



ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17)**

(Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)

Point 3.1 de l'ordre du jour:-Cadre de performance régional et national

**RAPPORT SUR LES RÉSULTATS DES INITIATIVES CONCERNANT LES
PROFESSIONNELS DE L'AVIATION DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Les initiatives concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) ont été mises en train pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés et compétents pour faire fonctionner, gérer et entretenir le futur système de transport aérien international. L'Équipe spéciale NGAP a été créée en mai 2009, et elle a contribué pour une large part aux préparatifs du Symposium NGAP, qui s'est tenu à l'OACI du 1^{er} au 4 mars 2010. L'Équipe a tenu sa deuxième réunion le 5 mars 2010, soit après le symposium, et elle a établi un programme de travail qui porte sur le renforcement de la formation des équipages de conduite, du personnel de gestion du trafic aérien et du personnel de maintenance des aéronefs afin qu'ils puissent répondre aux exigences des nouvelles procédures et des technologies, qui sont de plus en plus complexes. La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC), tenue à Montréal en mars 2010, a recommandé que les États et les organisations internationales appuient les travaux de l'Équipe spéciale NGAP.

Suite à donner par la réunion APIRG/17 se trouve au paragraphe 5 de cette note.

1. INTRODUCTION

1.1 Les initiatives NGAP ont été mises en train pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés et compétents pour faire fonctionner, gérer et entretenir le futur système de transport aérien international. Il s'agit d'un point crucial car une large part des professionnels de l'aviation de la génération actuelle prendront leur retraite, l'accès à une formation et un enseignement abordables est de plus en plus problématique, et l'aviation dispute aux autres secteurs de l'industrie les professionnels hautement qualifiés. Le fait que les compétences ne soient pas harmonisées dans certaines disciplines aéronautiques et la méconnaissance par la « nouvelle génération » des types d'emplois offerts en aéronautique compliquent davantage le problème.

1.2 L'OACI soutient les travaux effectués dans le cadre du Projet de formation et de qualification de l'IATA (ITQI), qui porte essentiellement sur la formation et l'évaluation des équipages de conduite et du personnel de maintenance d'aéronefs. L'Équipe spéciale NGAP a été créée pour s'occuper des fonctions de l'aviation qui ne sont pas englobées par l'ITQI, et elle a contribué pour une large part aux préparatifs du Symposium NGAP, qui s'est tenu à l'OACI du 1^{er} au 4 mars 2010.

1.3 La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC), tenue à Montréal en mars 2010, a recommandé que les États et les organisations internationales appuient les travaux de l'Équipe spéciale NGAP, notamment sur le renforcement de la formation des pilotes afin qu'ils puissent répondre aux exigences des nouvelles procédures et des technologies, qui sont de plus en plus complexes.

2. **RÉSULTATS DU SYMPOSIUM SUR LES PROFESSIONNELS DE L'AVIATION DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION (NGAP)**

2.1 Sous le thème « Au-delà de la crise économique : mobiliser la communauté aéronautique pour recruter, former et maintenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation », le symposium a réuni 403 participants, dont 80 étudiants qui ont pris une part active et fait connaître les préoccupations de la prochaine génération. Les participants provenaient de 71 États et 14 organisations internationales. Les cinquante-huit exposés qui ont été présentés sont accessibles à l'adresse www.icao.int/ngap.

2.2 Les éléments ci-dessous sont tirés des exposés présentés et des délibérations tenues durant le symposium :

- a) le développement sûr et ordonné du système de transport aérien international dépend de la disponibilité des ressources humaines requises, et la communauté aéronautique internationale devrait reconnaître qu'il s'agit d'une question stratégique ;
- b) la communauté internationale a la responsabilité collective d'attirer et de retenir les étudiants « les meilleurs et les plus brillants » qui deviendront des membres actifs de la prochaine génération de professionnels de l'aviation et de faire en sorte qu'ils aient accès à un enseignement et une formation aéronautiques de qualité et abordables ;
- c) il faut disposer de données fiables sur les ressources humaines quant aux besoins et à la capacité de formation à court, moyen et long terme ;
- d) les cadres réglementaires devraient permettre et favoriser l'utilisation de technologies modernes de formation et d'apprentissage (formation fondée sur les compétences, formation fondée sur des preuves et utilisation accrue de la simulation) et ne devraient pas faire obstacle aux meilleures pratiques de l'industrie ;
- e) les contraintes administratives, telles que les processus multiples de certification des organismes, des dispositifs et des programmes de formation, devraient être limitées autant que possible. À ce chapitre, il est noté que le coût des données fournies par les aviateurs pour appuyer la qualification des dispositifs de formation entrave l'accès à une formation abordable ;

- f) les normes établies par l'industrie devraient être appuyées comme des moyens de démonstration de conformité par rapport aux exigences réglementaires (SARP et règlements nationaux) ;
- g) la libre circulation des professionnels ne devrait pas être entravée par des procédures administratives indues et devrait être facilitée par des normes et des pratiques en matière d'évaluation convenues à l'échelle internationale. Il est nécessaire, à cette fin, d'établir les compétences correspondant à toutes les activités de l'aviation qui concernent la sécurité ;
- h) afin d'appuyer la mise en œuvre fructueuse du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), il est indispensable que le transfert des connaissances et des procédures soit facilité dans toutes les parties du monde avec le moins de discontinuités possible ;
- i) la communauté mondiale de la formation et de l'enseignement en aviation a besoin d'un mécanisme de coordination permanent pour s'occuper des questions et des préoccupations relatives à la formation et à l'enseignement aéronautiques, ainsi que pour collaborer avec d'autres acteurs mondiaux au développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation, dans toutes ses manifestations.

3. PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE SUR LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP)

3.1 À sa deuxième réunion, l'Équipe spéciale NGAP a reconnu que plusieurs professions de l'aviation méritaient que l'on s'y arrête et qu'il fallait établir les compétences correspondantes. Pour élaborer des éléments en temps opportun et de manière efficace, il a été décidé d'adopter une approche par phases. Les participants à l'Équipe spéciale ont offert de contribuer à des sous-groupes, qui ont été créés en vue de produire les résultats suivants :

- a) **Accréditation/agrément**
Résultats attendus : Appuyer l'élaboration d'ici octobre 2010 d'une politique et de critères applicables aux institutions qui sont approuvées pour dispenser une formation liée à l'Annexe 1 — *Licences du personnel* et une formation d'inspecteur gouvernemental de la sécurité, ce qui permettra l'agrément par l'OACI, sur une base volontaire, des institutions de formation aéronautique d'ici la fin de 2010.
- b) **Licences des membres d'équipage de conduite**
Résultats attendus : Établir les compétences pour les fonctions de pilote en place gauche, de pilote vérificateur et d'instructeur pour ce qui est des avions lourds (plus de 5 700 kg) à turbomachines, d'ici décembre 2011.
- c) **Professionnels de la gestion du trafic aérien**
Résultats attendus : Établir les compétences pour les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne et d'électronicien de la sécurité de la circulation aérienne (ATSEP), d'ici décembre 2011.
- d) **Deuxième symposium NGAP et campagne de communication**
Résultats attendus : Guider l'Organisation dans la planification du prochain symposium mondial et/ou d'un autre événement prévu provisoirement pour la fin de 2011.
Résultats attendus : Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication visant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

4. **CONCLUSION**

4.1 L'OACI a entrepris des travaux afin de créer des politiques destinées à assurer la disponibilité d'un personnel compétent en nombre suffisant pour gérer, faire fonctionner et entretenir le système de transport aérien mondial de l'avenir. Alors que l'industrie aéronautique émerge d'une conjoncture économique difficile, les changements démographiques et les technologies nouvelles offrant de vastes possibilités vont compliquer les défis au chapitre des ressources humaines. Dans ce contexte, il devient urgent d'examiner les règlements en place et de proposer un nouvel environnement réglementaire pour le recrutement, l'enseignement, la formation et le maintien en poste des professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

5. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

5.1 La réunion est invitée à:

- a) Noter l'évolution mondiale dans le domaine du recrutement, de l'éducation, de la formation et de la rétention des professionnels de l'aviation de la prochaine génération et
- b) de prendre en compte ces évolutions dans la définition de la stratégie/programme de travail régional.

- FIN -