



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

**COMBLER L'ÉCART : ÉLABORER DES DIRECTIVES NORMALISÉES D'ÉVALUATION
PSYCHOMÉTRIQUE EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DES LICENCES DE PILOTE POUR
RENFORCER LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION MONDIALE**

(Note présentée par la République du Kazakhstan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'aptitude psychométrique est une dimension essentielle, mais insuffisamment normalisée, de la compétence des pilotes. Si l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, le *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) et les éléments indicatifs connexes traitent de façon exhaustive de l'âge, de l'aptitude médicale et des compétences pratiques, il subsiste des disparités importantes à l'échelle mondiale en matière d'évaluation normalisée des attributs psychologiques essentiels à une performance sûre des pilotes. La présente note propose l'élaboration, à l'initiative de l'OACI, de directives mondiales fondées sur des données probantes concernant l'évaluation psychométrique des pilotes, en vue du renforcement stratégique des cadres actuels de délivrance des licences.

Les pilotes exercent leur métier dans un environnement particulièrement exigeant qui requiert un jugement sûr, une grande stabilité émotionnelle, une capacité à prendre des décisions sous pression et de la résilience. Il peut arriver que même des pilotes hautement qualifiés adoptent des comportements dangereux si leur état psychométrique sous-jacent n'est pas convenablement évalué. L'aviation étant une profession interconnectée à l'échelle mondiale et la sécurité constituant une responsabilité partagée, il est impératif que la communauté internationale envisage la mise en place d'une approche mondiale cohérente de l'évaluation psychométrique.

L'initiative proposée vise non pas à imposer une uniformité rigide, mais plutôt à fournir des orientations harmonisées pour aider les États à intégrer des outils psychométriques validés et fondés sur des données scientifiques dans leurs systèmes de délivrance des licences et de supervision. Cette démarche renforcerait le filet de sécurité au-delà des frontières et contribuerait à l'atteinte des objectifs stratégiques de l'OACI au titre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de l'initiative relative à la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à : a) reconnaître l'importance de l'aptitude psychométrique en tant qu'élément clé de la compétence des pilotes et de la sécurité de l'aviation ; b) inviter le Conseil de l'OACI à entamer des travaux sur l'élaboration d'orientations mondiales concernant l'évaluation psychométrique en matière de délivrance des licences de pilote ; c) encourager les États membres à mettre en commun leurs pratiques nationales et à participer au processus d'élaboration des directives ; d) soutenir la création, sous l'égide de l'OACI, d'un groupe d'experts multidisciplinaire chargé de diriger cette initiative, en conformité avec le GASP.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les incidences financières dépendront des décisions approuvées.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2023-2025</i> Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La profession aéronautique, en particulier celle de pilote, exige des capacités cognitives élevées, une grande tolérance au stress, une rapidité de prise de décision et une fiabilité comportementale. Les évaluations classiques basées uniquement sur les connaissances et les compétences ne permettent pas d'apprécier entièrement ces caractéristiques.

1.2 Si l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, le *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) et les documents connexes de l'OACI fournissent des cadres complets d'évaluation de l'aptitude médicale et technique, il n'existe aucune norme harmonisée à l'échelle mondiale pour évaluer la préparation psychologique et les traits de personnalité essentiels à la performance des pilotes.

1.3 Le secteur de l'aviation a connu des incidents rares mais importants qui sont attribuables, au moins en partie, à des troubles psychométriques non diagnostiqués ou non pris en charge. D'où la nécessité urgente d'adopter une approche internationale cohérente.

1.4 Bien des États ont mis en place des évaluations psychométriques à l'échelon national sous diverses formes, mais celles-ci ne sont ni harmonisées, ni normalisées, ni validées à l'échelle mondiale. Il s'ensuit que l'efficacité de ces évaluations varie considérablement.

2. ANALYSE

2.1 En raison du caractère mondial de l'aviation civile, les pilotes exercent souvent leurs activités dans des ressorts territoriaux, des cultures et des environnements opérationnels divers. Pourtant, l'évaluation des compétences psychologiques et comportementales demeure peu cohérente.

2.2 L'OACI a réussi à faire progresser le consensus mondial sur l'aptitude médicale, les compétences linguistiques et la délivrance des licences aux membres d'équipage de conduite.

L'établissement de directives psychométriques constituerait un prolongement logique et bénéfique de ces efforts.

2.3 Bien menée, l'évaluation psychométrique permet d'apprécier les traits de personnalité, les capacités cognitives, la gestion du stress, la stabilité émotionnelle et les tendances comportementales. Il s'agit là d'éléments essentiels au maintien de la sécurité des opérations dans des conditions tant normales qu'anormales.

2.4 En l'absence de directives normalisées, il est difficile d'assurer la reconnaissance mutuelle des licences et la supervision, ainsi que de garantir des niveaux de sécurité uniformes. Des directives acceptées à l'échelle mondiale faciliteraient non seulement la prise de décisions en matière de délivrance de licences, mais aussi la formation, la sélection et la surveillance continue des performances.

3. PROPOSITION

3.1 Il est proposé que l'OACI entame l'élaboration d'une directive mondialement reconnue et fondée sur des données probantes pour l'évaluation psychométrique des pilotes, qui :

- a) définirait les principales caractéristiques psychologiques pertinentes pour la compétence des pilotes ;
- b) recommanderait des outils psychométriques et des méthodes d'évaluation validés ;
- c) proposerait des stratégies de mise en œuvre respectueuses de la diversité culturelle et opérationnelle ;
- d) pourrait être adaptée en vue d'une utilisation à différentes étapes (initiale, renouvellement, reprise du travail) de la délivrance des licences.

3.2 Cette directive serait élaborée en consultation avec les États membres, des psychologues spécialisés en aviation et des organisations internationales compétentes comme la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'Association internationale du transport aérien (IATA).

3.3 L'objectif n'est pas d'imposer un test psychométrique mondial obligatoire, mais de proposer un modèle de référence scientifiquement fondé qui puisse être adopté ou adapté volontairement par les États.

4. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

4.1 L'OACI pourrait envisager de former un groupe d'experts multidisciplinaire relevant du Groupe d'experts sur la formation et les licences du personnel (PTLP) ou une équipe spéciale consacrée à cette question. Ce groupe procéderait à un examen global des pratiques actuelles, évaluerait les meilleures connaissances scientifiques disponibles et élaborerait un projet de directive en coordination avec des experts reconnus.

4.2 Une approche graduelle est recommandée :

Phase 1 : étude de faisabilité et consultations d'experts ;

Phase 2 : rédaction du document de référence de la directive ;

Phase 3 : mise en œuvre pilote à titre volontaire par les États intéressés ;

Phase 4 : affinement et publication en tant qu'élément indicatif de l'OACI.

4.3 L'OACI pourrait par ailleurs venir en aide aux États membres, en particulier ceux qui disposent de peu de ressources ou d'expertise en matière d'évaluation psychologique, en leur proposant des ateliers, des modèles et des orientations sur la mise en œuvre.

5. CONCLUSION

5.1 Le fait de garantir l'aptitude psychométrique des pilotes constitue une amélioration nécessaire à la supervision de la sécurité de l'aviation et un complément essentiel aux critères actuels de délivrance des licences.

5.2 Un rôle moteur de l'OACI dans ce domaine aiderait à combler une lacune critique, améliorerait la cohérence des normes de délivrance des licences et contribuerait à un système de l'aviation mondiale plus sûr et plus résilient.

5.3 Le Kazakhstan soutient respectueusement que ce cadre constituerait un jalon important et aligné sur les objectifs stratégiques de l'OACI, et invite instamment à un examen approfondi de la présente proposition.

— FIN —