



## «Performance de la sécurité» (entre guillemets)

La littérature aéronautique propose, pour le terme de «sécurité», différentes définitions. Une description souvent lue est «absence of undue risk» («absence de risque excessif»). Ce qui appelle forcément la définition du mot «excessif». Qu'est-ce qui est «normal», «modéré» ou «acceptable» et à partir de quand peut-on parler d'«excessif»? La difficulté réside dans le fait que la sécurité est un terme absolu, pour ainsi dire un non-événement, une absence de fait. Or l'époque actuelle exige des données mesurables. Des Key Performance Indicators (KPI) ont pour vocation de nous donner une valeur, de pouvoir constater quelque chose de tangible surtout autour de tendances. Ainsi peut-on dire qu'on recherche le KPI d'un non-événement? Le souhait de disposer d'un outil permettant d'appréhender de manière palpable la sécurité émane du Controlling, mais il doit aussi répondre à toute non-conformité d'audit ESARR 3.

Les données pertinentes pour la sécurité admettent une pondération de gravité et de fréquence (probabilité que le fait se répète); mais de quelles données dispose-t-on réellement? Nous pouvons d'une part énumérer le nombre d'ATIR (Air Traffic Incident Reports, comptes-rendus d'incident de trafic aérien) et comparer ceux-ci au nombre de vols évoluant dans un espace-temps donné et, d'autre part, devons constater que les ATIR sont répartis en quatre classes d'incidents selon leur gravité et que ces incidents ne sont pas, dans la grande majorité des cas, causés par les services de la navigation aérienne. En outre, l'appréciation implique une composante de subjectivité. C'est la



La sécurité est un absolu, un non-événement.

raison pour laquelle nous nous limiterons à des ATIR des classes A et B et de plus aux ATIR dans lesquels skyguide a eu une part de responsabilité. Le nombre de ces cas est cependant relativement faible (env. 15 par année) et, par conséquent, vu sous un angle statistique, non significatif. Que devons-nous faire?

### Aucune possibilité de comparaison internationale

Skyguide n'est du reste pas la

seule à avoir des difficultés à trouver des indices mesurant la sécurité. Ainsi une comparaison internationale avec d'autres ANSP ne s'avère guère possible. La gestion des messages touchant à la sécurité n'est pas, ou pas encore, harmonisée, et au cas où des réglementations de l'UE venaient à s'appliquer, cela ne signifierait encore de loin pas que ces réglementations seraient toutes suivies de la même manière. Un phénomène similaire s'observe dans

l'aviation où différentes législations nationales, des cultures et des attitudes distinctes jouent toutes un rôle.

Notre objectif à tous est une amélioration constante de la sécurité. Pour y parvenir, le Comité de direction a donné l'impulsion à quelques éléments chez skyguide qui ont conduit à des résultats tangibles.





### ATIR de catégorie A et B

Un ATIR (Air Traffic Incident Report) de **catégorie A** est un «incident sérieux» (Doc 4444 de l'OACI: Airprox – Risk Of Collision): «The risk classification of an aircraft proximity in which serious risk of collision has existed». Collision évitée de justesse entre deux avions ou entre un avion et un obstacle; séparations inférieures à la moitié des espacements minimaux.

Un ATIR de **catégorie B** est un «incident majeur» (Doc 4444 de l'OACI: Airprox – Safety Not Assured): «The risk classification of an aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised». Perte de séparation pas entièrement sous le contrôle ATC; marges de sécurité non respectées, supérieures à la moitié des marges de sécurité applicables.

### Exiger la confidentialité

Skyguide a décidé d'étendre à toute l'entreprise le système de compte-rendu d'incident qui consiste principalement en le SIR (Safety Improvement Report) et en l'OIR (Operational Internal Report). Ces comptes-rendus parviennent tous sous pli confidentiel à la division Sécurité qui les rend anonymes avant de les transmettre aux instances de ligne pour traitement. Tous les collaborateurs-trices jouissent ainsi de la protection d'un service confidentiel à la hauteur de sa vocation. Dans ce sillage, le SIR contiendra également une boîte de réception des comptes-rendus touchant aux aspects humains. Nous ne soulignerons jamais assez que ce système de compte-rendu peut être utilisé par tous les collaborateurs-trices de skyguide qui seraient bien avisés d'y recourir afin que l'entreprise puisse améliorer sa culture de la sécurité.

### Les tendances qui se dessinent en matière de sécurité

Le nombre de comptes-rendus déposés ne représente en soi qu'une indication chiffrée. Si ce nombre augmente, on ne peut pourtant l'interpréter directement

comme une meilleure sécurité, c'est uniquement l'indice d'une meilleure «culture de compte-rendu» qui à son tour pourra faire la part belle à une «learning culture», deux préalables essentiels à l'intensification de la «safety culture». Le nombre des comptes-rendus déposés est à présent comparable aux cas effectivement critiques et nous obtenons donc une courbe tendancielle qui livre, d'une manière au moins indirecte, des indices sur l'attitude adoptée chez skyguide envers la sécurité.

### Culture de la sécurité pour tous les domaines de l'entreprise

En élargissant les rapports confidentiels à toute l'entreprise, skyguide espère que ce n'est pas uniquement le département des opérations qui rédigera des SIR, mais également celui de la technique ou d'autres secteurs de l'entreprise. La provenance des rapports ne joue aucun rôle, l'essentiel est que l'on puisse continuer à travailler de tous côtés à améliorer les niveaux de safety.

### Non-blaming just culture

L'attitude prônant l'annonce des incidents n'est cependant possible que dans un environnement

de travail juste (just culture), c'est à dire dans une atmosphère où la question primordiale n'est pas «Qui a fait ça?» mais «Que s'est-il passé, où est le problème, comment pouvons-nous le résoudre?». Une telle culture se base sur la confiance et chacun sait que la confiance n'est pas quelque chose que l'on peut ordonner ou imposer; la confiance a besoin de temps pour se développer, c'est une plante fragile dont il faut prendre soin pour qu'elle puisse s'épanouir.



**Jürg Schmid**

Head of Safety Management,  
skyguide

# skymag

NOV. 2006

DOSSIER # 13

[contact](#)

[télécharger le dossier complet \(3,9 Mo\)](#)

[s'abonner à skymag](#)

[www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch)



## IN FOCUS

- 1** La performance est-elle relative? (268 Ko)
- 2** Le contrôle aérien apprend à compter (432 Ko)
- 3** Le triangle de la performance de skyguide (1,2 Mo)
- 4** Balanced scorecard (BSC):  
des mesures pour améliorer la performance (484 Ko)
- 5** «Performance de la sécurité» (entre guillemets) (404 Ko)
- 6** Performance et gouvernance d'entreprise (392 Ko)
- 7** Il est possible d'améliorer l'efficacité  
des coûts dans l'ATM (672 Ko)



## TALKING POINT

- 8** Les flux de trafic montrent la voie à suivre (460 Ko)

