



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

ATTIRER ET PRÉPARER LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'ÉCOSYSTÈME DE L'AVIATION POUR ASSURER LA DURABILITÉ ET LA RÉSILIENCE À LONG TERME DU SECTEUR

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'écosystème de l'aviation est tributaire d'une main-d'œuvre abondante, diversifiée, bien formée et compétente. Le départ de nombreux travailleurs du secteur aéronautique durant la pandémie de COVID-19, qu'on a qualifié de « grande démission », a eu une incidence importante sur la disponibilité d'effectifs suffisants pour répondre à la demande croissante à mesure que le trafic se rétablit. L'industrie et les travailleurs du secteur font observer qu'il est nécessaire de prendre des mesures rapides visant à assurer le recrutement et la rétention d'un personnel suffisant et varié afin de répondre à la demande future et d'assurer la durabilité sociale et l'attractivité à long terme du secteur de l'aviation pour la prochaine génération de travailleurs.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :
demander à l'OACI de :

- a) collaborer avec les États, les organisations internationales et le secteur pour surveiller l'évolution de la situation de la main-d'œuvre et détecter les risques pour la relance ainsi que pour répondre à la demande future, et définir les stratégies et les mesures qui peuvent être prises pour atténuer les incidences ;
- b) collaborer avec les États, les organisations internationales et le secteur pour appuyer les programmes de formation professionnelle, les programmes d'intégration technique et de communication pour les jeunes générations et d'autres initiatives qui renforceront l'attractivité du secteur aéronautique pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation ;
- c) collaborer avec les États, les organisations internationales et le secteur pour lutter contre les effets de la pandémie et coopérer au moyen d'activités conjointes, notamment de la recherche, des réunions techniques, des activités de formation et des services consultatifs, afin de favoriser une relance durable du point de vue social ainsi que le travail décent² dans le secteur.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

² <https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang--en/index.htm>

demander aux États membres de :	
<p>a) en consultation avec le secteur et les travailleurs, renforcer la collaboration avec les Ministères de l'éducation et de l'emploi pour déceler les futures lacunes en matière de compétences, y compris dans les programmes techniques et d'enseignement supérieur dans le domaine de l'aviation, dans le cadre plus large des politiques nationales d'éducation ;</p> <p>b) favoriser la collaboration entre les établissements d'enseignement et le secteur à l'échelle nationale et locale visant à mettre sur pied des laboratoires de compétences et d'autres formes d'instituts de formation aéronautique ;</p> <p>c) prendre les mesures nécessaires pour assurer le recrutement et la rétention d'un nombre suffisant de travailleurs dans le secteur de l'aviation, condition préalable à un système de transport aérien sûr, sécurisé, équitable et socialement durable, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement, qui soutient efficacement les économies locales et mondiales.</p>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et Développement économique du transport aérien</i>
<i>Incidences financières :</i>	S.O.
<i>Références :</i>	Résolution A39-29 : <i>Prochaine génération des professionnels de l'aviation</i> Résolution A39-25 : <i>Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'écosystème de l'aviation dépend grandement de la disponibilité d'une vaste main-d'œuvre composée d'un nombre suffisant de professionnels bien formés et compétents pour remplir les divers rôles que l'on trouve dans le secteur. Cette main-d'œuvre diversifiée permet la fourniture d'une multitude de services nécessaires au fonctionnement quotidien du système aéronautique dans toutes les régions du monde. La disponibilité de cette main-d'œuvre est essentielle pour garantir que la demande désormais croissante de mouvements d'aéronefs puisse être satisfaite.

1.2 Au niveau mondial, selon le rapport 2020 *Aviation : Benefits Beyond Borders* (Aviation : bénéfiques au-delà des frontières) du Groupe d'action du transport aérien, l'aviation représente directement 11,3 millions d'emplois, dont un grand nombre a une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations dans tout l'écosystème de l'aviation. Le système de l'aviation représente indirectement plus de 18 millions d'autres emplois liés à l'acquisition de biens et de services dans le secteur du transport aérien. Du point de vue économique, en 2019, les touristes qui voyagent par voie aérienne ont dépensé 850 milliards de dollars US et, la même année, les exportations de fret aérien ont généré des revenus de 6 400 milliards de dollars US. Les revenus liés au fret aérien représentent environ 35 % du commerce mondial en valeur. L'impact direct d'un système aéronautique robuste, dynamique et en plein essor sur la prospérité économique et la durabilité de ces communautés est immense.

1.3 La pandémie de COVID-19 et la chute du trafic qui s'est ensuivie ont eu des incidences sans précédent sur la main-d'œuvre de l'écosystème de l'aviation, qui ont aggravé les difficultés systémiques antérieures, des incidences telles que le licenciement, la mise à pied prolongée ou le départ anticipé à la retraite d'un grand nombre de travailleurs. Cela a entraîné un manque de connaissances en raison de la perte de personnel expérimenté, le transfert d'une main-d'œuvre qualifiée à d'autres industries et, plus récemment, un problème important en matière de recrutement alors que la demande augmente dans le secteur aéronautique. Ces difficultés mettent en péril la relance effective du secteur : en effet, les exploitants aériens doivent annuler des vols et de longs retards se produisent aux points de services

aux passagers dans les aéroports. Ces événements ajoutent du stress au processus de transport à un moment où il importe de restaurer la confiance du public dans l'aviation.

1.4 L'instabilité en matière d'emploi dans le secteur de l'aviation, causée par une densité de trafic imprévisible qui est la conséquence des nombreuses mesures sanitaires et restrictions de voyage mises en place par les États, a également eu une incidence considérable sur l'attractivité du secteur de l'aviation en tant qu'employeur. En outre, le débat actuel sur la durabilité du système aéronautique du point de vue environnemental a aussi contribué à la décision d'un certain nombre de travailleurs, notamment la prochaine génération de professionnels, de ne pas choisir l'aviation comme possibilité de carrière.

2. ANALYSE

2.1 À la 39^e Assemblée de l'OACI tenue en 2016, la résolution A39-29 : *Prochaine génération des professionnels de l'aviation* a été adoptée. Cette résolution constate que « *pour répondre aux besoins grandissants de l'aviation et assurer le fonctionnement sûr et efficace du système de transport aérien, il faut des professionnels qualifiés et compétents, ainsi qu'une main-d'œuvre aéronautique diversifiée* ». Elle considère ensuite que « *pour satisfaire les besoins actuels et futurs en ressources humaines, il est important que les États et l'industrie suscitent l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation* ». Ces références fondamentales qui datent de 2016 revêtent une importance encore plus cruciale en 2022.

2.2 La 39^e Assemblée a également adopté la résolution A39-25 : *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*, qui « *prie instamment les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique* ». Cet élément essentiel de la résolution ne serait pas possible sans une solide main-d'œuvre aéronautique.

2.3 La résolution A39-25 rappelle également que « *l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre* ». Les parties prenantes de l'aviation et les États devront répondre à cet appel, en mesurant l'importance de promouvoir l'emploi au sein de l'écosystème de l'aviation dans le respect des principes, normes et droits au travail fondamentaux de l'Organisation internationale du Travail (OIT).

2.4 Le 15 mars 2022, l'OACI et l'OIT ont réaffirmé leur volonté de rester « unis dans l'action » en signant un accord de coopération visant à renforcer le travail décent dans le secteur de l'aviation. Les quatre piliers de l'Agenda pour le travail décent, soit la création d'emploi, la protection sociale, les droits au travail et le dialogue social, sont devenus des éléments centraux du nouveau Programme de développement durable à l'horizon 2030 à l'Assemblée générale des Nations Unies en 2015. En outre, la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail établit que les gouvernements et les partenaires sociaux partagent la responsabilité de garantir l'acquisition d'aptitudes, de compétences et de qualifications pour tous les travailleurs.

2.5 Un grand nombre des métiers essentiels du secteur aéronautique demandent un niveau de qualification élevé et nécessitent des investissements importants pour former les candidats et leur donner le niveau d'aptitude et de compétence requis. Il s'agit généralement de postes bien rémunérés et très recherchés, mais qui ne sont pas accessibles à tous les travailleurs. Cela dit, il existe une part importante des emplois de l'écosystème de l'aviation qui nécessitent des niveaux de formation et de qualification

moins élevés et qui offrent généralement moins de stabilité et des niveaux de rémunération inférieurs, mais qui sont tout aussi importants pour le secteur. Ces emplois, tels que les agents d'enregistrement et de porte d'embarquement, les bagagistes, les agents d'opérations au sol, le personnel d'entretien des aérodromes et bien d'autres encore, que l'on retrouve dans les différents secteurs d'activité, doivent bénéficier de conditions équivalentes à celles d'emplois similaires dans d'autres secteurs, et être appréciés à leur juste valeur pour le soutien essentiel qu'ils apportent à l'aviation dans son ensemble.

2.6 L'aviation joue un rôle crucial dans le développement durable des communautés et la connectivité, ce qui est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations. Pour préserver cette connectivité et ce rôle important pour le tissu économique des nations et des communautés, l'industrie aéronautique doit s'unir et repenser les approches existantes qui sont utilisées pour recruter, motiver, former, perfectionner et retenir le personnel.

2.7 Des pénuries de main-d'œuvre prolongées et persistantes ont touché et pourraient continuer de toucher certains secteurs. Le secteur, les travailleurs et leurs entreprises, les autorités des États membres et les établissements d'enseignement ou de formation devraient coopérer à la mise au point des systèmes de formation nécessaires pour la stabilité de l'emploi dans l'aviation civile. Des systèmes et des installations de formation appropriés sont d'une grande importance pour assurer la formation périodique du personnel dont il a besoin pour maintenir ses niveaux de compétence, la formation transitoire dont il a besoin pour acquérir les compétences requises pour utiliser de nouveaux équipements ou suivre de nouvelles procédures, et la formation requise en vue d'une réaffectation future.

2.8 Le rythme accéléré de l'innovation, l'introduction de nouvelles technologies et l'automatisation représentent d'autres défis auxquels l'industrie devra faire face. Des partenariats avec des universités ou des instituts techniques peuvent être conclus pour assurer le perfectionnement nécessaire de la main-d'œuvre. En outre, la mise en place de programmes aéronautiques adaptés aux jeunes comme, par exemple, dans les établissements d'enseignement secondaire ou préuniversitaire, améliore la visibilité et la compréhension de l'aviation pour la prochaine génération de travailleurs. Ces types de partenariats entre le secteur et les établissements d'enseignement, idéalement appuyés par les politiques de l'État, susciteront de l'intérêt pour le secteur et renforceront son rayonnement et son attractivité en tant que filière.

2.9 En veillant à ce que la durabilité soit intégrée au cœur des plans stratégiques et des investissements futurs dans l'ensemble du secteur et à ce que les politiques et les stratégies élaborées par les États favorisent la transition du secteur vers la durabilité, le secteur sera également plus attrayant pour les jeunes générations qui cherchent à rejoindre des organisations qui adhèrent à la vision d'un avenir durable. La création d'une industrie attrayante, diversifiée et inclusive doit être l'une des principales priorités des États et des parties prenantes du secteur. D'une manière générale, le respect des principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT ainsi que la promotion du dialogue social entre les États, les travailleurs et l'industrie sont également nécessaires pour favoriser une compréhension commune de ces aspects essentiels.

2.10 Alors que les exigences et les attentes de la main-d'œuvre continuent d'évoluer et que les professionnels de l'aviation cherchent du travail dans différents secteurs ou dans différents États, faciliter la mobilité mondiale de la main-d'œuvre représente un nouveau défi. La reconnaissance mutuelle par les différents États des certificats de formation, des désignations de l'industrie et de la validation des compétences, ainsi que l'accélération des processus de contrôle de sécurité, avec le maintien de niveaux élevés de supervision de la sûreté et de la sécurité, faciliteront l'intégration des travailleurs dans de nouveaux environnements de manière plus rapide et plus harmonieuse.

2.11 Le programme OACI de la prochaine génération des professionnels de l'aviation vise à faire en sorte qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et entretenir le système de transport aérien international du futur. Ce programme a été élaboré pour

répondre aux défis qui ont été identifiés lors de sa création. Cela dit, étant donné que les défis auxquels sont confrontés le secteur et la main-d'œuvre ont évolué au fil des ans, le programme doit évoluer pour que ces nouveaux défis puissent être relevés. Les efforts de mobilisation de la communauté aéronautique menés par l'OACI en vue d'accélérer les progrès vers l'égalité des sexes, notamment par l'organisation du Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation en 2018, doivent être poursuivis.

2.12 Il est de la plus haute importance que les États et l'OACI apportent leur appui continu à ces initiatives d'autonomisation des femmes ainsi qu'aux autres programmes de formation professionnelle en aviation, notamment les programmes gérés par l'industrie, afin d'assurer la relève et d'attirer la prochaine génération de professionnels de l'aviation, tant pour les travailleurs hautement qualifiés que pour les travailleurs moins qualifiés. Afin de rester *unis dans l'action*, ces efforts devraient être menés en collaboration étroite ou conjointe avec d'autres organisations internationales, notamment l'OIT, afin de maximiser l'efficacité et d'apporter une valeur ajoutée aux États membres et à l'industrie.

3. CONCLUSION

3.1 L'état actuel du marché du travail compromet la capacité de l'aviation à se développer, alors que le trafic reprend, mais aussi à plus long terme, lorsque les activités continueront de s'intensifier. Pour que l'écosystème de l'aviation soit en mesure de répondre à la demande sans cesse croissante de passagers, de fret et de mouvements d'aéronefs, il faudra que le secteur de l'aviation dispose d'un nombre suffisant de travailleurs qualifiés et compétents pour exercer une multitude de métiers dans différents secteurs.

3.2 Il est primordial de reconnaître l'importance égale des travailleurs hautement qualifiés et des travailleurs moins qualifiés qui constituent le fondement de l'écosystème aéronautique et d'assurer des niveaux suffisants de recrutement, de rétention et de perfectionnement continu du personnel au sein du système de l'aviation pour assurer la durabilité et la résilience à long terme du secteur.