



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

RÉSUMÉ DES DONNÉES PROBANTES SUR LE SOUTIEN PAR LES PAIRS DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

[Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
La santé mentale et le bien-être psychologique des personnels aéronautiques constituent des éléments essentiels de la sécurité des vols. Les programmes de soutien par les pairs (PSP), confidentiels et non punitifs, constituent un moyen fiable de surmonter la stigmatisation et le non-recours aux soins de santé, d'identifier les risques latents pour la sécurité et de réduire les coûts opérationnels. Ce document résume les preuves de l'efficacité de ces programmes pour les personnels aéronautiques.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Travaux à entreprendre dans le cadre du budget du Programme ordinaire 2026-2028 et/ou grâce à des contributions extra-budgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 10185, <i>Manuel de l'équipage de cabine sur le Programme d'intervention en cas d'incident critique</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (SMM)</i> Site Internet de l'OACI sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) Bulletin électronique 2020/55 Lignes directrices de l'OMS sur la santé mentale au travail La santé mentale au travail – Organisation internationale du Travail (OIT)

1. INTRODUCTION

1.1 Les professionnels de l'aviation exercent dans des environnements à haut risque, avec des horaires irréguliers, de lourdes charges de travail et des déplacements prolongés. Exiger d'eux une performance irréprochable, indépendamment des facteurs de stress personnels ou sociétaux, favorise la

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF.

dissimulation des problèmes de santé mentale et compromet la sécurité. Les programmes de soutien par les pairs (PSP) constituent une réponse concrète, fondée sur des données probantes, qui complète les services cliniques et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

2. ANALYSE

2.1 Contextualiser la santé mentale dans l'écosystème de l'aviation :

2.1.1 Le bien-être des personnels aéronautiques est aussi essentiel que les systèmes techniques qu'ils utilisent. On attend des professionnels de l'aviation qu'ils soient irréprochables, quelles que soient leurs difficultés personnelles, les pressions psychologiques ou les perturbations sociétales au sens large, comme les pandémies, l'instabilité économique ou les conflits internationaux. À cela s'ajoute un environnement exigeant, marqué par une prise de décision à enjeux élevés, des horaires de travail irréguliers et de longues périodes de déplacement, qui constituent également de considérables sources de stress.

2.1.2 L'importance du bien-être pour un bon fonctionnement opérationnel correspond aux principes prônés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), qui appellent toutes deux les employeurs et les gouvernements à s'attaquer aux problèmes de santé mentale dans la population active. Leurs lignes directrices sur la santé mentale au travail formulent des recommandations fondées sur des données probantes afin de promouvoir le bien-être psychologique et de prévenir les troubles associés. Celles-ci recommandent entre autres d'intégrer l'atténuation des risques psychosociaux en tant qu'axe essentiel des systèmes de gestion de la santé et de la sécurité au travail.

2.1.3 L'inscription de l'enjeu de la santé mentale des personnels aéronautiques dans ce contexte de politique publique plus large met en lumière une responsabilité mondiale partagée. L'OMS estime qu'environ 15 pour cent des adultes en âge de travailler souffrent d'un trouble mental à un moment donné, et qu'à elles seules, la dépression et l'anxiété coûtent à l'économie mondiale environ 1 000 milliards USD par an en perte de productivité. Cela montre que les enjeux de la santé mentale ne concernent pas uniquement le secteur de l'aviation, mais l'ensemble du monde du travail. Il est d'autant plus impératif d'y répondre dans le secteur aérien qu'il existe un lien direct entre la détresse psychologique et le fonctionnement opérationnel. Il a été amplement démontré que les travailleuses et travailleurs en situation de détresse psychologique présentent jusqu'à 40 pour cent plus de risques d'être impliqués dans un accident ou tout autre événement lié à la sécurité. Cette statistique ne laisse aucun doute sur le lien clair et indiscutable entre la santé mentale et la sécurité des vols.

2.2 L'obstacle majeur de la stigmatisation et du non-recours aux soins de santé :

2.2.1 Malgré le lien évident entre santé mentale et sécurité, il reste difficile pour les personnels aéronautiques d'obtenir de l'aide. La crainte de répercussions pour leur carrière professionnelle engendre un phénomène généralisé de non-recours aux soins de santé, dont l'ampleur est attestée par de nombreuses études. Par exemple, 57 pour cent des pilotes et 67 pour cent des personnels de cabine évitent, d'une façon ou d'une autre, de recourir aux soins de santé par crainte de ne plus pouvoir voler.

2.2.2 Ces résultats révèlent un dilemme majeur : l'obligation de déclarer ses problèmes médicaux peut entraîner des répercussions professionnelles, la crainte principale étant de perdre son emploi et, par conséquent, son gagne-pain.

2.3 **Les programmes de soutien par les pairs, une solution proactive au profit de la sécurité et du bien-être :**

2.3.1 Compte tenu des obstacles rencontrés dans l'accès traditionnel aux soins de santé, une nouvelle approche s'impose. Les programmes de soutien par les pairs (PSP) se révèlent être particulièrement efficaces pour relever les défis de la stigmatisation et du non-recours aux soins de santé. La force principale d'un PSP, c'est la relation de confiance qui existe entre collègues confrontés aux mêmes expériences professionnelles et au même quotidien. Cette confiance est l'élément crucial qui encourage un pilote ou un membre d'équipage de cabine à oser demander de l'aide sans craindre de représailles professionnelles, fréquentes dans les systèmes traditionnels. Plus de deux tiers des professionnels de l'aviation se déclarent disposés à recourir à un PSP en cas de besoin, considéré comme plus fiable que l'accompagnement traditionnel fourni par l'employeur, par exemple les programmes d'aide aux employés ou les services des ressources humaines.

2.3.2 Les preuves de l'efficacité des PSP sont irréfutables. 93 pour cent des grands opérateurs déclarent que les PSP accessibles au personnel essentiel à la sécurité apportent une valeur tangible à leur organisation, un pourcentage qui se maintient à 73 pour cent lorsque l'on inclut aussi les petits opérateurs. Dans l'ensemble, 91 pour cent des opérateurs déclarent que les PSP sont appréciés par leurs personnels, et 86 pour cent estiment que ces programmes contribuent à instaurer une culture d'entreprise plus ouverte et à réduire la stigmatisation. Les commentaires des membres d'équipage confirment ce point de vue : 81 pour cent se déclarent satisfaits de la qualité de l'accompagnement, et jusqu'à 95 pour cent de ceux ayant eu recours à un PSP bien établi le recommanderaient à un collègue.

2.3.3 Ces programmes ne sont pas seulement une source de satisfaction ; ils constituent un outil essentiel de gestion, permettant d'identifier les failles latentes en matière de sécurité. Les données relatives au non-recours aux soins de santé indiquent qu'un nombre significatif de personnels de l'aviation souffre probablement de problèmes de santé mentale non pris en charge. Le haut niveau de confiance accordé aux PSP montre que ces programmes ne sont pas seulement une forme d'accompagnement alternatif ; ils constituent pour de nombreux personnels le moyen le plus efficace de consulter sans craindre pour leur carrière. Cette fonction est cruciale : les données disponibles indiquent qu'environ 1 pour cent des personnes qui contactent un PSP bien établi présentent des problèmes de santé mentale suffisamment graves pour compromettre la sécurité opérationnelle. Cette statistique met en avant le lien de causalité direct entre la création d'un dispositif de confiance et confidentiel, et l'identification d'un risque grave pour la sécurité auparavant dissimulé.

2.4 **Meilleures pratiques pour une mise en œuvre efficace :**

2.4.1 Pour porter ses fruits, un PSP doit respecter un ensemble de principes clés et de bonnes pratiques garantissant sa crédibilité et son efficacité.

2.4.2 *Le principe d'indépendance et de confidentialité* : Les programmes de soutien par les pairs efficaces privilégient l'instauration d'un « pare-feu » solide entre le programme et la direction. Cette indépendance structurelle n'est pas qu'une question de forme ; elle constitue la condition *sine qua non* de leur réussite. Sans ce pare-feu, la peur de perdre son emploi rend le programme inutile.

2.4.3 *Structure, gouvernance et contrôle* : Un PSP efficace doit reposer sur une structure de gouvernance bien définie et indépendante. Celle-ci doit inclure une équipe de gestion indépendante, composée idéalement d'un pair accompagnateur, d'un psychologue de l'aviation et d'un médecin aéronautique expérimentés. Cette équipe est chargée d'assurer le soutien clinique continu aux pairs accompagnateurs, de protéger les dossiers cliniques et de dispenser la formation initiale et récurrente. En

outre, un groupe de suivi multipartite devrait être mis en place afin d'évaluer en continu le fonctionnement et la réussite du programme. Cette structure collaborative favorise la confiance et garantit la responsabilisation, sans compromettre la confidentialité individuelle.

2.5 Argumentaire opérationnel et financier en faveur de l'investissement :

2.5.1 Au-delà de leur apport significatif en matière de sécurité, les PSP présentent également des avantages financiers et opérationnels. Cet argumentaire n'est pas avancé à la légère, et est étayé par des données attestant d'un retour sur investissement palpable et quantifiable. Les analyses coûts-avantages, même fondées sur des hypothèses financières prudentes, montrent que les PSP peuvent générer un retour sur investissement de 300 à 400 pour cent. Ce calcul tient compte de coûts directs comme l'absentéisme, le roulement du personnel et les dépenses médicales, une étude ayant montré une réduction de 91 pour cent des heures de travail perdues et de 92 pour cent des coûts associés. Et quand on y intègre les bénéfices indirects que sont l'amélioration de la motivation, le renforcement de la confiance et la continuité opérationnelle, les retombées estimées peuvent atteindre jusqu'à 2 500 pour cent.

2.5.2 Les PSP sont encore plus intéressants quand ils sont associés à un système de gestion de la sécurité (SGS) arrivé à maturité. Selon un livre blanc relatif au retour sur investissement des interventions en matière de sécurité, le SGS fournit les données et la base culturelle nécessaires pour analyser les indicateurs clés de performance, identifier les dangers et évaluer les retombées financières ainsi que celles liées à la sécurité.² Le PSP constitue un élément naturel et rentable d'un SGS axé sur les données, et atteste du lien direct entre sécurité et rentabilité. En traitant les risques psychosociaux de manière proactive et en proposant un dispositif d'accompagnement fiable, les PSP préviennent les incidents coûteux et améliorent la résilience opérationnelle, transformant ainsi une préoccupation liée aux facteurs humains en une source de valeur commerciale tangible.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI a déjà posé des jalons importants dans ce domaine, en publiant des documents d'orientation tels que le *Manuel de l'équipage de cabine sur le Programme d'intervention en cas d'incident critique* (Doc 10185). L'élargissement de ces travaux à un cadre plus global de santé mentale et de soutien par les pairs constitue une évolution logique et stratégique de l'engagement de l'Organisation en faveur de la sécurité aérienne.

— FIN —

² *Return on Investment Tool for Assessing Safety Interventions* – FAA, consulté le 28 août 2025, https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/about/initiatives/maintenance_hf/fatigue/2012-10_return_on_investment_examples.pdf