



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 45 : Professionnels de l'aviation de la prochaine génération

AVENIR DES PROFESSIONNELS COMPÉTENTS DE L'AVIATION

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Devant la pénurie anticipée de personnel aéronautique au cours des huit prochaines années, les États-Unis estiment qu'il est nécessaire d'assurer la formation des professionnels de l'aviation, et plus particulièrement des pilotes, et leur acquisition des compétences requises.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter une résolution chargeant l'Équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) d'entreprendre les activités ci-après, par l'entremise de son Sous-groupe sur les licences des équipages de conduite :

- a) établir les définitions de la compétence et du professionnalisme ;
- b) étudier les divers programmes de formation dans le monde en vue d'élaborer des normes de formation harmonisées en tenant compte des différences démographiques potentielles des candidats aux cours de pilotage ;
- c) établir au sein de la NGAP des sous-groupes chargés :
 - 1) de décrire les tâches que doivent réaliser les pilotes ;
 - 2) d'élaborer pour chacune de ces tâches des normes de performance satisfaisante ;
 - 3) de décrire les caractéristiques du professionnalisme ;
 - 4) de servir de point de contact pour les activités de diffusion mondiale et encourager les États à participer au partage d'informations sur la formation de pilotes pour l'exploitation des transporteurs aériens.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A : <i>Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Mise en œuvre des conclusions et des recommandations de la CHNS.
<i>Références :</i>	Doc 9935, <i>Rapport de la Conférence de haut-niveau sur la sécurité (2010)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La communauté mondiale de l'aviation civile est confrontée à un grave défi. La demande de professionnels de l'aviation a augmenté, alors que le nombre de personnes disposant d'une expérience militaire ou civile dans ce domaine a diminué. La question avait été abordée en mars 2010, au Symposium sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation, au cours duquel l'industrie aéronautique mondiale avait prédit un déficit de 200 000 pilotes et de 400 000 agents de maintenance d'ici 2018.

1.2 Les États-Unis considèrent que ce problème touche l'ensemble de l'industrie aéronautique mondiale mais, aux fins de la présente note, seules seront examinées les opérations aériennes relevant des pilotes.

1.3 Il y a un besoin croissant d'établir et de mettre en œuvre une méthodologie pratique pour créer des pilotes disposant d'une formation adéquate, de compétences éprouvées et du professionnalisme requis pour combler la pénurie prévue.

2. CONTEXTE

2.1 Au cours des quatre dernières décennies, l'exploitation de compagnies aériennes aux États-Unis a été marquée par une forte poussée du recrutement de pilotes, qui a débuté vers la fin des années 1960 pour s'accélérer fortement au milieu des années 1980 jusqu'à la fin du millénaire.

2.2 Aujourd'hui, les États-Unis assistent à une première phase de départ à la retraite des pilotes qui avaient commencé leur carrière à l'époque décrite ci-dessus. Les projections des sociétés Boeing et Airbus indiquent une très forte augmentation du nombre d'aéronefs qui seront mis en exploitation aux États-Unis au cours des dix prochaines années.

2.2.1 Pour les États-Unis, cela signifie un accroissement substantiel du nombre de pilotes requis au moment où un nombre important de pilotes vont prendre leur retraite. Les chiffres peuvent varier selon les estimations, mais il n'en reste pas moins qu'il faudrait recruter de 375 à 800 pilotes par mois, pendant les 15 prochaines années, pour remplacer les pilotes qui vont partir à la retraite dans les quelques années à venir.

2.3 Pour parer à une telle éventualité, les États-Unis sont en train d'étudier les mesures à prendre pour répondre à une demande importante de pilotes professionnels bien formés et compétents. Il est impératif que les personnes qui auront à remplir ces postes essentiels puissent démontrer un niveau de compétence et de professionnalisme comparable aux normes applicables de nos jours.

2.4 Les États-Unis, et notamment la FAA (Federal Aviation Administration), étudient actuellement la possibilité d'imposer des critères différents aux pilotes qui relèvent du Règlement 121 de la FAA pour les opérations aériennes, en exigeant par exemple une expérience particulière de pilotage.

2.4.1 La FAA envisage également d'établir un système de formation pour les pilotes de transporteurs aériens, incluant un examen du Programme de licence de pilote à équipages multiples (MPL) élaboré par l'OACI, afin de déterminer la possibilité d'adapter une telle structure aux besoins des pilotes des États-Unis et d'assurer le niveau de compétences et de professionnalisme qui sera requis au cours des quinze prochaines années.

3. ANALYSE

3.1 En se fondant sur l'expérience des États-Unis et compte tenu de la nécessité d'aborder la question au niveau mondial, l'OACI pourrait mettre au point un processus pour aider les futurs professionnels de l'aviation à élever leurs connaissances, aptitudes et expérience fondamentales actuelles à un niveau de connaissances et d'aptitudes qui leur permette de s'acquitter de leurs fonctions et de leurs responsabilités dans les postes qu'ils vont occuper.

3.1.1 L'OACI pourrait établir une méthodologie permettant à l'industrie de l'aviation de déterminer le cheminement de carrière potentiel des candidats cherchant un emploi dans l'industrie aéronautique.

3.1.2 Nous savons déjà que le recours maximal à la simulation, tant pour la formation initiale ou périodique que pour la vérification des compétences, constitue pour les candidats pilotes un des meilleurs outils pour atteindre le niveau de succès le plus élevé dans les délais les plus courts.

3.1.3 Toutefois, il est impératif que chaque candidat pilote soit exposé à des opérations interdépendantes avec d'autres personnes en vol et au sol. Il faudrait donc déterminer les tâches dont les pilotes seraient responsables et qu'ils devront pratiquer dans des sessions de formation à base de scénarios.

3.1.4 Toutes ces activités doivent faire l'objet d'une harmonisation mondiale générale des tâches et des normes de performance.

3.2 L'Équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) pourrait examiner les programmes établis dans le monde pour la formation de professionnels de l'aviation et créer une fondation mondiale aux fins d'application de normes harmonisées pour la formation et les licences de pilotes. Les programmes examinés pourraient inclure les suivants : Licence de pilotes avec équipages multiples (MPL) de l'OACI, Initiative pour la formation et la qualification (ITQI) de l'Association du transport aérien international (IATA), Exigences réglementaires de la FAA et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), ainsi que d'autres programmes de licences de pilotes commerciaux, en vue d'établir une stratégie permettant de faire face aux pénuries futures de pilotes.

3.2.1 La FAA fait actuellement l'étude du programme MPL pour en déterminer les possibilités d'application à l'échelle mondiale.

3.2.2 Le programme peut servir de base pour la définition des tâches et leur application, ainsi que l'établissement de procédures sur les rôles et les responsabilités des pilotes.

3.2.3 L'Équipe spéciale sur la NGAP pourrait alors rédiger à l'intention du Conseil des directives sur les normes et les pratiques recommandées permettant d'évaluer les compétences des pilotes recrutés pour le transport aérien, en fonction des normes de performance établies par l'OACI.

4. CONCLUSION

4.1 Il s'agit d'une question critique pour le système aéronautique mondial. Nous devons veiller à ce que la prochaine génération de professionnels de l'aviation ait la possibilité d'étudier,

de pratiquer et d'assimiler les aptitudes correspondant aux tâches que ces professionnels doivent maîtriser et maintenir.

4.2 Ces tâches devraient être normalisées dans les détails et faire l'objet de formation et de pratiques répétées de façon détaillée jusqu'à ce qu'elles soient maîtrisées.

4.3 Durant l'évaluation des pilotes, leurs performances professionnelles détermineront si les normes établies ont été bien respectées.

— FIN —