



RISK DOCTOR NOTE D'INFORMATION



EYJAFJALLAJÖKUL UNE VUE PERSONNELLE

© *April 2010, Dr David Hillson, The Risk Doctor*

david@risk-doctor.com

Pourquoi tout le monde s'est-il mis à parler de volcans et à essayer de prononcer le nom Eyjafjallajökul ? Je viens tout juste de revenir en Angleterre après un voyage d'affaires aux Etats-Unis qui a pris dix jours de plus qu'il aurait dû parce que le volcan islandais avec le nom impossible à prononcer est entré en éruption le 14 avril envoyant des tonnes de cendres volcaniques dans les airs. En conséquence, les autorités de l'aviation de l'Europe du nord ont interdit les vols de tous les avions commerciaux, créant environ cinq millions de naufragés dans le monde qui voulaient quitter ou rejoindre les aéroports impliqués. Un beau chaos s'en suivit avec l'espace aérien de l'Europe fermé pendant huit jours. Vers la fin de cette période les autorités ont été critiquées pour avoir réagi précipitamment et interdit inutilement des vols.

Il y a déjà eu des cas où les avions ont été sérieusement impactés par des cendres volcaniques, tel que le vol British Airways de Londres à Auckland en 1982 qui a perdu les quatre réacteurs après avoir traversé le nuage de cendres du mont Galunggung, un petit volcan qui venait d'entrer en éruption sur l'île de Java. Heureusement l'équipage a pu relancer les moteurs et atterrir sans accident à Jakarta. Mais la décision de fermer l'espace aérien européen était-elle justifiée ?

En réalité, le volcan Eyjafjallajökul est entré en éruption 26 jours auparavant, le 20 mars – les éruptions précédentes remontent à 1821-23. Il y avait également la possibilité que, cette fois-ci, Eyjafjallajökul pourrait déclencher l'éruption du mont Katla à côté qui est bien plus grand. L'éruption de mars eu comme effet de mettre le risque de perturbations des vols dues aux cendres volcaniques en exergue sur les registres des risques de bon nombre des autorités aériennes européennes. Ce qui manquait par contre était des données sur le niveau de cendres volcaniques qui serait sans danger pour les avions. Dans ces circonstances les autorités ont adopté une politique de tolérance zéro en spécifiant que la présence de cendres était inacceptable. Ils ont donc décidé qu'il valait mieux arrêter tous les avions jusqu'à ce qu'ils aient pu évaluer les résultats de vols de reconnaissance. Une fois que ces données furent disponibles et avaient été analysées, les conseils sur les niveaux d'acceptabilité de cendres volcaniques ont été modifiés et les vols commerciaux ont pu reprendre. Le conseil stipulait que « les compagnies aériennes sont sommées de procéder à leur propre évaluation des risques et développer des procédures opérationnelles pour prendre en compte les risques résiduels. »

Ceci est un bon exemple du principe de précaution en action. Ce principe dit que des actions de protection sont obligatoires dans toute situation dans laquelle il y a risque de dommage grave ou irréversible et quand il n'y a pas de preuve positive que ces dommages n'auront pas lieu. Des décisions sont prises pour protéger les gens du pire des cas possibles. Pour modifier la situation, il faut fournir la « preuve positive que ces dommages n'auront pas lieu ». Les autorités de l'aviation n'avaient pas d'alternative : elles étaient contraintes d'arrêter tous les vols jusqu'à ce qu'elles aient des données claires sur la vulnérabilité des moteurs d'avion à ces cendres volcaniques. Toute autre action équivaudrait à prendre des risques inacceptables avec la vie des passagers.

Comme passager fréquent des avions et un des passagers retardés, je crois que la décision était la bonne. Je préférerais la certitude d'un retard à la possibilité de m'écraser. Je reconnais que mon jugement est influencé par des biais cognitifs (tels que le manque de maîtrise, l'effroi et la contiguïté) ainsi que d'autres facteurs affectifs tels que l'anxiété. Mais quand des vies sont en jeu, il est important d'être certain que la menace est réduite au minimum. Il est préférable de retarder des milliers de gens que de permettre à un avion de s'écraser.

Dans nos affaires ou nos projets il est rare pour la plupart d'entre nous d'affronter des risques de vie ou de mort. Mais nous sommes souvent contraints à prendre des décisions difficiles dans des circonstances très incertaines. La leçon du volcan Eyjafjallajökul est qu'il faut être clair sur ce qui compte vraiment, et de ne pas se laisser contraindre à accepter des niveaux inacceptables de risque. À la limite, il convient d'appliquer le principe de précaution et choisir l'option la plus sûre, au moins jusqu'à ce que des meilleures données soient disponibles. Par contre, la plupart du temps il nous faut accepter un certain niveau de risque pour pouvoir continuer à fonctionner. Le défi est d'identifier le niveau acceptable de risque et de s'y attacher. Ceci sera toujours une affaire d'opinion et il y aura des gens qui ne sont pas d'accord. Il faut savoir prendre sagement des risques et ceci implique parfois de ne pas prendre de risque du tout.