SÉCURITÉ *et* FACTEUR HUMAIN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

Septembre 2022

Prévention ou principe de précaution ?

Chaque année, après chaque accident, la communauté s'interpelle. On s'interroge, on se questionne, on débat. Il est dit que cette fois ci, les morts sont inacceptables.

Petit à petit, le débat glisse, il n'est plus technique et de moins en moins rationnel, il devient émotionnel. Tout le monde s'incline devant les qualités des disparus, réclame des informations, des responsables, des comptes, de nouveaux outils. On se réunit, on s'inquiète, on débat à nouveau, on s'informe, on se rassure sans jamais vraiment se remettre en question.

Dans l'urgence, on va au plus simple, on analyse des accidents similaires, on en déduit rapidement qu'il y a effectivement un problème. On montre du doigt quelques vieux démons, la formation, les pilotes, la fatalité, le milieu particulier des meetings. On évoque la malchance (encore elle !). On propose quelques recommandations, on prend quelques mesures adaptées pour certains mais inadaptées pour d'autre et qui ne seront donc jamais suivies ou bien seront contournées.

A l'aide d'une « vinaigrette plus ou moins stabilisée » avec pour ingrédients la peur et la raison et faute de solutions concrètes, nous entretenons l'ambiguïté entre précaution et prévention. Nos cockpits s'encombrent petit à petit de « Tablette, Ipad, etc. » avec carte déroulante pour éviter les zones, de « Smartphones » connectés, d'enregistreurs de vol ou de caméras permettant d'analyser un vol a posteriori, de transpondeurs mode S, de détecteur de transpondeur et peut être sûrement bientôt d'avertisseur de proximité du sol, de Vz négatives trop importantes, de dépassement d'axe, de vitesse ou de facteur de charge etc…

C'est bien mais … le pilote perd peu à peu ses habilités de base comme le savoir faire, le bon sens, le jugement, l'esprit d'analyse critique ou de décisions jamais vérifiées ni contrôlées et devient un gestionnaire de systèmes spécialisés pour le cas où, mais incapable bien souvent… de faire une approche correcte et de se poser de façon précise !

Jusqu'à l'accident suivant et tout recommence !
Finalement, en l'absence de réelle volonté politique en vue d'augmenter la sécurité, le mot est lâché et rapidement repris par certains : « l'objectif à atteindre est le fameux risque zéro ».

Voici donc légitimé le refus du risque et de la réalité. Le principe de précaution traîne ainsi dans son sillage le principe de l'immobilisme, l'excès de procédures et de plus en plus souvent celui du refus de prendre une responsabilité que l'on se passe comme une « patate chaude » !

Plusieurs affaires récentes ont révélé les limites et les risques associés à un usage abusif, dépaysé et surtout médiatique du principe de précaution. Sorti de son contexte, du droit de l'environnement, de l'alimentation ou de la santé, lorsqu'il est appliqué à des activités à risques comme la notre, il constitue un frein à l'innovation et ne peut conduire qu'au blocage.

PRÉVENTION OU PRÉCAUTION ?

Si la prévention est considérée comme une gestion optimale des risques admissibles, alors une action réfléchie et concertée, ayant pour finalité d'améliorer la prévention et de la rendre plus efficace, implique une meilleure connaissance des risques et de la criticité de ceux-ci. Dans l'aéronautique en effet, la relation entre danger, risque et prévention, constitue le support de toute action organisée visant à améliorer la sécurité.

La distinction entre prévention et précaution met en lumière deux points importants :

Le premier est que le risque est et restera, qu'on le veuille ou non, indissociable des activités humaines. La trivialité de l'affirmation ne doit pas en cacher l'importance : chercher à agir sur le risque implique mécaniquement d'agir sur l'activité source et vouloir réduire l'un exige une modification substantielle de l'autre. La bonne question serait : sur quelle séquence d'une activité faut-il agir pour obtenir le meilleur effet réducteur du risque c'est-à-dire diminuer à la fois l'occurrence et la criticité de chaque risque dit « admissible » ?

Le second point permet d'en éclairer la réponse et montre ce qui sépare la prévention du principe de précaution. En effet, agir sur les facteurs de risque identifiés et de la façon la plus ciblée possible permet d'agir avec plus d'efficacité, c'est-à-dire de façon optimale tant sur le risque lui-même que sur l'activité qui le génère. On quantifie, on mesure des dangers « intelligibles » à savoir effectivement perçus. On crée ensuite deux domaines de risques, d'un coté ceux qui sont statistiquement acceptables, de l'autre, ceux qui sont statistiquement inacceptables.

Assez bavardé, un exemple :
Prenez le temps d'un après midi à observer les approches et les atterrissages sur votre aérodrome. Comptabilisez ceux qui ne posent pas trop de problème sur une piste de 2 000m, plate et dégagée (statistiquement acceptables) mais en poseraient sur une piste de 1 000m en pente avec des obstacles en finale (statistiquement inacceptables), vous serez surpris du résultat !

Une autre approche va encore plus loin. Elle situe cette première analyse du risque dans un ensemble beaucoup plus vaste permettant de mettre en lumière bien d'autres éléments de faits, situations ou comportements qui concourent finalement à la survenance des accidents (absence d'observation du comportement des pilotes en situations basiques comme dans l'exemple cité ci dessus, sous entraînement dû à la saison, aux budgets consacrés à l'entraînement au pilotage de base, ambiance dans l'association, disponibilité des instructeurs ou des pilotes référents, comportement général consistant à croire que ce qui est acquis l'est définitivement en particulier l'habileté, l'absence de politique de sécurité des vols au sein de l'association, (amicale ou club, etc.). On voit bien que la prévention, fondée sur l'identification précise des facteurs de risque, ne permet pas d'éradiquer le risque mais d'en réduire la probabilité d'occurrence et ses effets en termes de dommages (criticité et dangerosité). C'est à ce niveau que les retours d'expérience se révèlent essentiels. En effet, plus la connaissance d'un dysfonctionnement et de l'environnement est précise, plus l'action de prévention est efficace, et moins elle est pesante sur l'activité liée au risque. Dans notre exemple, l'organisation d'une journée sécurité des vols avec un briefing sur les procédures de secours, les dangers liés à l'improvisation, au manque de rigueur, à la mauvaise préparation, à la précipitation, au stress, à la fatigue, aux erreurs de jugement, à l'excès de confiance, à la chaleur, à la déshydratation, etc. permettrait de lever quelques tabous, mystères et mythes. Le bonus étant de permettre à certains pilotes de se rassurer et à d'autres de se remettre en question en toute légitimité. Pas besoin d'attendre qu'un accident survienne pour ça. C'est bien de prévention dont il s'agit là.

A l'inverse de la prévention, la précaution n'a pour fondement qu'une simple hypothèse, d'autant plus fragile qu'elle est précoce et non fondée sur une étude ou des faits avérés. L'orientation générale du principe de précaution est de prime abord assez simple et directe. Elle tire son essence du « bon sens terrien » que nos anciens exprimaient en disant « mieux vaut prévenir que guérir ». Cette attitude d'abstention dans le doute, quoique logique, oblige la suppression ou la réduction substantielle de l'activité, faute d'une connaissance suffisante pour agir sur les facteurs critiques, générateurs de risque spécifiques et approuvés. C'est en appliquant cette démarche que l'on se retrouve avec des exigences ou des procédures tellement complexes qu'elles en deviennent difficilement applicables et qu'elles finissent souvent par être contournées. La précaution, appliquée comme principe autosuffisant, n'a pas besoin d'une connaissance précise ni même prouvée ; son objet n'est pas la gestion du risque lui-même mais l'élimination du fait générateur, à savoir : l'activité qui en permet l'occurrence. Ce qui va, bien entendu, à l'encontre du maintient ou de l'amélioration des compétences de base.

IMPRESSION DE DÉJÀ VU ?

Il faut bien être conscient que si la prévention induit un coût pour un bénéfice prévisible, celui entraîné par l'application du principe de précaution, lui, sera toujours largement supérieur par l'absence de données fines, et surtout son bénéfice ne pourra être quantifié que très difficilement et restera la plupart du temps incertain.

S'il est né d'un souci légitime de sécurité, le principe de précaution ne constitue pas un niveau supérieur de la prévention et ne garantit aucunement le risque zéro sauf à arrêter l'activité présentant des risques non nuls. Au même titre que l'excès de qualité, le principe de précaution peut nuire à la sécurité dans notre activité, faute d'en avoir préalablement déterminé les limites et les critères de bon usage.

Il nous reste encore beaucoup de chemin à parcourir !

Bon vols, Christophe Brunelière.

NOS PARTENAIRES

- Siège social -
Aéro-Club de France
6 rue Galilée, 75782 PARIS Cedex 16

- Adresse postale -
29 allée des Lusettes
84320 Entraigues sur la Sorgue

france.spectacle.aerien@gmail.com
+33 (0)6 80 21 85 92
+33 (0)6 86 88 61 86

www.france-spectacle-aerien.com

FRANCE
SPECTACLE
AERIEN

F.S.A
FRANCE SPECTACLE AÉRIEN

Textes : Christophe Brunelière - Design : Envie d'Ailes
© photos : JPG - Paul Jonhson flightline - N. Lejeune - Air Show.org - EQPAA - P. Chetail - L. Casaert