



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

NÉCESSITÉ D'UNE RÉVISION DES SARP DE L'ANNEXE 1 SUR LES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES DES PILOTES ET DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'adoption en 2003 des normes et pratiques recommandées (SARP) en matière de compétences linguistiques de l'Annexe 1 a représenté un progrès considérable pour la sécurité des communications radiotéléphoniques. Cependant, au cours des treize dernières années, les spécialistes de la linguistique appliquée, des tests de langue et les développeurs et évaluateurs de tests expérimentés ont identifié de sérieuses lacunes dans la politique de compétence linguistique de l'OACI, lacunes qui pourraient avoir des conséquences sérieuses pour la sécurité. À la suite de ce constat, les experts ont recommandé une révision de la politique correspondante. La présente note décrit brièvement les principales faiblesses identifiées dans la politique de l'OACI pour ce qui est des normes de compétence linguistique des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne (ATC). Elle souligne l'importance d'une définition claire des compétences à évaluer, ainsi que la nécessité d'une évaluation formelle des locuteurs natifs du point de vue de leurs capacités à utiliser efficacement la langue et à gérer adéquatement les communications.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prier le Conseil de créer un groupe d'étude chargé d'élaborer une échelle de notation de l'OACI et un jeu de descripteurs holistiques basés sur des définitions claires, explicites et pertinentes des capacités linguistiques spécifiques à évaluer dans cet environnement particulier ;
- demander au groupe d'étudier une future révision des SARP sur les compétences linguistiques de l'Annexe 1, comme une question d'extrême importance en tenant compte des recommandations des chercheurs dans le domaine de la linguistique appliquée et des tests de langue, du fait que la politique actuelle ouvre la porte à des menaces importantes pour la sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note concerne l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Implications financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires. Il est possible que des experts hautement qualifiés des autorités de l'aviation civile, d'associations ou d'organisations sans but lucratif puissent conseiller l'OACI sans implications financières.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> , 1.2.9 Compétences linguistiques Doc 9835, <i>Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques</i>

1. INTRODUCTION

1.1 C'est en mars 2003 que le Conseil a adopté les normes et pratiques recommandées (SARP) sur les exigences en matière de normes de connaissance de la langue anglaise (LPR). Le groupe d'étude sur les exigences de compétence en anglais courant (PRICESG) a relevé un énorme défi et a fourni des résultats honorables. Cependant, selon Alderson, Clapham and Wall (1995), quelles que soient les précautions que prennent les développeurs d'outils de tests pour s'assurer que leurs épreuves donneront des résultats valides et fiables, « les déficiences d'un test ou des procédures associées ne peuvent être constatés qu'au bout d'un certain temps d'utilisation du test en question » (page 218, traduction). C'est pour cette raison, selon les auteurs, que le contenu des tests, leur administration et leur évaluation doivent faire l'objet d'un processus de surveillance continue permettant « de les modifier et de les améliorer en fonction de leur efficacité, des recherches et des commentaires » (page 218, traduction). La politique de l'OACI est concernée par ces remarques pour deux raisons : a) l'échelle d'évaluation est un élément très important du processus de notation ; b) les contenus des tests de compétences linguistiques de l'OACI ont été basés sur l'échelle d'évaluation de l'OACI car leur but était d'évaluer ce que représentaient les descripteurs de l'échelle d'évaluation. Malheureusement, depuis la publication des LPR de l'OACI, ni la politique ni l'échelle d'évaluation n'ont été adaptées. Les SARP ont été mises en œuvre dans au moins 67,75 % des États (selon la note de travail A38-WP/37 présentée par l'OACI à la 38^e Assemblée) et cette échelle d'évaluation est appliquée depuis plus d'une décennie, mais la politique n'a pas été modifiée, alors que des recherches approfondies et de nombreuses études aient suggéré des améliorations aux LPR.

1.2 Dans les communautés de la linguistique appliquée et des épreuves de langue, ainsi que dans le milieu de l'aviation, la politique de l'OACI a fait l'objet de bon nombre de critiques, de même que la qualité de son échelle d'évaluation. Des chercheurs de renommée mondiale, comme Charles Alderson, de l'université Lancaster au Royaume-Uni, et Dan Douglas de l'Iowa State University, aux États-Unis, tous deux professeurs émérites, ont demandé une révision des normes de connaissance de la langue anglaise édictées par l'OACI. Douglas (2004) faisait remarquer qu'il existait des zones d'ambiguïté et d'incertitude qui devaient être clarifiées, alors qu'Alderson (2009) insistait sur la nécessité d'une critique et d'une révision de l'échelle d'évaluation de l'OACI, qui, selon lui, constitue un domaine de recherche particulièrement important. Un an plus tard, Alderson s'interrogeait : « sont-elles (les échelles) suffisamment explicites et pertinentes pour garantir qu'une épreuve quelconque fondée sur cette base assurera un niveau de compréhension approprié, ou est-on en droit de qualifier ces échelles de fondations incertaines et instables ? » (Alderson, 2010, p. 64).

2. DISCUSSION

2.1 Bon nombre d'aspects problématiques de la politique de compétences linguistiques de l'OACI ont fait l'objet de discussions. La plupart relèvent d'une lacune fondamentale qui est l'absence d'une définition précise du domaine de l'anglais des communications radiotéléphoniques (Douglas, 2004; Moder & Halleck, 2009; Emery, 2014). Ce manque de clarté dans la définition de la nature de la langue à évaluer a créé des problèmes difficiles au niveau de la politique de l'OACI, notamment pour ce qui est de l'échelle d'évaluation. Dans son DOC 9835, l'OACI indique clairement que le but du test est d'évaluer le niveau d'anglais courant, et non la phraséologie, bien que des phrases conventionnelles puissent être incluses en tant qu'entrée en matière ou comme énoncé guide, tant que l'épreuve n'est pas évaluée sur leur usage incorrect (6.3.2.9). Toutefois, les chercheurs (Davies, 2001 ; Ryan, 2007 ; Knoch, 2009) font valoir qu'il est difficile pour les experts en la matière de dissocier les capacités d'expression et la connaissance technique. De plus, il n'est ni possible ni souhaitable de séparer l'un de l'autre (Knoch, 2009 ; Emery, 2014). Comme le font remarquer Estival, Farris, & Molesworth (2016), « bien que

l'argument de l'OACI pour ne pas inclure l'évaluation de la phraséologie standard dans les LPR soit compréhensible, il crée entre la politique et la réalité une coupure difficile à surmonter pour les développeurs de tests » (p. 101, traduction).

2.2 Une conséquence de ce manque de clarté dans la définition de l'anglais à utiliser dans les communications radiotéléphoniques entre les pilotes et les contrôleurs, est que les structures à tester (les définitions des capacités linguistiques spécifiées devant être évaluées) sont tout aussi obscures. Emery (2014) considère que « les instructions de l'OACI (...) sont d'une faible utilité pratique dans la définition du concept de test et dans l'élaboration des spécifications de test » (p. 206). En 2004, Douglas rappelait déjà qu'il faudrait entreprendre des recherches approfondies pour définir la phraséologie standard et le langage courant, la relation entre les deux et les conditions dans lesquelles ils sont utilisés. Il faudrait plus d'information pour aboutir à un concept clair et élaborer une échelle d'évaluation représentant effectivement la langue cible. Comme le font remarquer Bachman et Palmer (2010), une échelle d'évaluation doit être établie à partir d'une définition claire du concept de test. Dans ces conditions, la publication de directives manquant de clarté suscite la résistance, non seulement des universitaires, mais aussi des professionnels de l'aviation. Kim et Elder (2014) font valoir que les experts de l'aviation sont devenus réticents à l'égard de la politique de l'OACI parce qu'ils pensent que certains aspects du concept ne reflètent pas clairement la cible linguistique. De plus, Kim (2013) considère que la résistance des locuteurs non natifs à l'égard des LPR de l'OACI ne pourra changer qu'après une révision de la politique et du concept sous-jacent. Comme le précise Douglas (2004), il est très important d'avoir une vision claire de ce qui est à évaluer et « une définition claire, complète et non ambiguë du concept à mesurer en fonction de l'objet des mesures » (p. 250). En conséquence, les développeurs de tests doivent des défis extrêmement difficiles (Moder & Hallack, 2009 ; Emery, 2014 ; Estival et al, 2016 ; Garcia, 2015).

2.3 Certains des descripteurs incorporés dans l'échelle d'évaluation sont considérés comme non pertinents par les chercheurs, les pilotes expérimentés et les contrôleurs aériens, alors que d'autres capacités ne sont pas prises en compte (Kim & Elder, 2009 ; Read & Knoch, 2009 ; Scaramucci, 2011 ; Foy, 2012 ; Monteiro, 2012 ; Kim, 2013 ; Douglas, 2014 ; Prado, 2015). Kim et Elder font valoir que l'OACI a simplifié à l'excès le concept de test en omettant d'inclure l'évaluation d'importantes aptitudes de communication. Pour citer Kim, « les compétences stratégiques d'accommodation et la responsabilité partagée des difficultés de communication entre les participants, devraient être incorporées dans le concept des communications radiotéléphoniques et dans les tests conçus à cet effet » (p. 107). Les difficultés de communication peuvent être dues non seulement à un manque de familiarité avec la langue, mais aussi à la manière d'utiliser les niveaux de langue (faute d'aptitudes de communication), une faculté qui peut et doit être enseignée. Malheureusement, aucun pays n'évalue actuellement la compétence en communication dans le contexte des LPR de l'OACI, comme le fait remarquer Douglas (2014).

2.4 L'évaluation de la compétence en communication est importante non seulement chez les locuteurs non natifs, mais également chez les locuteurs natifs. Les locuteurs natifs peuvent aussi avoir de la difficulté à interagir et à communiquer efficacement. Certes, le DOC 9835 mentionne l'idée d'une compréhension mutuelle axée sur l'anglais promu au rang de *Lingua Franca* dans les communications par radiotéléphonie et sa section 5.3 contient une mise en garde « néanmoins, il ne faudrait pas considérer qu'il n'incombe qu'aux locuteurs non-natifs d'améliorer les communications ». Mais dans la politique actuelle, le fardeau de l'efficacité de la communication repose uniquement sur les locuteurs non natifs du simple fait que les locuteurs natifs n'ont même pas à être formellement évalués sur ce plan. Comme le disait Estival et al (2016), la communication est l'affaire des deux parties, autant les locuteurs natifs que les étrangers. En conclusion, tous les pilotes et contrôleurs, quelle que soit leur langue maternelle, doivent recevoir une formation pour communiquer efficacement en anglais. Comme le dit l'étude, « les pilotes anglophones de langue maternelle font, dans certains cas, autant d'erreurs de communication que ceux pour qui l'anglais est une langue apprise » (p. 199). Read and Knoch (2009) jugent que les LPR de

l'OACI exigent de la part des locuteurs non natifs un meilleur niveau de compétence, mais oublient « d'inciter le personnel de l'aviation anglophone à améliorer leur compétence de communication dans la nouvelle *Lingua Franca* qu'est devenu l'anglais » (p. 21.7). Et Douglas (2014) juge que le processus d'évaluation doit tester non seulement la sensibilité linguistique et la capacité de gérer une bonne communication, mais aussi « la faculté d'adapter leur pratique de l'anglais dans un contexte de communication interculturelle » (p. 2). Dans le même esprit, Monteiro (2012) souligne l'importance de sensibiliser les pilotes et les contrôleurs « aux facteurs linguistiques, discursifs-interactifs et interculturels » (p. 64) en vue d'améliorer la sécurité des communications radiotéléphoniques. Foy (2012), qui est un pilote anglophone, parle également de l'importance de la formation à la sensibilité culturelle et rappelle que des pilotes de niveau 6 ont tendance à croire que tout le monde les comprend parfaitement et ne font pas d'efforts pour appliquer des stratégies assurant que leurs messages sont effectivement bien compris. Selon Williams (2016), la majorité des pilotes et des contrôleurs anglophones comprennent qu'ils devraient aussi être soumis à une épreuve d'anglais aéronautique (63,5 % des participants à l'étude) et 77,4 % des locuteurs non natifs sont du même avis.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de l'importance démontrée ci-avant d'une révision des SARP de l'Annexe 1 qui définissent les compétences linguistiques exigées des pilotes et des contrôleurs, les amendements suivants sont proposés :

3.2 À la suite du paragraphe 1.2.9.4, il faudrait insérer un nouveau paragraphe contenant l'échéance de mise en œuvre de la nouvelle exigence.

3.3 À la suite du paragraphe 1.2.9.6, il faudrait insérer un nouveau paragraphe contenant l'échéance de mise en œuvre de la nouvelle exigence, soit : « À compter du (date à fixer par l'OACI), la compétence linguistique, la compétence en communication et la sensibilité linguistique des pilotes d'avions, de dirigeables et d'aéronefs à sustentation motorisée, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs de station aéronautique, devront faire l'objet d'une évaluation.

3.4 Le paragraphe 1.2.9.7 devrait prescrire une évaluation pour les personnels de niveau 6. Les intervalles doivent être étayés par des éléments probants. Ils seront par la suite confirmés par des études visant à vérifier si les intervalles initiaux correspondent à la baisse effective des compétences linguistiques avec le temps et, le cas échéant, ils devront être redéfinis.

3.5 La note 1 de la section 1.2.9 devrait être supprimée et la note de l'Appendice 1 devrait être clarifiée.

3.6 Il est également proposé qu'un groupe d'étude soit établi pour conduire une révision complète des descripteurs holistiques et de l'échelle d'évaluation de l'OACI. La sécurité ne pourra qu'être améliorée par la promotion des meilleures pratiques en matière d'épreuves linguistiques. Le groupe d'étude devrait être composé de locuteurs natifs et de locuteurs non natifs, de pilotes et de contrôleurs qualifiés avec des expériences différentes, d'évaluateurs expérimentés en anglais aéronautique, de formateurs en anglais aéronautique, de développeurs de matériel en anglais aéronautique, de spécialistes de la linguistique appliquée et de chercheurs spécialisés dans les tests de langue.

3.7 Le groupe d'étude désigné aura à établir des définitions détaillées et claires des capacités linguistiques à évaluer dans cet environnement particulier (le « concept de test »), à réviser les

descripteurs holistiques dans le cadre du concept défini, et à développer, tester et valider une échelle d'évaluation reflétant le concept défini. Des études de validation a posteriori devront être conduites pour améliorer l'échelle d'évaluation et les descripteurs holistiques.

— FIN —

Note.- Les limitations de nombre de pages n'ont pas permis d'inclure une liste de références. Ces références peuvent être communiquées sur demande par courriel. Veuillez en faire la demande à angela.garcia@anac.gov.br