

## **AIR FRANCE : le choix de l'Open Source pour le développement de tests de recrutement**

Les grands comptes recourent souvent aux techniques de l'open source pour (faire) développer des outils logiciels particuliers, à la marge du système d'information global de l'entreprise, et pour lesquels ils ne souhaitent pas investir de gros budgets. C'est le cas d'Air France, qui a choisi ce modèle pour supporter le développement d'un outil d'évaluation pour le recrutement de ses "pilotes-cadets". Chargé de la sélection et du recrutement de ces candidats (la plupart diplômés de filières scientifiques, à qui Air France proposera ensuite une formation spécifique de trente mois), le Commandant de bord Patrick Rooy a besoin d'évaluer, en complément des aptitudes pertinentes à l'exercice de ce métier, leurs capacités psychomotrices, à savoir leur performance en terme de coordination dans un environnement où leur attention est sollicitée de façon grandissante par divers stimuli.

Pour vérifier que les réactions psychomotrices d'un individu ne se dégradent pas et que son attention ne soit pas distraite, il existe plusieurs méthodes, notamment des tests en situation réelle de vol : *"Mais ces tests sont longs à effectuer, coûtent très cher et leur fiabilité reste relative"*. Il existe aussi des



dispositifs informatisés de simulation, souvent développés sur mesure, auxquels recourent des organismes rencontrant cette problématique, comme par exemple le Cerp'Air (Centre d'études et de recherches psychologiques de l'Armée de l'air).

Jusqu'à une époque récente, le service de Patrick Rooy recourait à un logiciel développé en interne (baptisé ADI, pour test d'Attention Dispersée), utilisable uniquement dans des cabines formatées ad hoc. Mais ce système, conçu sur des processeurs d'ancienne génération, devenait obsolète, ne pouvait plus ni être maintenu ni évoluer. De plus, Air France ne disposait que de trois cabines et ce nombre limité ne rendait pas possible une exploitation plus intensive des tests.

*"Nous avons donc souhaité remplacer ce dispositif par un système plus souple, plus facile à gérer et utilisable sur des PC standards, pour pouvoir effectuer les tests sur une vingtaine de postes en même temps"*. Un cahier des charges décrivant les fonctionnalités et les interfaces de type joystick (complètement remises à plat) du système cible sera transmis dans un premier temps à la DSI interne d'Air France. Mais celle-ci, prise par les "gros projets" du groupe décidera de sous-traiter le développement de ce projet à l'un des prestataires informatiques référencés par la Compagnie. Il s'agit de la société Uperto, une entité du groupe Devoteam (SSII), qui est spécialisée dans les projets à base de technologies Open Source.

### **Un avantage sensible: la portabilité de l'application**

Le support de l'Open Source pour un projet de cette nature a en effet deux avantages majeurs. Le premier est la gratuité des licences Open Source qui va contribuer à la réduction des coûts du projet. Le deuxième est la portabilité de la technologie, qui permettra à Air France d'utiliser le logiciel sur n'importe quelle

machine ou système d'exploitation de la compagnie. Les équipes d'Uperto ont su apporter les garanties suffisantes sur la robustesse et la souplesse d'administration du logiciel, développé sous la licence Python Software Foundation, compatible GPL. Cette technologie est par ailleurs tout à fait capable de mesurer finement les temps de réponse de l'utilisateur à chaque stimulus et dans chaque contexte et de mémoriser l'ensemble des interactions homme-machine. Selon Pascal Haté (directeur d'Uperto), *"grâce à une forte implication et réactivité des équipes d'air France et d'Uperto, l'application a pu être développée puis livrée dans de très bonnes conditions en respectant un planning ambitieux"*. En effet, le projet a été réalisé en à peine quatre mois. Pour des raisons liées aux cycles de formations internes à Air France, l'application DECADI (Dispositif d'étude et de coordination psychomotrice en ambiance d'attention dispersée), n'a pas encore été utilisée par les "pilotes-cadets" en situation réelle. Aujourd'hui en phase de test et de pré-étalonnage (répartition des réponses aux stimuli en différentes classes), elle sera en place pour la prochaine session de recrutement des "pilotes cadets", qui démarrera début octobre 2007, en parallèle avec l'ancien système pour pouvoir étalonner les résultats. Mais d'ores et déjà, Patrick Rooy se félicite de la souplesse du système qui pourra évoluer en fonction des besoins : *"le logiciel est ouvert, paramétrable, on peut facilement modifier certaines variables et rajouter des stimuli nouveaux"*. Il est même envisageable qu'une fois rôdé et doté d'une version anglaise, le logiciel DECADI, dont la portabilité est un atout pour un usage externe à Air France, puisse être commercialisé. D'autres compagnies aériennes, notamment originaires de pays émergents, rencontrent en effet les mêmes exigences en matière de recrutement de leurs pilotes.



#### **Air France - KLM en bref :**

- **Activité** : 1er groupe aérien européen en parts de marché, et 1er mondial en fret aérien (en tonnes/km transportées)
- **Chiffre d'affaires groupe** : 23,07 milliards d'euros
- **Effectif** : 102 000 collaborateurs (Air France sans KLM : 71 600 salariés)
- **Problématique** : besoin d'un outil de tests pour le recrutement des pilotes
- **Solution** : développement d'une solution en Open Source par Uperto (Devoteam)
- **Démarrage projet** : 2006

***Claire Leroy, L'Oeil Expert, juillet 2007***