

**CONSEIL — SESSION SPÉCIALE DE SIMULATION****PROPOSITION DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME
DES JEUNES PROFESSIONNELS DE L'AVIATION DANS LES RÉGIONS**

(Note présentée par l'Australie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

De longue date, la taille de l'industrie du transport aérien double tous les quinze ans, et jusqu'ici l'industrie a toujours été en mesure de répondre aux besoins en ressources découlant de cette expansion continue. Or la croissance prévue présentera des difficultés beaucoup plus grandes à cet égard. Le problème s'en trouve aggravé par le fait que l'industrie aéronautique est en concurrence avec de nombreuses autres professions intéressantes et enrichissantes pour attirer un personnel compétent et qualifié. Par ailleurs, l'incertitude de l'emploi dans les milieux de travail modernes et les préférences professionnelles de la nouvelle génération sont autant d'obstacles au maintien en poste du personnel qualifié.

L'OACI a joué un rôle de premier plan dans l'étude de cette récente pénurie de personnel en accueillant le Symposium sur la prochaine génération des professionnels de l'aviation, dont l'objet est de mieux cerner les problèmes et de leur apporter des solutions. Parallèlement à cette activité, l'OACI a été aussi le moteur de la mise en place du Programme des jeunes professionnels de l'aviation (YAPP) par sa collaboration avec des organismes aéronautiques ayant leur siège à Montréal pour offrir aux jeunes professionnels la possibilité de renforcer leurs connaissances de l'aviation à un niveau mondial.

Il est proposé que ce modèle pluri-organisationnel soit appliqué à une échelle régionale ; il pourrait présenter aux jeunes professionnels de plus amples possibilités d'améliorer leur connaissance et leur compréhension d'autres éléments de l'industrie. Le modèle pourrait aussi offrir la diversité prisée par la nouvelle génération tout en incitant les jeunes professionnels à poursuivre leur carrière dans l'industrie aéronautique et à contribuer à sa croissance durable.

Suite à donner : Le Conseil est invité à approuver la suite proposée à la section 6 de la présente note.

<i>Incidences financières :</i>	Le programme proposé continuera à être financé conjointement par les organisations participantes. Une autre solution serait que les États parrainent conjointement des candidats ou que des États donateurs contribuent au financement de cette initiative.
<i>Références :</i>	C-WP/14180 (Note d'information) Doc 9956, <i>Prévisions mondiales et régionales à l'horizon de 20 ans</i> Rapports de formation de l'OACI (disponibles en anglais seulement) http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/icao_training_report_vol1_no2.pdf http://www.icao.int/publications/journalsreports/2013/icao_training_report_vol3_no1.pdf Allocutions et exposés présentés au 1 ^{er} Symposium NGAP (disponibles en anglais seulement) : http://www.icao.int/Meetings/AMC/NGAP/Pages/documentation.aspx

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance prévue de l'industrie du transport aérien présente des défis de taille pour de nombreux acteurs dans le domaine de l'aviation. Une bonne partie de cette industrie est déjà confrontée à des pressions économiques, opérationnelles et environnementales. Elle doit toutefois prêter une attention croissante aux besoins en ressources et en personnel.

1.2 Il devient de plus en plus difficile d'attirer dans le domaine de l'aviation des candidats compétents, qualifiés et enthousiastes. Les autres secteurs offrant des conditions de travail et des salaires concurrentiels, les carrières en aviation n'ont plus le même attrait qu'auparavant. Le maintien en poste du personnel est aussi un problème. Pour répondre à tous ces défis, il convient d'adopter une démarche à volets multiples.

1.3 La présente note contient une proposition visant à élargir graduellement le programme pour les jeunes professionnels en aviation (YAPP) afin de combler la pénurie d'effectifs dans le domaine de la gestion de l'aviation et de promouvoir une planification inter-organisationnelle de la relève.

2. CONTEXTE

2.1 En 2010, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a organisé le premier Symposium sur les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) avec pour objectif de mieux comprendre les pressions en matière de renouvellement du personnel prévues à court et à moyen terme dans de nombreux secteurs de l'industrie aéronautique. Le Symposium a examiné les difficultés de recrutement de personnel de première ligne en aviation (pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne et, dans une moindre mesure, ingénieurs aéronautiques). Les débats ont également porté sur les différences dans les styles d'apprentissage des nouvelles générations, découlant en particulier des progrès technologiques.

2.2 D'autres tribunes mondiales similaires sur la planification des effectifs ont mis en lumière que la nouvelle génération est motivée par des ambitions et des valeurs professionnelles différentes. L'un des aspects les plus pertinents pour le domaine de l'aviation est la préférence que semble accorder la nouvelle génération à la diversité et à la mobilité plutôt qu'à des emplois à long terme. Par ailleurs, de nombreux jeunes sont prêts à transférer les compétences acquises en aviation à d'autres industries lorsque celles-ci leur offrent des salaires plus élevés ou de meilleures possibilités de promotion.

2.3 De plus, étant donné le vieillissement de la population active dans de nombreuses régions du monde, il existe un risque bien réel que d'importantes connaissances spécialisées en aéronautique soient perdues si l'on ne met pas en place des programmes efficaces de planification de la relève ou de transfert des connaissances. C'est pourquoi il est d'une importance croissante pour l'aviation de maintenir en poste les effectifs et de conserver les connaissances dans le domaine.

2.4 L'une des initiatives clés depuis le dernier symposium NGAP a été la mise en place du Programme des jeunes professionnels de l'aviation (YAPP), une initiative dirigée par l'OACI, avec la participation de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international des aéroports (ACI), et visant à faire prendre conscience aux jeunes cadres des problèmes mondiaux au niveau d'une administration centrale. Les premiers candidats sont entrés en fonction à Montréal (Canada) au début de 2014 et ont eu l'occasion durant l'année d'apprendre, d'observer et de contribuer à l'étude des problèmes mondiaux de l'aviation, de forger de nouvelles relations professionnelles et d'élargir leur perception de l'industrie dans le cadre de trois organisations très différentes.

2.5 L'OACI accueillera en décembre le deuxième symposium NGAP afin de faire avancer les échanges de vue et les mesures concernant le problème de renouvellement du personnel de l'industrie de l'aviation. Ce deuxième symposium devrait préciser certains des besoins de renouvellement du personnel et les raisons de la pénurie et trouver de nouvelles solutions aux difficultés existantes.

3. ANALYSE DES QUESTIONS

3.1 Compte tenu de l'engouement de la nouvelle génération pour la mobilité et la diversité de préférence aux emplois à long terme, l'industrie doit viser à répondre à ces préférences professionnelles. Il faudra concevoir et créer des milieux de travail et des possibilités de carrière qui permettent aux jeunes d'explorer de nouvelles institutions, de découvrir de nouveaux éléments de l'industrie et d'élargir leurs visions des questions pertinentes à des niveaux plus élevés. Cela pourrait donner à certaines personnes compétentes l'inspiration et la motivation pour rester au sein de l'industrie de l'aviation et contribuer à son développement durable. Et, plus important encore, cela facilitera le transfert des connaissances et la planification de la relève.

3.2 Le programme YAPP est un exemple d'une initiative de l'industrie qui offre aux personnes intéressées une occasion unique d'élargir leurs connaissances sur le fonctionnement de l'industrie aéronautique. Les principes suivis dans ce modèle sont bien établis et constituent les meilleures pratiques mondiales adoptées par de nombreux ministères gouvernementaux et de nombreuses entreprises du secteur privé pour faire entrer les nouveaux diplômés universitaires sur le marché du travail.

3.3 Le programme offre des avantages évidents aux candidats retenus. Ils y trouveront des occasions de tirer parti de leurs compétences techniques et de leur base de connaissances. Le modèle pluri-organisationnel permet de comprendre les réactions et les réponses de trois organisations différentes face à des enjeux mondiaux. Il offre aux candidats des occasions de vivre et de travailler à l'étranger, répondant ainsi aux souhaits de mobilité et de diversité de la nouvelle génération. Le programme présente aussi des avantages pour les organisations. En plus de leur fournir des ressources temporaires pour leur programme de travail, il offre à trois des plus grandes organisations aéronautiques internationales une nouvelle occasion de collaborer à la réalisation d'une importante initiative de l'industrie et d'envoyer un message clair de leur engagement commun.

3.4 Les trois organisations participantes ont adopté le modèle proposé et le programme YAPP pourra ainsi se développer grâce à leur engagement et à leur volonté fermes.

4. PROPOSITION

4.1 Le modèle utilisé dans le programme YAPP a également un potentiel de succès à un autre niveau, à savoir le niveau régional. Montréal est le siège de chacune des organisations participantes. Elles ont aussi des bureaux régionaux répartis à travers le monde. Certes, les régions où ces bureaux sont situés ne correspondent pas nécessairement, et leurs bureaux régionaux ne sont pas situés dans la même ville, mais les similitudes sont suffisamment nombreuses pour permettre au modèle de fonctionner hors siège.

4.2 Compte tenu des différences régionales, il est proposé de mettre sur pied un projet pilote dans une région afin de voir si le modèle est approprié et viable. Une première analyse indique que la région Asie-Pacifique présente le meilleur alignement et qu'elle est peut-être la région où il pourrait être le plus facile de mettre la proposition à l'essai. Les bureaux régionaux de l'OACI, de l'IATA et de l'ACI sont situés à Bangkok, à Singapour et à Hong Kong respectivement, et la proximité relative de ces villes permettra de maintenir au minimum les frais de déplacement.

4.3 Bien que la proposition souligne les rapports déjà établis entre l'OACI, l'IATA et l'ACI, il est possible d'envisager la participation d'autres organisations aéronautiques appropriées dans le cadre d'une phase élargie. Il s'agit là d'une considération importante en présence de limitations géographiques. Des organisations telles que la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) ou des constructeurs d'avions tels que Boeing, Airbus, Bombardier et Embraer sont autant d'exemples d'organisations qui pourraient également participer à un programme similaire, en utilisant le modèle pluri-organisationnel.

4.4 De même, des organisations aéronautiques régionales telles que EUROCONTROL, l'Union européenne (UE), l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sont d'autres exemples d'organisations qui pourraient participer à un tel programme.

4.5 Il est proposé de lancer un YAPP régional en 2017 pour améliorer et peaufiner le programme au niveau du siège et assurer une coordination appropriée entre les organisations de la région. Si l'essai est jugé réussi, il est proposé d'élargir le programme au cours des années suivantes pour donner le temps nécessaire à une mise en œuvre effective. Un programme d'amélioration continue et de rétroaction régulière permettra au programme YAPP de poursuivre son évolution.

5. INCIDENCES FINANCIÈRES

5.1 Le modèle YAPP actuel est financé conjointement par l'OACI, l'IATA et l'ACI pour un coût total approximatif de 50 000 USD par candidat. Un programme YAPP élargi à l'échelle régionale continuera d'être cofinancé par les organisations participantes avec des droits similaires. Il est proposé que l'OACI continue de diriger la coordination de ce modèle et de se charger des coûts administratifs connexes.

5.2 Une autre source de financement pourrait provenir directement des États qui parraineraient des candidats à un tel programme ou d'autres États et organismes donateurs. Une telle option permettrait de réduire le fardeau financier des organisations participantes.

5.3 Comme le cycle budgétaire triennal de l'OACI va commencer bientôt, il serait utile d'examiner les incidences financières conformément aux procédures et aux calendriers de l'OACI. Un examen similaire des incidences financières pour l'IATA, l'ACI et d'autres organisations participantes doit aussi être convenu et coordonné.

6. SUITE À DONNER

6.1 Le Conseil est invité à approuver en principe un projet pilote de YAPP à mettre en œuvre dans la région Asie-Pacifique à compter de 2017.

6.2 Le Conseil est invité à charger le Secrétariat de formuler une proposition détaillée avec des estimations budgétaires. La proposition comprendra les mesures nécessaires de coordination avec l'IATA, l'ACI et/ou l'identification d'autres organisations intéressées.

6.3 Sous réserve du succès du projet pilote, le Conseil est invité à envisager la mise en œuvre du modèle de YAPP régional dans toutes les régions.

7. CONCLUSION

7.1 La présente note propose l'élargissement du modèle de YAPP aux régions, en commençant par un projet pilote dans la région Asie-Pacifique. L'introduction dans les régions de ce modèle établi pourrait non seulement susciter une meilleure collaboration entre les organisations, mais aussi, ce qui est plus important, elle pourrait être, pour de jeunes professionnels de l'aviation dans le domaine de l'administration, une inspiration qui les pousse vers de grandes réalisations à l'échelle régionale, tout en répondant aux problèmes liés au transfert des connaissances et à la planification de la relève.

7.2 Surtout, cette proposition a le potentiel d'inspirer et de motiver des personnes compétentes à rester au sein de l'industrie aéronautique et à contribuer à sa croissance durable.

— FIN —