



CONSEIL — SESSION SPÉCIALE DE SIMULATION

DIFFICULTÉS LIÉES AUX PÉNURIES ANTICIPÉES DE PERSONNEL AÉRONAUTIQUE QUALIFIÉ – CONTRIBUTION POSSIBLE DE L'OACI À LA FORMATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION

(Note présentée par le Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Afin de répondre au besoin criant de professionnels dans le secteur de l'aviation, l'OACI devrait jouer un rôle plus actif dans la formation de la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Cette note vise donc à examiner la possibilité que l'OACI augmente son niveau de participation à l'élaboration de programmes de formation harmonisés et tente d'attirer davantage de personnel qualifié provenant du monde entier, afin de répondre aux besoins futurs de l'industrie de l'aviation.

Suite à donner : Le Conseil est invité à :

- a) créer un groupe d'étude chargé d'établir un cadre permettant de voir si l'OACI peut accélérer l'approbation d'un programme conforme aux dispositions de sa *Politique en matière de formation aéronautique civile* ;
- b) charger la Direction de l'administration et des services (ADB) de l'OACI, après consultation des États membres, de lancer une plateforme web qui constituerait la référence centrale sur les diverses possibilités de carrières dans le domaine de l'aviation ;
- c) demander au Secrétariat de préparer un plan d'action pour augmenter le nombre de femmes dans l'industrie aéronautique.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités seront financées par les ressources disponibles dans le budget du Programme régulier et/ou par des contributions volontaires.
<i>Références :</i>	A37-WP/64, <i>Rapport sur les résultats des initiatives concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération</i> A37-WP/86, <i>Avenir des professionnels compétents de l'aviation</i> EB 2010/40 – Pièce jointe du Bulletin électronique, <i>Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Compte tenu de la croissance anticipée du trafic aérien et du besoin de remplacer les professionnels de l'industrie aéronautique qui prendront leur retraite au cours des dix prochaines années, il sera nécessaire de recruter et de former, pour tous les secteurs de l'industrie, des milliers de nouveaux employés afin qu'ils occupent des postes qui exigent des compétences particulières à l'aviation. De nombreux emplois en transport aérien exigent des effectifs hautement qualifiés et un volume important de formation. Selon le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), les employés du transport aérien (employés directs, excluant le personnel aéroportuaire non chargé des activités côté piste) génèrent 3,6 fois plus de valeur ajoutée par employé en comparaison avec l'ensemble de l'économie – ce qui témoigne d'une main-d'œuvre plus productive.

1.1 Les statistiques montrent qu'au cours des vingt prochaines années, on aura besoin de 498 000 pilotes et de 556 000 techniciens. À cet égard, les prévisions les plus récentes publiées par Boeing indiquent que la demande durant cette période sera particulièrement importante dans les régions Asie-Pacifique, Europe et Amérique du Nord.

1.2 Pour répondre au besoin pressant de professionnels dans le secteur de l'aviation, l'OACI devrait jouer un rôle plus actif dans la formation des prochaines générations de professionnels de l'aviation. La présente note vise donc à examiner s'il est possible que l'OACI relève son niveau de participation afin de répondre aux besoins futurs de l'industrie aéronautique.

2. CONTEXTE

2.1 En 2010, à la 37^e Session de l'Assemblée, le Conseil de l'OACI a présenté au titre du point 45 de l'ordre du jour (Prochaine génération de professionnels de l'aviation), une note de travail intitulée « Rapport sur les résultats des initiatives concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération » (A37-WP/64). Il a été rappelé que l'Équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI a tenu en mars 2010 une deuxième réunion, au cours de laquelle elle a établi un programme de travail portant sur l'amélioration de la formation des équipages de conduite, du personnel de gestion du trafic aérien et de maintenance des aéronefs, afin de répondre aux exigences des nouvelles procédures et des technologies toujours plus complexes.

2.2 Il a aussi été indiqué que l'Équipe spéciale examinera comment l'OACI pourra reconnaître, par agrément, les programmes de formation aéronautique qui aboutissent à des grades universitaires. Elle s'est également penchée sur la possibilité pour l'OACI d'appuyer la mise en œuvre d'un mécanisme d'agrément des programmes offerts par des fournisseurs de formation.

2.3 De plus, les États-Unis ont soumis à l'examen de la Commission technique une note de travail intitulée « Avenir des professionnels compétents de l'aviation » (A37-WP/86). Dans cette note, ils présentaient, entre autres, les diverses possibilités qu'ils ont examinées pour répondre à la demande importante de pilotes professionnels formés et qualifiés.

2.4 Il a été proposé en outre que l'Équipe spéciale NGAP examine les programmes établis dans le monde pour former les professionnels de l'aviation et crée une base mondiale en utilisant des normes harmonisées pour la formation et l'octroi de licences de pilotes.

2.5 Le rapport de la Commission technique indique que la Commission a donné son appui aux travaux de l'Équipe spéciale NGAP et a reconnu la nécessité d'élaborer des textes à inclure dans les

normes et pratiques recommandées de l'OACI, ainsi que dans ses orientations, afin d'harmoniser et de normaliser les exigences en matière de formation des professionnels de l'aviation.

2.6 Enfin, il convient de mentionner que le 28 septembre 2010, le Secrétaire général a publié la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile* (EB 2010/40 – Pièce jointe), dans laquelle il est indiqué que « l'OACI ne doit pas participer à l'exploitation des centres de formation aéronautique, mais doit informer les exploitants de leur existence et les encourager à les utiliser ». La politique énonce également que « la prestation de services de formation est considérée comme une fonction auxiliaire de l'OACI, non comme une fonction essentielle ».

3. ANALYSE DES QUESTIONS

3.1 Il est bien connu qu'au cours des prochaines années, il y aura une pénurie de professionnels qualifiés dans le secteur aéronautique. Toutefois, pour répondre à la demande croissante de main-d'œuvre, l'OACI pourrait prendre différentes mesures, en collaboration avec les États membres, afin de résoudre cette question.

Normes internationales pour une industrie internationale

3.2 En premier lieu, nous proposons d'introduire, par l'intermédiaire de l'OACI, des normes internationales plus strictes pour la certification des programmes de formation et des programmes d'éducation spécifiques. Ces normes devraient promouvoir les aspects de sécurité dès le tout début du cycle de l'aviation.

3.3 En collaboration avec les administrations nationales, les compagnies aériennes, les manufacturiers et autres parties prenantes, l'OACI validera les divers programmes offerts dans le domaine de l'aviation, dans le cadre d'un processus d'homologation. L'exécution effective des activités de formation et l'exploitation des organismes de formation continueront de relever des États membres et du secteur privé, en conformité avec la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile*.

3.4 La portée de ce processus d'homologation pourrait être élargie au fil des ans pour couvrir la vaste gamme de professions dans l'industrie de l'aviation. Néanmoins, pour répondre au besoin urgent de pilotes, ce secteur particulier devrait être le premier à faire l'objet d'une harmonisation.

3.5 Les normes internationales de certification aideront ainsi à créer des effectifs plus variés et plus cohésifs, tout en encourageant la mobilité et le développement des carrières des jeunes professionnels de l'aviation.

Attirer des compétences provenant du monde entier

3.6 La certification à elle seule ne répond qu'à un aspect du problème et ne suffira pas pour attirer des candidats qualifiés provenant du monde entier. Les carrières dans l'industrie de l'aviation doivent devenir plus facilement accessibles aux jeunes professionnels. De fait, les futurs professionnels de l'aviation ont peu accès aux informations pertinentes sur les programmes de formation, les possibilités de carrières et les qualifications.

3.7 L'Équipe spéciale NGAP prévoit déjà de mettre sur pied un programme de renforcement des compétences pour les contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens en sécurité du trafic aérien. C'est un pas en avant pour faciliter l'accès des jeunes travailleurs à l'industrie aéronautique.

L'OACI, occupant une position centrale, pourrait faire davantage. L'Organisation devrait aider à développer et à héberger une plateforme web qui constituerait la référence centrale sur les diverses carrières possibles en aviation.

3.8 Des informations pourraient être données par régions géographiques et fournies annuellement par les différents États membres. Tous les programmes certifiés seraient indiqués sur cette plateforme, contribuant ainsi à attirer de nouvelles compétences et à renforcer la main-d'œuvre existante.

Comblant l'écart

3.9 Dans les débats sur la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et dans la promotion de la prochaine génération des professionnels de l'aviation, on oublie souvent le faible nombre de femmes en aviation. Les femmes sont largement sous-représentées dans ce secteur et il faudra tenir compte à l'avenir de cet aspect important dans la recherche de solutions à la pénurie de main-d'œuvre.

3.10 En conséquence, avec le soutien de l'OACI, les États membres devraient promouvoir des programmes et des initiatives pour remédier à cette question, qui aura inévitablement des répercussions sur la pénurie de personnel qualifié dans l'industrie de l'aviation. L'OACI devrait collaborer avec les associations et les organisations (comme, par exemple, l'International Aviation Women's Association) qui encouragent la présence des femmes dans l'industrie aérospatiale, afin de promouvoir les programmes offerts et assurer la proactivité dans ce domaine.

4. INCIDENCES FINANCIÈRES

4.1 Nous ne sommes pas en mesure pour le moment de déterminer le coût officiel de la mise en œuvre des mesures proposées. Une analyse sera menée pour évaluer le coût du programme de certification et de la plateforme web. Toutefois, les coûts des mesures proposées pourraient tous être couverts par le budget du Programme ordinaire de l'OACI. Nous proposons également que les coûts liés à la réalisation de la plateforme web soient financés par des dons et des parrainages de partenaires-clés de l'industrie de l'aviation (par exemple des organisations internationales, des manufacturiers, des fournisseurs de formation).

5. SUITE À DONNER

5.1 Créer un groupe d'étude chargé d'établir un cadre permettant de voir si l'OACI peut accélérer l'approbation d'un programme conforme aux dispositions de sa *Politique en matière de formation aéronautique civile*.

5.2 Charger la Direction de l'administration et des services (ADB) de l'OACI, après consultation des États membres, de lancer une plateforme web qui constituerait la référence centrale sur les diverses possibilités de carrières dans le domaine de l'aviation.

5.3 Demander au Secrétariat de préparer un plan d'action pour augmenter le nombre de femmes dans l'industrie aéronautique.

6. CONCLUSION

6.1 L'OACI devrait tirer parti de son rôle central dans l'industrie de l'aviation pour promouvoir l'harmonisation des normes de formation et des programmes d'éducation dans le domaine de l'aviation. Cela facilitera la mobilité de la main-d'œuvre qualifiée, ainsi que le développement de carrière et le maintien en poste du personnel. La promotion des programmes disponibles par l'entremise d'une plateforme centrale sur le web permettra à la prochaine génération de professionnels de l'aviation de mieux connaître les possibilités de carrière et d'avancement professionnel auxquelles ils pourront accéder. Enfin, il faut reconnaître que la pénurie de professionnels compétents dans l'industrie aéronautique est liée au faible nombre de femmes travaillant dans ce domaine. Les mesures proposées permettront d'harmoniser la formation à l'échelle mondiale, et faciliteront la mobilité des professionnels compétents de l'aviation, ainsi que le maintien en poste à l'avenir.

— FIN —