentissage, ont été mis en place. L'Afrique du Sud tire parti de partenariats avec d'autres États membres pour constituer au fil du temps un vivier adéquat de talents qualifiés afin de remédier non seulement à la pénurie de jeunes dans les métiers de l'aviation, mais aussi aux disparités entre les sexes qui existent dans le secteur à l'échelle mondiale.

En favorisant la création de davantage de partenariats entre les gouvernements et le secteur privé, en assurant la transférabilité des carrières dans le domaine de l'aviation à l'échelle mondiale et en tirant parti de la technologie pour sensibiliser et attirer les jeunes, la communauté de l'aviation pourrait progresser dans la prise en charge de la question de la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des programmes mis en œuvre en Afrique du Sud en réponse aux défis liés à la prochaine génération des professionnels de l'aviation ;
- b) favoriser les partenariats entre les États membres et le secteur privé pour constituer un vivier de futurs aviateurs ;
- c) favoriser le partage de pratiques exemplaires entre les États membres afin de contribuer au succès des initiatives NGAP ;
- d) prier instamment l'OACI de veiller à ce que l'inégalité entre les sexes soit abordée et prise en compte dans toutes les initiatives NGAP en collaboration avec les États membres.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques et à tous les catalyseurs hautement prioritaires.
<i>Incidences financières :</i>	Il se peut que les États membres soient appelés à apporter des contributions financières, ou à faire en sorte que les détachements débouchent sur une expérience et un savoir-faire concrets dans des domaines critiques pour aller au-delà des connaissances théoriques obtenues auprès des établissements d'enseignement accrédités concernés.
<i>Références :</i>	Résolution A39-29 de l'Assemblée de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 Une partie importante de la main-d'œuvre actuelle se rapproche de la retraite, ce qui met en lumière un besoin urgent d'élargir le vivier de compétences parmi les jeunes.

1.2 De nombreux professionnels ont quitté le secteur pendant la pandémie de COVID-19 et n'y sont pas retournés, tandis que d'autres ont malheureusement succombé au virus lui-même.

1.3 Dans de nombreuses régions, l'accès à l'éducation et à la formation est freiné par leur coût inabordable.

1.4 L'aviation se trouve actuellement en concurrence avec d'autres secteurs pour attirer des talents hautement qualifiés.

1.5 Les compétences et les qualifications harmonisées sont encore insuffisantes dans certaines disciplines de l'aviation.

1.6 De nombreux jeunes ne sont tout simplement pas informés du large éventail de carrières passionnantes et utiles que l'aviation peut offrir.

2. ANALYSE

2.1 Le secteur de l'aviation vieillit et a grand besoin de jeunes pour assurer un flux continu de ressources humaines, garantissant ainsi la continuité des activités et le transfert de compétences.

2.2 Les élèves s'intéressent peu aux sciences, à la technologie, à l'ingénierie et aux mathématiques (STIM), ce à quoi s'ajoute le contexte lié à l'accès à l'éducation primaire dans les communautés rurales et autrefois défavorisées.

2.3 Le coût élevé des études et des formations aéronautiques constitue un obstacle à l'accès à des carrières dans le secteur de l'aviation pour de nombreux apprenants issus de familles pauvres.

2.4 Le coût d'acquisition d'une expérience pratique, comme les heures de vol, n'est pas à la portée de la plupart des jeunes qui aspirent à devenir pilotes professionnels et ingénieurs. Il est donc nécessaire de nouer des partenariats avec des entreprises de transport aérien, de maintenance des aéronefs, de conception et de fabrication pour soutenir les initiatives du NGAP.

2.5 Il faut tirer parti de la technologie pour attirer davantage de jeunes dans le secteur, surtout à la lumière des récentes avancées technologiques en aviation.

2.6 La transférabilité des qualifications aéronautiques entre les États membres de l'OACI doit également être prise en compte pour remédier à la pénurie de jeunes dans les métiers de l'aviation.

3. LE CAS DE L'AFRIQUE DU SUD

3.1 L'Afrique du Sud a célébré ses 30 ans en tant qu'État démocratique en 2024 et pourtant, une représentation démographique inégale parmi les professionnels de l'aviation persiste dans le secteur de l'aviation.

3.2 Les répercussions de l'histoire politique se font sentir dans les nombreux déséquilibres sociétaux existant dans le pays, et le secteur de l'aviation ne fait pas exception.

3.3 Le secteur de l'aviation en Afrique du Sud ne reflète pas la représentativité proportionnelle de la démographie du pays. Alors que le monde est confronté à d'autres défis, tels que l'inégalité des sexes, l'Afrique du Sud doit faire face en plus à des difficultés concernant le manque de mesures d'application rétrospective liées à la démographie dans un certain nombre de secteurs tels que celui de l'aviation.

3.4 Les défis mis en évidence par le manque de jeunes en aviation entraînent donc de nombreuses autres variables qui ont donné lieu à plusieurs initiatives en faveur de la jeunesse sud-africaine.

3.5 Les entités aéronautiques sud-africaines ont lancé et renforcé un programme de sensibilisation, le Programme conjoint de sensibilisation à l'aviation, destiné aux jeunes du secondaire, afin de les sensibiliser et de promouvoir les carrières dans l'aviation.

3.6 Chaque année, le gouvernement sud-africain tire parti de la célébration de la Journée de l'aviation civile internationale pour mieux faire connaître l'aviation aux jeunes, en particulier ceux provenant de communautés autrefois défavorisées. Par le biais d'une série d'activités de communication ciblées, le pays vise à les sensibiliser sur les possibilités de carrière qui existent dans le secteur de l'aviation. Chaque année, plus de 70 000 apprenants bénéficient de ces activités dans tout le pays.

3.7 Des mécanismes de financement y viennent à l'appui sous forme de bourses, de parrainages, et de programmes de formation et d'apprentissage, entre autres.

3.8 L'Afrique du Sud a également mis en place des programmes liés aux STEM, tels que l'initiative iFlySTEM, qui propose des cours de renforcement scolaire aux élèves du secondaire dans les domaines des mathématiques, des sciences et de la technologie, afin d'alimenter davantage le faible vivier de compétences dans le secteur.

3.9 Pour garantir une approche holistique, l'Afrique du Sud s'appuie également sur ces programmes pour cibler l'autonomisation des femmes, en privilégiant les candidatures des apprenantes par rapport à celles de leurs homologues masculins, tout en maintenant les mêmes normes.

3.10 L'Afrique du Sud s'appuie également sur les partenariats existants avec d'autres États membres, dont la République populaire de Chine, les Émirats arabes unis et la France, pour former les jeunes et renforcer leurs compétences dans différents domaines de l'aviation.

4. CONCLUSION

4.1 Le dicton selon lequel un pays qui n'investit pas dans sa jeunesse ne saura pas résoudre ses problèmes actuels et futurs est pertinent et constitue une motivation suffisante pour que les États membres soutiennent le Programme NGAP.

4.2 Les partenariats public-privé et les institutions de financement peuvent avoir un impact plus fort pour remédier à la pénurie de jeunes dans les métiers de l’aviation.

4.3 L’Assemblée est donc invitée à prendre note des suites à donner exposées dans le résumé analytique.

— FIN —