SYNTHESE POUR LE COMMANDITAIRE

Menez un seul pilote honnête, et décidez avant de voir les résultats ce qui vaudra réussite

Le système a fonctionné, les équipes l'ont apprécié, on le déploie. Si votre pilote ne pouvait finir qu'ainsi, la conclusion était connue avant qu'il commence. Un pilote ne vaut son coût que s'il pouvait échouer.

La décision

RECOMMANDATION Choisissez une fonction, une exposition, un responsable et un périmètre délimité. Signez les critères d'acceptation avant tout essai. À la fin, écrivez l'une de ces quatre décisions : adopter dans les limites testées, prolonger l'essai, reconcevoir ou retirer.

Pourquoi un seul pilote

FAIT En 2023, une revue cartographique des dispositifs numériques de sécurité dans la construction a retenu 24 références sur 392 et y a trouvé peu ou pas de preuves de meilleures conditions de travail ou d'une baisse des accidents.[2] La revue Cochrane sur la prévention des accidents dans la construction juge son niveau de preuve très faible.[3]

INFERENCE La recherche publiée ne vous dira pas si une fonction protège les personnes sur votre site. Un essai sur site le peut, s'il est assez étroit pour être lu. Douze essais approximatifs donnent douze anecdotes.

Ce qu'un pilote peut montrer

INFERENCE Si la fonction détecte ce qu'elle doit détecter, et si une action correcte suit à temps, dans les conditions testées. Un pilote soigné peut aussi montrer que l'exposition a baissé à volume de travail égal. Il ne peut pas montrer une baisse des accidents. Un site n'a pas assez d'événements.

Cinq constats qui fondent la méthode

1. Une série sans échec prouve moins qu'il n'y paraît. FAIT Trente essais sans détection manquée laissent encore possible un taux réel de non-détection de 9,5 %. Écarter un taux supérieur à 1 % demande 299 essais indépendants sans échec.[19]

2. La détection n'est pas le test. FAIT Dans la meilleure étude de terrain que nous ayons trouvée, un radar monté sur un tombereau minier n'a rien manqué en sept jours, et 41 % de ses 580 alarmes demandaient une action ou de la prudence.[1]

3. La limite compte plus que le capteur. FAIT À DeRidder, en 2017, l'atmosphère a été contrôlée à l'extérieur d'un réservoir. L'atmosphère inflammable était à l'intérieur. Trois sous-traitants sont morts.[15]

4. La solution classique doit faire partie de l'essai. RECOMMANDATION Si une barrière, un changement d'aménagement ou une méthode supprime l'exposition, consignez-le et clôturez l'essai technologique.

5. Des critères écrits après les résultats ne valent rien. RECOMMANDATION L'autorité technique signe le résultat attendu de chaque épreuve avant le premier essai.

La seule question du commanditaire

Demandez au responsable du pilote : « Quel résultat nous ferait retirer ce système ? » S'il n'y a pas de réponse, il n'y a pas encore de pilote.

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

SYNTHESE POUR LE COMMANDITAIRE

Ce qu'il faut signer, et ce qu'il faut refuser

Le commanditaire fait trois choses : il signe la charte, il protège le pilote de la pression à réussir, et il lit la note de décision. Chacune a son test.

Avant de signer la charte

LA CHARTE PRECISE	VOUS DEVEZ POUVOIR Y LIRE
L'exposition	Un risque mortel, un lieu, une tâche. Qui est exposé, et à quel moment l'exposition commence.
Le comparateur	La meilleure solution classique, chiffrée sur le même périmètre.
L'action de protection	Qui agit sur le signal, ce qu'il fait, et dans quel délai.
Le domaine de fonctionnement	Les équipements, l'aménagement, les postes, la lumière et la météo couverts. Tout le reste est non testé.
La référence	La façon d'établir la vérité indépendamment du système testé.
Réussite, échec, arrêt	Des nombres et des conditions, signés et datés avant les essais.
Les règles sur les données	Ce qui est collecté, qui le voit, combien de temps c'est conservé, et comment les travailleurs ont été consultés.

La charte vierge figure page 38.

Pendant le pilote

RECOMMANDATION Maintenez chaque contrôle existant. Le pilote ajoute une fonction en mode observation ou consultatif. Il ne retire rien.

Faites observer un échantillon de périodes par quelqu'un qui n'a aucun intérêt au résultat, y compris des périodes calmes choisies avant d'avoir vu un tableau de bord.

Une seule situation critique manquée, une perte de couverture silencieuse ou une reprise non autorisée justifient de restreindre et d'ouvrir une investigation.

Refusez une note de décision qui présente

- Un nombre d'appareils installés ou d'heures enregistrées.
- Un taux de détection sans dénominateur.
- Une baisse des alertes sans explication.
- Des résultats pour le seul poste de jour.
- Des critères modifiés après le début des essais.
- « Aucun incident pendant le pilote » comme preuve.

Sa place dans la série. *Le temps d'agir* décrit cinq portes qu'un projet doit franchir avant de mériter un pilote.[25] Ce manuel commence après la porte 5. Si le projet n'est pas passé par les portes, revenez-y.

Par Bruno Hounkpati, DG et ancien vice-président HSE. Les numéros dorés et les numéros de page renvoient au manuel complet, « La preuve par le terrain », Riskopilot Research, novembre 2026.

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

SYNTHESE POUR LE COMMANDITAIRE

Le pilote en 90 jours

Quatre étapes. Passez à la suivante sur des preuves, et arrêtez plus tôt si une règle d'arrêt est atteinte.

ETAPE	RESPONSABLE	TRAVAIL	LIVRABLE ET CRITERE DE REUSSITE
Jours 1 à 15 État initial	Directeur de site, responsable du pilote	Choisir une tâche ou un équipement délimité. Tracer la limite protégée avec un travailleur et un ingénieur. Situer le dernier point où une action protège encore. Consigner la meilleure solution classique. Choisir les postes et les dénominateurs.	Un plan annoté et un décompte initial. **Critère :** le comparateur est chiffré et l'exposition a un dénominateur.
Jours 16 à 30 Figer	Autorité technique	Signer le résultat attendu de chaque épreuve, la méthode de référence, les horloges, la marge d'incertitude, les exclusions et les règles d'arrêt. Convenir des règles sur les données avec les représentants des travailleurs.	Une charte signée. **Critère :** une signature datée avant le premier essai.
Jours 31 à 60 Collecter	Responsable du pilote, observateur indépendant	Mener les épreuves en zone fermée ou sur des copies de formation. Échantillonner les périodes calmes comme les alarmes. Noter la version, la configuration, la lumière, le poste, les données manquantes et qui a agi. Consigner chaque écart.	Un journal des preuves. **Critère :** aucun essai sans sa référence, et les inconnus sont comptés.
Jours 61 à 90 Décider	Commanditaire, autorité technique, représentant des travailleurs	Examiner chaque détection manquée, chaque action tardive, chaque valeur périmée et chaque inconnu. Tester le repli la nuit et avec les sous-traitants. Écrire les limites de toute acceptation et ce qui l'invalide.	Une note de décision. **Critère :** l'une des quatre décisions écrites, avec une date d'expiration et un responsable nommé.

Ce que ce manuel ne vous dira pas

Quel produit acheter, quel taux de non-détection est acceptable, ni combien d'essais il faut à votre site. L'autorité technique fixe les deux derniers pour le site et pour le danger. Nous donnons le calcul qui montre ce que chaque choix implique.

Ce qui changerait notre conseil

Une évaluation de terrain publiée de l'une de ces fonctions, avec des références indépendantes et des dénominateurs. Nous en avons trouvé très peu. La page 43 énumère ce que nous cherchons.

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