



NOTE DE TRAVAIL

CONSEIL — SIMULATION SPÉCIALE DU CONSEIL

**DÉFIS RELATIFS AUX PRÉVISIONS DE PÉNURIE
DE PERSONNEL AÉRONAUTIQUE QUALIFIÉ**

(Note présentée par le Nigéria)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit qu'à l'horizon 2030, les taux de croissance annuelle du trafic à l'échelle mondiale augmenteront de 4,7 %, ce qui entraînera une demande pouvant atteindre un million de pilotes, un million d'agents de maintenance et plus de 100 000 contrôleurs de la circulation aérienne pour répondre aux besoins de l'industrie de l'aviation mondiale. Les défis que doit relever le Nigéria sont similaires à ceux qui se posent pour d'autres pays africains et qui nécessitent l'adoption de solutions régionales fondées sur une approche mondiale.

Dans le cadre des initiatives en faveur de la prochaine génération des professionnels de l'aviation, l'accent est mis sur l'attraction de nouveaux arrivants potentiels dans l'industrie. Par conséquent, les propositions visant à inspirer de jeunes étudiants et diplômés et à susciter leur intérêt pour la profession sont considérées comme des priorités. Toutefois, dans l'optique d'une amélioration de la sécurité dans le secteur de l'aviation, le renforcement des capacités des effectifs actuels et les efforts accrus pour la rétention des meilleurs éléments sont jugés essentiels à la croissance future de l'industrie.

Suite à donner : Le Conseil est invité à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note ;
- b) approuver la création d'un Fonds volontaire de développement des ressources humaines (FDRH), et d'une initiative régionale de recherche et de développement ;
- c) inviter instamment l'industrie à adhérer au programme TRAINAIR PLUS ;
- d) ordonner au programme TRAINAIR PLUS de préparer une introduction à la mallette pédagogique normalisée (MPN) sur l'aviation en vue de sa mise en œuvre par les centres d'excellence régionaux en matière de formation ;
- e) approuver l'établissement d'un réseau de jeunes appelé Conseil consultatif de la prochaine génération et/ou un forum de la jeunesse de l'OACI, qui jouirait du statut d'observateur à l'OACI ;
- f) prendre note de la réussite de la Semaine mondiale de l'espace et produire un rapport annuel à l'OACI sur les activités des États et des organisations du domaine de l'aviation pour la Journée de l'aviation civile internationale.

*Incidences
financières :*

La pénurie de personnel à l'échelle mondiale a été mise en évidence ; par conséquent, il est possible de déterminer les incidences financières des programmes de formation nécessaires pour répondre à la croissance escomptée de l'industrie, à partir des coûts actuels de la formation. Ces coûts devront être assumés par les gouvernements, l'industrie et les professionnels de l'aviation potentiels.

<i>Références :</i>	Prévisions mondiales et régionales 2010-2030 de l'OACI Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile (juillet 2014) Plan stratégique 2013-2015 de l'Association des organismes africains de formation aéronautique
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit qu'à l'horizon 2030, les taux de croissance annuelle du trafic à l'échelle mondiale augmenteront de 4,7 %, ce qui entraînera une demande pouvant atteindre un million de pilotes, un million d'agents de maintenance et plus de 100 000 contrôleurs de la circulation aérienne pour répondre aux besoins de l'industrie de l'aviation mondiale. L'ampleur du problème diffère toutefois d'une région à l'autre, selon les prévisions de croissance, la répartition des aéronefs et les mouvements d'aéronefs dans chaque région, ce qui requiert l'adoption de solutions régionales fondées sur une approche mondiale.

2. CONTEXTE

2.1 *Les prévisions mondiales et régionales 2010-2030 de l'OACI* comparent le nombre de nouveaux employés de l'aviation devant être formés au cours des 20 prochaines années aux capacités de formation annuelles des établissements de formation existants et concluent qu'à l'horizon 2030, il y aura une pénurie de pilotes, de contrôleurs de la circulation aérienne et de personnel de maintenance des aéronefs hautement qualifiés. Alors que les flottes commerciales de la région Afrique ne représentent que 5 % de la flotte mondiale, on prévoit une forte croissance du trafic et de la flotte qui pourrait atteindre 5 % à moyen ou à long terme ainsi qu'une pénurie de formation qui toucherait en particulier les pilotes et les professionnels de la maintenance en Afrique. L'Association des organismes africains de formation aéronautique met également en lumière une tendance de pénurie similaire, surtout en ce qui concerne les activités des transporteurs aériens.

	Besoins en personnel d'ici 2030		Besoins annuels en formation	Capacités annuelles de formation	Pénurie/Excédent	
	Monde	Afrique	Afrique	Afrique	Monde	Afrique
Pilotes ¹	1 097 402	56 991	3 892	1 010	6 475	2 882
Maintenance	1 164 969	58 635	3 769	600	18 071	3 169
Contrôleurs de la circulation aérienne	139 796	2 863	169	210	1 978	+41

Tableau 1 : Besoins et capacités de formation en Afrique d'ici 2030 Source : OACI

¹ Fondé sur une moyenne des scénarios élaborés par l'OACI prévoyant des besoins élevés et des besoins faibles

3. EXAMEN DES QUESTIONS

Défis liés au renforcement des capacités en Afrique

3.1 Comme l'a indiqué le Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), les défis liés au renforcement des capacités en Afrique sont notamment : les besoins de formation et de compétences qui ne sont pas définis par les autorités de l'aviation civile et l'industrie de l'aviation ; la formation est dispensée sur une base ad hoc plutôt que de manière planifiée, et il a été constaté que les stagiaires ne répondaient pas aux exigences du niveau d'entrée ; les cours de formation ne sont pas uniformes et la formation donnée ne cadre pas avec les responsabilités du personnel ; la supervision des organismes et des programmes de formation en Afrique et à l'étranger n'est pas appropriée.

3.2 À la lumière des défis susmentionnés, il faudrait appuyer l'établissement d'un Fonds volontaire de développement des ressources humaines (FDRH) afin de créer des possibilités de renforcement des capacités pour le secteur de l'aviation civile. La création d'un FDRH a été approuvée pour l'Afrique et visera à financer les détachements à l'OACI et à offrir des stages pour les professions nouvelles et émergentes en Afrique ainsi que dans d'autres domaines en fonction des besoins identifiés. Cette initiative pourrait être mise en œuvre dans d'autres régions. Parallèlement, il est également nécessaire de mettre en place des initiatives régionales de recherche et de développement pour assurer une innovation continue dans le secteur de l'aviation.

Inspirer et encourager la prochaine génération des professionnels de l'aviation

3.3 La politique de l'OACI en matière de formation est mise en œuvre en partie dans le cadre du programme TRAINAIR PLUS et prévoit quatre modalités de reconnaissance : des organismes de formation agréés, des centres d'excellence régionaux en matière de formation, des programmes de formation normalisée (STP) et des formateurs compétents. Il est proposé qu'un nouveau cours d'introduction au programme de formation normalisée sur l'aviation soit offert par les centres de formation régionaux d'excellence afin de soutenir l'admission de professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

Élaborer un cours d'introduction au programme de formation normalisée sur l'aviation : un programme en deux étapes

3.4 Les cours actuels du programme de formation aéronautique portent sur les questions liées à la sécurité, à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne et sont destinés aux professionnels de l'aviation *existants*. Il est proposé qu'un nouveau cours en deux étapes soit élaboré comme Introduction à l'aviation et donné à des étudiants et de jeunes diplômés qui *ne font pas encore partie* de l'industrie de l'aviation. Grâce à l'aide des gouvernements et de l'industrie, le programme en deux étapes serait mis en œuvre par les centres régionaux d'excellence reconnus de l'OACI.

3.5 La **Phase 1** du programme couvrirait tous les aspects des sujets relatifs à l'aviation selon une approche interdisciplinaire et bénéficierait de l'appui des gouvernements nationaux, soit au moyen de bourses ou de prêts sans intérêts, dans le cadre de leurs activités visant à susciter un intérêt croissant pour l'aviation. Le programme pourrait être achevé sur une période de trois mois fixée dans le cadre d'un programme d'études normalisé et mis au point par l'OACI, en tenant compte des facteurs locaux. Une fois la Phase 1 terminée, les étudiants, qui ont été exposés à toutes les facettes de l'aviation, choisissent de passer les examens d'entrée dans le domaine de spécialisation qu'ils souhaitent et de demander une inscription à la Phase 2.

3.6 La **Phase 2** serait mise au point en partenariat avec l'industrie qui apporterait son aide pour inclure un programme de stage/de cadets. Pour ce faire, il serait nécessaire d'obtenir un soutien pour mettre en place des partenariats industriels avec des organisations de la chaîne de valeur de l'aviation, allant des constructeurs d'équipement d'origine (OEM) à la maintenance, en passant par les organismes de supervision. Le centre d'excellence régional conclurait ces accords de partenariat avec les organisations pour élaborer des programmes de cadets destinés aux diplômés qui ont réussi le programme de la Phase 1. Le programme de formation de pilotes Arik Air Cadet au Nigéria en est un exemple. Au début de ses activités en 2006, Arik Air a lancé un programme de formation de pilotes cadets, initiative novatrice ayant pour but de répondre à la pénurie imminente de pilotes dans l'industrie de l'aviation nigériane. Le premier groupe composé de 16 étudiants provenant de 15 États du pays ont été envoyés au Nigeria College of Aviation Technology (NCAT) à Zaria pour le cours standard de pilotage. Plusieurs autres ont été formés au Nigéria et à l'étranger.

3.7 À l'heure actuelle, le programme TRAINAIR compte quelques acteurs de l'industrie parmi ses membres, notamment le premier constructeur d'équipement d'origine, Bombardier, depuis 2013. Si la Phase 2 est couronnée de succès, des efforts accrus devront être déployés pour accroître le nombre de membres du programme TRAINAIR parmi les acteurs industriels.

Encourager les activités d'information du public

Journée de l'aviation civile internationale

3.8 Chaque année, l'OACI célèbre la Journée de l'aviation civile internationale en décembre. Cette journée pourrait être l'occasion de promouvoir le secteur de l'aviation de manière plus efficace si une certaine priorité est accordée au développement de cette initiative. Par exemple, dans le secteur spatial, depuis la déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies en 1999 reconnaissant la semaine du 4 au 10 octobre comme Semaine mondiale de l'espace, celle-ci est devenue l'un des plus importants événements publics consacrés à l'espace dans le monde. Plus de 1 400 activités dans 80 pays ont été organisées pour souligner les retombées bénéfiques de l'espace et l'enthousiasme suscité par l'exploration spatiale en 2013. Les leçons retenues de la Semaine mondiale de l'espace peuvent aussi être mises à profit pour célébrer la Journée de l'aviation civile internationale afin d'en tirer les mêmes avantages et d'en susciter la plus grande incidence possible.

Tisser des réseaux mondiaux de jeunes

3.9 Afin de mobiliser plus de jeunes et de jeunes professionnels dans le secteur de l'aviation, il faudrait créer un Conseil consultatif de la prochaine génération (NGAC) ou un forum de la jeunesse de l'OACI. Le NGAC pourrait prendre la forme d'une organisation non gouvernementale mondiale soutenue par un réseau visant à représenter les étudiants et les jeunes professionnels de l'aviation auprès de l'OACI, des entreprises aéronautiques et du monde universitaire. Grâce à son statut d'observateur à l'OACI, le réseau/forum des jeunes pourrait insuffler le point de vue de la prochaine génération aux discussions sur l'aviation mondiale. Ce réseau bénévole, mis en place au sein des branches nationales, se concentrerait sur le recrutement de membres âgés de 18 à 35 ans et la participation à des activités d'information du public, entre autres.

4. **INCIDENCES FINANCIÈRES**

4.1 La pénurie de personnel à l'échelle mondiale a été mise en évidence ; par conséquent, il est possible de déterminer les incidences financières des programmes de formation à établir pour répondre à la croissance escomptée de l'industrie, sur la base des coûts actuels de la formation. Ces coûts devront être assumés par les gouvernements, l'industrie et les professionnels de l'aviation potentiels.

5. **MESURE**

5.1 Le Conseil est invité à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note ;
- b) approuver la création d'un Fonds volontaire de développement des ressources humaines (FDRH) et d'une initiative régionale de recherche et de développement ;
- c) inviter instamment l'industrie à adhérer au programme TRAINAIR PLUS ;
- d) ordonner au programme TRAINAIR PLUS pour préparer une introduction à la mallette pédagogique normalisée (MPN) sur l'aviation en vue de sa mise en œuvre par les centres de formation régionaux d'excellence ;
- e) approuver l'établissement d'un réseau de jeunes appelé Conseil consultatif de la prochaine génération et/ou d'un forum de la jeunesse de l'OACI, qui jouirait du statut d'observateur à l'OACI ;
- f) prendre note de la réussite de la Semaine mondiale de l'espace et produire un rapport annuel destiné à l'OACI sur les activités des États et des organisations œuvrant dans le domaine de l'aviation pour la Journée de l'aviation civile internationale.

6. **CONCLUSION**

6.1 L'OACI a reconnu que la disponibilité de ressources humaines compétentes est un enjeu stratégique décisif et qu'il est de plus en plus nécessaire de faciliter le recrutement, l'éducation, la formation et la rétention de la prochaine génération des professionnels de l'aviation. Il faudra que toutes les parties prenantes, aussi bien à l'OACI que dans les États membres et l'industrie, veillent à la diffusion des informations sur les carrières dans l'aviation auprès des jeunes étudiants et professionnels qui tireraient profit de l'avenir prometteur qui s'annonce pour le secteur de l'aviation.