NOTE RISKOPILOT · SERIE CONTROLES CRITIQUES

Le pilote qui ne pouvait pas échouer

Ça a marché, les équipes ont apprécié, on déploie. Si votre pilote ne pouvait finir qu'ainsi, le verdict était connu avant qu'il ne commence. Le remède tient en une page signée.

BRUNO HOUNKPATI, DG ET ANCIEN VICE-PRESIDENT HSE NOVEMBRE 2026 · 6 MINUTES DE LECTURE

Demandez comment s'est terminé le dernier pilote de technologie de sécurité de votre organisation. La réponse tient peut-être en trois temps. Le système a fonctionné. Les équipes l'ont apprécié. Nous le déployons.

Demandez maintenant quel résultat aurait conduit à le retirer. Si personne ne sait le dire, le pilote était une démonstration. Elle était peut-être bonne. Ce n'était pas un test, et l'organisation n'a rien appris qu'elle n'aurait pu lire dans la brochure.

Pourquoi un pilote glisse vers le oui

Personne ne décide de mener un pilote vide, et la dérive ne suppose aucune mauvaise foi. Vérifiez cinq points sur votre dernier pilote.

- Celui qui a proposé le système a-t-il aussi mené l'essai et rédigé le rapport ?
- Le fournisseur détenait-il les données ?
- La note de passage a-t-elle été convenue après les résultats, quand chacun voyait quel chiffre serait commode ?
- Les périodes calmes ont-elles été revues, ou seulement les alarmes ? Les événements manqués se cachent dans les périodes calmes.
- Le retrait avait-il un responsable, comme l'adoption avait une ligne de budget et une date de lancement ?

Chaque arrangement se défend, pris seul. Ensemble, ils laissent un processus qui n'a qu'une issue possible.

© 2026 Riskopilot · riskopilot.com · contact@riskopilot.com · CC BY-ND 4.0

Une page, signée d'abord

Le remède est simple et peu coûteux. Avant le premier essai, le commanditaire signe une charte d'une page en sept clauses.

1. **Exposition.** Le risque mortel, la tâche, le lieu, qui est exposé et le moment où l'exposition commence.
2. **Comparateur.** La meilleure solution classique pour la même exposition, avec son coût.
3. **Action de protection.** Qui reçoit le signal, ce qu'il fait et dans quel délai, à chaque poste.
4. **Domaine.** L'équipement, la révision logicielle, l'aménagement, la lumière et les postes testés. Tout le reste est non testé.
5. **Référence.** La façon d'établir la vérité de chaque essai sans la demander au système testé.
6. **Réussite, échec, arrêt.** Le nombre d'essais, le résultat qui vaut réussite, celui qui vaut échec, et ce qui arrête le pilote sur-le-champ.
7. **Données et personnes.** Ce qui est collecté, qui le voit, combien de temps c'est conservé et comment les travailleurs ont été consultés.

L'autorité technique pour le danger fixe la clause 6. Le fournisseur ne signe pas et ne détient pas les données de référence.

FIGURE

CLAUSE	CE QU'IL FAUT ECRIRE	DEFAUT FREQUENT
1. Exposition	Le risque mortel, la tâche, le lieu, qui est exposé et le moment où l'exposition commence.	« Améliorer la sécurité des engins. » Ni tâche, ni moment.
2. Comparateur	La meilleure solution classique pour la même exposition, avec son coût sur la même période.	Comparer la technologie à l'absence de mesure.
3. Action de protection	Le destinataire, l'action et le délai, à chaque poste et pour les sous-traitants.	Un tableau de bord pour l'encadrement, sans action sur le terrain.
4. Domaine	Équipement, révision logicielle, montage, aménagement, lumière, météo, vitesse, postes. Dire ce qui est exclu.	Tester un engin de jour et accepter pour la flotte.
5. Référence	La façon d'établir l'état réel de chaque essai sans recourir au système testé. Qui tranche un désaccord.	Noter le système d'après son propre journal.
6. Réussite, échec, arrêt	Le nombre d'essais par épreuve, le résultat qui vaut réussite, celui qui vaut échec, et ce qui arrête le pilote sur-le-champ.	« La performance sera examinée. »
7. Données et personnes	Données collectées, finalité, accès, conservation, consultation des travailleurs. Qui peut refuser une demande de réutilisation.	Des images réutilisées plus tard pour classer des individus.

© 2026 Riskopilot · riskopilot.com · contact@riskopilot.com · CC BY-ND 4.0

La clause qui manque le plus facilement

C'est le comparateur. Un pilote qui compare une caméra à rien trouvera toujours la caméra meilleure que rien. La comparaison utile se fait avec la barrière, le sens unique ou le portillon verrouillé.

Il arrive que cette comparaison mette fin au pilote dès sa première quinzaine, parce que la solution classique supprime l'exposition et coûte moins cher. C'est un pilote réussi. Il doit être présenté comme tel.

La limite que quelqu'un a tracée

La clause 4 mérite plus d'attention qu'elle n'en reçoit. En février 2017, trois sous-traitants sont morts dans une usine de DeRidder, en Louisiane, quand un réservoir a explosé pendant des travaux par point chaud. Le Chemical Safety Board américain a constaté que l'atmosphère avait été contrôlée avant le début des travaux. Elle l'avait été à l'extérieur du réservoir. L'atmosphère inflammable était à l'intérieur.

Toute fonction de surveillance hérite de la limite que quelqu'un a tracée pour elle. Un pilote qui ne teste qu'à l'intérieur de cette limite réussira, et ne dira rien du danger situé juste à côté. C'est pourquoi l'une des cinq épreuves de notre méthode place le danger là où la fonction ne perçoit rien, sans exposer personne, et regarde ce que fait l'équipe.

Plaire n'est pas une preuve

Les équipes peuvent très bien apprécier un nouveau système. Cela compte pour l'adoption, et la question doit être posée correctement. Dans un sondage américain, 59 % des ouvriers de chantier ont déclaré qu'ils n'utiliseraient pas volontairement un dispositif de géolocalisation porté. Un seul échantillon, dont nous n'avons pas pu voir la taille : il ne prédit rien pour votre site. C'est une raison de consulter avant de collecter des données, comme le recommande l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail.

L'approbation n'est pas pour autant une protection. Un système peut être apprécié et arriver trop tard.

Les objections les plus fortes à cet article

« C'est de la bureaucratie. On apprend vraiment par itérations. » Itérez sur la conception autant que vous voulez, dans une phase de mise au point qui porte un autre nom. Dès que vous demandez s'il faut se fier à la fonction, les règles doivent rester fixes. Une règle de réussite modifiée remet le compteur à zéro.

« Personne ne connaît mieux un produit que son fournisseur. Le tenir à l'écart est un gâchis. » C'est exact. Le fournisseur doit indiquer par écrit le domaine de fonctionnement du produit et ses états de défaillance, accompagner l'installation et répondre aux questions. Il ne doit ni détenir les données de référence ni fixer la note de passage. C'est un conflit d'intérêts, si honnêtes que soient les personnes.

© 2026 Riskopilot · riskopilot.com · contact@riskopilot.com · CC BY-ND 4.0

« Un pilote qui échoue fragilise son commanditaire. » Seulement là où l'organisation traite un pilote comme un lancement. Un commanditaire qui retire un système sur des preuves a épargné à l'entreprise l'équipement de la flotte et le faux confort qui l'aurait accompagné. Un comité exécutif doit dire à l'avance que le retrait est un résultat acceptable, et le penser.

« Un petit site n'a pas assez de monde pour tenir tous ces rôles. » Il peut en séparer deux : celui qui a proposé la technologie et celui qui consigne ce qui s'est réellement passé à chaque essai. Empruntez le second à un autre poste ou à un autre site.

Ce que fait un commanditaire

- Il demande, avant de signer : « Quel résultat nous ferait retirer ce système ? »
- Il vérifie que le comparateur est chiffré et que la règle de réussite contient des nombres.
- Il maintient chaque contrôle existant pendant toute la durée du pilote. Le pilote ajoute. Il ne retire rien.
- Il nomme, pour chaque poste, une personne et un suppléant qui peuvent interrompre le pilote.
- Il refuse une note de décision fondée sur les appareils installés, les heures enregistrées ou « aucun incident pendant le pilote ».
- Il accepte l'une de ces quatre décisions écrites : adopter dans les limites testées, prolonger, reconcevoir ou retirer.

Ce qui changerait notre avis

Un pilote publié, mené avec des critères signés à l'avance et une référence indépendante, qui se serait conclu par une adoption et aurait tenu ensuite. Nous aimerions pouvoir en citer un. Nous serions tout aussi heureux d'en citer un qui se serait conclu par un retrait.

Le test d'un pilote est simple. Pouvait-il échouer ? Si oui, ce qu'il a trouvé vaut d'être su.

> **Lire le manuel complet.** *La preuve par le terrain : manuel pour piloter les technologies de sécurité face aux contrôles critiques* est publié par Riskopilot Research sur Riskolabs.

© 2026 Riskopilot · riskopilot.com · contact@riskopilot.com · CC BY-ND 4.0

Sources

1. US Chemical Safety and Hazard Investigation Board (2018). Packaging Corporation of America hot work explosion. Rapport 2017-03-I-LA.
2. Fugate, H. et Alzraiee, H. (2023). Quantitative analysis of construction labor acceptance of wearable sensing devices to enhance workers' safety. *Results in Engineering* 17, 100841. ScienceDirect. Source unique, taille de l'échantillon non visible pour nous.
3. Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (2024). Principles for implementation and use: smart digital systems to improve workers' safety and health.

La charte, les rôles et les cinq épreuves sont une proposition de Riskopilot. Les cinq points de vérification sur la dérive des pilotes sont notre raisonnement sur les incitations. Ce ne sont pas les résultats d'une étude. Rien ici ne constitue un avis d'ingénierie ou juridique.

Diffusé sous licence CC BY-ND 4.0. Partage sans modification, avec attribution. Information générale, sans valeur de conseil technique ou juridique.