



Imaginez un automobiliste conduisant un peu trop brusquement sur une route enneigée. Imaginez que cet automobiliste parte en glissade peu avant de franchir un carrefour et que, dans sa tentative désespérée de reprendre le contrôle de sa voiture, il brûle un feu rouge. Bien qu'à aucun moment les autres usagers de la route n'aient été mis en danger, cet incident ne restera pas sans suites: le conducteur sera mis à l'amende pour avoir enfreint le code de la route et pour n'avoir pas su conserver la maîtrise de son véhicule. C'est à peu près ainsi que fonctionnait, il y a peu encore, le mécanisme de sanctions dans l'aviation. Les pilotes convaincus d'un comportement compromettant la sécurité écopaient d'une sanction sous la forme d'une amende, voire d'un retrait temporaire de leur licence.

Plus il y a d'incidents rapportés, mieux c'est pour la sécurité

Dans le monde de l'aviation, il y a longtemps que l'on doute de l'efficacité de ce mécanisme. La seule peur du gendarme ne suffit pas à garantir la sécurité, à plus forte raison dans un secteur où la responsabilité individuelle des acteurs a toujours joué un rôle important et où le processus permanent d'apprentissage des erreurs a permis au fil des décennies de considérablement améliorer la sécurité. Partant de l'idée que mieux les erreurs, négligences et omissions survenues seront documentées, plus

les mesures destinées à accroître la sécurité seront efficaces, les pays anglo-saxons ont commencé à développer dans les années 90 une philosophie de comptes rendus non punitifs visant à inciter les auteurs d'actes potentiellement dangereux pour la sécurité à révéler des faits qui sinon n'auraient pas été mis au jour.

A l'occasion de la réorganisation en profondeur de ses activités en 2004, l'OFAC a amorcé un changement de cap en matière de surveillance, passant d'un système réactif, basé sur des contrôles ponctuels, à une gestion globale de la sécurité. Le système mis en place recense et analyse les risques existants en fonction d'une grille uniforme et permet ce faisant d'intervenir s'il y a lieu avant que des incidents graves ou des accidents se produisent. Dans l'esprit des promoteurs du système de gestion de la sécurité, il était cependant clair dès le départ qu'il ne fallait pas uniquement se contenter des événements soumis en vertu de la législation à déclaration obligatoire – si l'on voulait se faire une image complète du niveau de sécurité du système aéronautique global. Pour faire progresser la culture de la sécurité dans l'aviation civile, la Suisse se devait donc de mettre en place un système de compte rendu non punitif d'autant plus que l'Union européenne avait entre-temps déjà adopté un règlement similaire. Ces différents arguments, auxquels il faut ajouter la volonté affichée par le



Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique de garantir un niveau de sécurité élevé comparativement aux autres pays européens, ont fini par s'imposer: les instances politiques ont modifié la loi et l'ordonnance sur l'aviation afin de légaliser l'instauration d'un système de compte rendu non punitif en Suisse. Ils sont entrés en vigueur le 1er avril 2007.

Confiance oui, absolue générale non. Les pilotes, mécaniciens ou contrôleurs aériens qui notifient aux autorités des incidents mettant

en jeu la sécurité, dans lesquels ils sont impliqués, ne doivent toutefois pas s'attendre à être totalement excusés. Le système de compte rendu non punitif s'inscrit davantage dans ce que le sociologue américain James Reason a baptisé une «Just Culture» («culture juste»). Selon la définition qu'en donne Reason (1997), la «culture juste» est un «climat de confiance qui incite les personnes à fournir des renseignements essentiels liés à la sécurité, mais dans lequel les limites entre un comportement acceptable ou non sont clairement définies».

Autrement dit: les personnes qui avouent leurs erreurs involontaires bénéficient d'une clémence, tandis que celles qui intentionnellement ou en raison d'un comportement irresponsable provoquent, directement ou indirectement, un danger ne sont pas à l'abri de poursuites. Office compétent en la matière, l'OFAC n'intentera aucune action pénale à l'encontre des auteurs de comptes rendus à deux conditions seulement:

1. les événements signalés ne doivent pas résulter d'une négligence grave ou d'une violation intentionnelle de la loi.
2. les personnes responsables de l'événement doivent en aviser l'OFAC dans un délai de 96 heures.

Sous l'ancienne législation, les événements soumis à déclaration obligatoire se limitaient aux incidents et aux accidents. Le nouveau système de compte rendu permet à l'OFAC de ratisser plus large en recensant également les événements qui n'ont pas (encore) provoqué d'incident, mais qui sont néanmoins susceptibles de mettre en danger un aéronef ou ses occupants. Incitation supplémentaire: ces événements pourront être notifiés anonymement dans le cadre du «SWANS» (Swiss Aviation Notification System) au moyen d'un formulaire disponible sur le site Internet de l'OFAC.

Séparation sur le plan organisationnel de l'unité chargée du traitement des données

Le traitement des comptes rendus incombe à l'unité Gestion de la sécurité et des risques (SRM) de l'OFAC, laquelle recense et évalue déjà les incidents graves et les accidents. Le choix de l'unité SRM se justifie par le fait que son activité n'est pas liée aux trois unités administratives de l'OFAC chargées de surveiller l'aviation suisse et de réprimer les infractions. Toutefois, si l'unité SRM conclut après examen d'un compte rendu que les faits ont été commis intentionnellement ou résultent d'une négligence grave, elle peut transmettre, tout en préservant l'anonymat, le compte rendu de l'incident pour avis aux services juridiques compétent de l'office. Dans ce cas, l'impunité n'est pas garantie. Ce nouveau système permet d'éviter que les

pilotes, les mécaniciens ou les contrôleurs aériens ne passent sous silence des erreurs qu'ils auraient commises par crainte de poursuites judiciaires. D'après les expériences faites par divers organismes à travers le monde, environ 10 % de tous les événements dangereux notifiés par le canal d'un système de compte rendu non punitif sont jugés répréhensibles et nécessitent un complément d'enquête. Et seule une infime partie de ces 10 % tombent effectivement sous le coup de poursuites pénales. Dans une «culture juste», l'écrasante majorité des cas peut donc être notifiée sans crainte des conséquences. Même si, dans certains cas graves, le système de compte rendu peut compliquer la sanction de son auteur, il est de toute manière dans l'intérêt de la sécurité qu'un incident soit porté à la connaissance de l'OFAC.

Une «culture juste» ne s'implante pas du jour au lendemain

Un tel système ne peut fonctionner que si tous les acteurs impliqués sont décidés à y adhérer. En leur qualité d'autorité compétente, la Confédération et l'OFAC ont ouvert la voie. Cela dit, le système mis en place ne produira pas les effets escomptés par lui-même, raison pour laquelle l'office a organisé des séances de formation à l'intention de ses collaborateurs afin de les sensibiliser à la «culture juste» et aux changements que cela implique. L'OFAC attend des entreprises aéronautiques qu'elles ne

détournent pas leurs employés de la «culture juste», mais qu'elles considèrent leur engagement comme une opportunité d'améliorer les structures et les procédures. L'OFAC encourage d'ailleurs les associations et les entreprises à mettre sur pied leur propre système de compte rendu confidentiel. Il faudra certainement du temps avant que cette nouvelle philosophie déploie pleinement ses effets. Mais le jeu en vaut la chandelle: les exemples abondent à travers le monde, qui montrent que la «culture juste» finit toujours par accroître la sécurité.