

INTERVENTION DE M. CATTEEUW, SAFETY EXECUTIVE D'AIRBUS

Il est clair pour Airbus que le métier d'avionneur c'est légèrement différent de ce qui a été cité précédemment. La gestion du risque est un souci permanent et nous la prenons en compte au niveau de la conception des avions, bien sur. Il y a une réglementation à laquelle doit répondre la définition des avions mais nous avons aussi tous notre acquis, parce que nous faisons des avions depuis plusieurs années. Et nous essayons, autant que faire ce peu, de faire toujours un peu mieux que ce qu'exige le dernier standard de la réglementation. Par ailleurs, nous avons accumulé, actuellement, de l'ordre d'un peu plus de soixante millions d'heures de vols sur la flotte Airbus et on tient compte de ce retour d'expérience au moment de la définition des avions, de la conception des avions. Ensuite, bien sur, il faut fabriquer ces avions. Dans ce cas, je pense que nous sommes un peu plus proche de ce qui a été évoqué jusqu'à présent : le risque industriel.

Certainement, nous sommes peut être un peu moins exposés que dans l'industrie chimique, mais nous avons aussi également à observer certaines exigences et c'est ce que nous faisons tout particulièrement. Finalement, là où nous sommes le plus exposé, je pourrais dire, c'est au niveau du suivi des opérations en vol. Parce qu'il est clair, qu'à chaque fois que les gens montent dans nos avions, ils nous font confiance. Bien sur, ils font confiance à l'équipage qui est dans le poste de pilotage, mais ils font également confiance à l'avion. Et donc pour nous, ce suivi est très important et c'est un gros travail que de suivre avec les compagnies aériennes et avec les autorités de certifications, ce qui se passe en vol, et si les machines se comportent conformément à ce qui était prévu. Donc pour AIRBUS, l'objectif de sécurité, c'est l'objectif numéro un. Notre Président, Noël Forgeard, rappelle régulièrement que nous avons des objectifs qui sont permanents. La sécurité est l'objectif permanent numéro un de la maison Airbus.

Pour revenir à l'objectif permanent de sécurité, il y a des organisations spécifiques qui sont rattachées à très haut niveau. Et je pense - ceci a été évoqué - que si l'on veut qu'effectivement, cette culture de sécurité soit bien dispensée au sein de l'entreprise, il faut que ceci soit ressenti comme tel par tous les employés de l'entreprise : c'est-à-dire que tout le monde doit bien comprendre que la sécurité, effectivement, ça se traite depuis le haut niveau et, c'est ensuite, à tous les niveaux que ça se déploie. Donc ce que je voudrais dire, je ne vais pas rentrer trop dans les détails, mais si je prends le suivi des opérations en vol, le retour d'expérience, pour nous est primordial. Et nous avons des exigences réglementaires, certes, nous avons des contacts, comme je disais, avec nos clients opérateurs, et le moindre incident est enregistré et ensuite analysé. Parce qu'on peut s'apercevoir que, de temps en temps, il y a des incidents mais qui ne sont pas très graves. Alors vous avez peut être vu dans la presse, qu'un Airbus qui a tourné, qui a pris un virage un peu trop court en arrivant à Roissy, mais nous nous devons de détecter si c'était peut être une maladresse du pilote, ou est ce que c'était parce qu'il y avait une potentialité d'avoir quelque chose de plus grave. Donc tous ces retours d'incidents de tous ces vols sont analysés et à chaque fois nous nous projetons en disant : « Est-ce que, s'il y avait eu une autre combinaison d'événements ça n'aurait pas pu se terminer de façon plus dramatique ? ». En conséquence, nous faisons des études au niveau de la machine, mais du coup, nous commençons aussi à insérer dans l'analyse de sécurité, le comportement de tous les aspects extérieurs : le comportement de l'équipage, mais aussi de la tour de contrôle, du trafic, de la météo, etc. Je pense que M. Amalberti, qui à l'occasion de venir de temps en temps chez nous, est bien au courant et voit très bien ce que je veux dire.

Bref, dès que nous détectons quelque chose nous étudions ce retour d'expérience immédiatement. Eventuellement, cela nous conduit à faire des modifications sur les avions et donc à rattraper tous les avions qui sont en service, ou alors à modifier l'entraînement aux équipages, donc à regarder si sur les simulateurs il y a des choses à changer, si dans le cours que l'on donne aux pilotes, on ne pourrait pas présenter les choses d'une façon différente, et cela s'applique également, pour les mécaniciens qui sont chargés de faire l'entretien des machines. Donc, tous ces aspects nous permettent, avec les moyens de recherches qui sont mis en parallèle, avec les discussions que nous pouvons avoir, d'innover constamment et d'améliorer les machines, les services et les processus pour s'assurer que les avions en service se comportent d'une façon optimale.

Cette problématique concerne surtout le côté « en service ». En ce qui concerne la fabrication et donc le côté industriel, on s'attache de la même façon à reconnaître quels sont les risques. Et on s'attache même, au moment où l'on définit des outillages pour faire le nouvel avion, à utiliser l'acquis de ce qu'on avait fait sur les avions précédents et si il y a des choses que l'on peut faire de façon un peu améliorée, bien évidemment, nous en tenons compte. Ceci passe par l'éducation et la formation des gens, mais également par une connaissance approfondie des risques possibles. Donc tous ces aspects sont bien sûr pris en compte au niveau Airbus.

Il y a un point, je pense, qui est aussi important : il ne faut pas oublier de faire de temps en temps des audits et vérifier si les processus que nous avons mis en place sont bien suivis. Est-ce qu'il n'y a pas de petites déviations ? Et est-ce que, effectivement, lorsqu'il y a quelques déviations, celles-ci remontent bien dans l'organisation, de façon à ce que l'on puisse prendre les mesures correctives qui s'imposent. Je crois que l'on peut dire que, nous aussi, nous recherchons en permanence des solutions de maîtrise durable pour pouvoir gérer ces risques et insérer cela pour tenir compte de l'environnement, de la santé, de la sécurité là ... De plus, je pense que cela doit porter sur tout le cycle de vie du produit : donc dès l'instant de la conception, de la production et les vingt-cinq, trente ans où l'avion va être en service.

Je voudrais également souligner un point : nous avons une particularité, c'est que nos avions ne restent pas confinés dans l'enceinte de l'usine, ils s'en vont dans le monde entier et donc nous sommes obligés de nous adapter avec les différentes cultures. Alors là, non seulement on se trouve confrontés à des cultures industrielles mais aussi à des cultures des différents pays. Il est clair qu'on peut discerner que dans certaines parties du globe, les gens ont un certain comportement qui n'est pas le même que celui que l'on peut trouver en Europe ou aux Etats-Unis. Donc pour conclure, ce que je voudrais dire, c'est que, bien sur, nous sommes heureux et fiers de participer à l'Institut et que, je pense que nous pourrions certainement apporter quelque chose à l'Institut. Et dans la mesure où il y a d'autres industries participantes qui ont d'autres aspects, je pense qu'il serait très utile aussi pour nous de mieux appréhender, et peut être bien, je l'espère, apprendre quelque chose en provenance des autres domaines que nous ne connaissons pas très bien.