

Question : La réglementation européenne en maintenance dit de mettre en place un système de retour d'expérience et de gestion des facteurs humains. Que se passe-t-il après lors de son application dans chaque Etat ?

Deuxièmement, il peut exister un paradoxe par rapport à la sécurité, lorsqu'une préconisation de constructeur est impossible à appliquer tant au niveau national qu'international, comme la mise à la terre avant toute intervention au sol sur un avion qui était impérative pour le constructeur ; lequel finira par modifier sa documentation parce qu'il est impossible d'obtenir la mise à la terre de tous les aéronefs, tant d'un point de vue national qu'international.

Maxime COFFIN : Cette notion de prise en compte du retour d'expérience et de son exploitation est en train de se développer. Elle est plus avancée dans certains domaines parce qu'on a commencé plus tôt. Il est préférable que ce soit fait sur une base volontaire, sur un véritable engagement, qu'imposé réglementairement, car la contrainte risque alors d'être moins bien vécue.

Quand on développe des guides, s'ils ne sont pas mis en œuvre, c'est qu'il faut aller encore plus loin. Le système est encore nouveau. Il faut lui laisser le temps de se stabiliser mais on reviendrait sur un rôle de l'Etat réglementaire, si on constatait que l'approche sur la base du volontariat ou des guides n'était pas suffisante.

De façon très globale, le système de sécurité d'aviation civile est très centré autour de l'aéronef et de la sécurité de son vol, et nos règlements aériens n'abordent pas les conditions de sécurité du travail sur une plateforme. Or, les règlements de sécurité publique de la plateforme considèrent qu'ils n'ont pas à les aborder non plus. Ces questions ne sont donc pas bien traitées aujourd'hui. Le raisonnement de la vue d'ensemble n'a donc pas été assez poussé.

Q. : La légitimité de l'autorité quand elle écrit des textes réglementaires vient du fait qu'elle est compétente et qu'elle connaît le terrain. Qu'en sera-t-il demain, puisque l'autorité de terrain n'écrira plus les textes et que ce système de gestion de la sécurité fait qu'on ne va plus contrôler les gens mais les papiers qui stipulent que le contrôle est bien fait ?

M.C. : L'éloignement du prescripteur réglementaire du terrain est effectivement une crainte qu'on peut avoir. Il faut trouver un équilibre.

L'AESA a besoin de grandir un peu. Il faut mettre en place un système européen avec une autorité européenne, des autorités nationales et des opérateurs, et que tout cela fonctionne ensemble et non pas de façon antagoniste. L'agence est partie de zéro et elle a quand même construit un certain nombre de choses intéressantes. Cet objectif de règles techniques communes en Europe est très important. Il reste des obstacles à surmonter, tout est encore en construction.

Q. : Un des constats d'hier a été une méconnaissance du fonctionnement de l'AESA par les syndicats qui voient les règlements se faire sans eux et sans que l'impact social de la réglementation n'ait été pris en compte. Comment le système pourrait-il évoluer pour que les organisations professionnelles puissent s'intégrer dans cette démarche difficile ?

M.C. : Premièrement, donnez à vos interventions une dimension européenne, car l'agence, comme la communauté d'une façon générale, sera toujours beaucoup plus réceptive à ce qui vient d'un organe multinational que d'un organe national. Cela veut dire aussi qu'en tant qu'organe national, il faut travailler pour arriver à être influent dans cet organe européen.

Deuxièmement, pour être efficace, intervenez en amont de la proposition et pour cela, je ne connais qu'une méthode, le lobbying. Il faut sortir du système réactif.

Q. : Y a-t-il une réflexion au niveau français ou européen sur le développement d'outils pour évaluer la mise en œuvre de ces systèmes qui ne se résument pas à la validation d'une conformité réglementaire mais doivent aussi prendre en compte une observation sur le terrain de l'activité, et l'ensemble des parties prenantes ? Car, aujourd'hui, la plupart des audits se contentent bien souvent de regarder une conformité par rapport au référentiel.

M. COFFIN : Au niveau DGAC, cette problématique de développer notre capacité à mesurer l'efficacité de nos actions a bien été identifiée. En revanche, la recherche de ces indicateurs eux-mêmes reste très embryonnaire.

Il faut effectivement avoir cette démarche très volontaire du PSE. Pour autant, il ne faut pas négliger la conformité réglementaire de base.

Q. : Avec une chance sur un million d'heures de vol d'avoir un accident, cela signifie-t-il que lorsqu'on vole 20 000 heures, il y a une chance sur 50 d'avoir un accident mortel ?

M.C. : Non. Cela veut dire que si, en tant que commandant de bord, vous avez fait 20 000 heures de vol, si vous viviez 50 vies pour arriver à un million d'heures de vol, dans l'une de ces vies, effectivement, vous pourriez décéder d'un accident aérien et pas dans les 49 autres.