



Yves LAMBERT
Ancien Directeur général
d'EUROCONTROL

« Les objectifs du programme SESAR* sont très ambitieux. Ils sont déclinés depuis ceux du conseil de la recherche européenne : augmenter la capacité par 3 en 2020 ; diviser l'impact environnemental ; augmenter la sécurité par 3 ; diviser les coûts. »

*Single European Sky ATM Research

« Une prévision très serrée pour 2030, le trafic va environ doubler, (...) mais la capacité n'aura augmenté que de 40 %. Que va-t-on faire des 60 % restants ? »

« Eurocontrol est perçue de façon très différente selon les pays. Pour les Français, c'est avant tout l'artisan du ciel unique européen, donc chez les contrôleurs, ce n'est pas obligatoirement une institution en odeur de sainteté. Pour d'autres pays, Eurocontrol est plutôt vu comme une sorte de Robin des bois qui va les sauver de la culture punitive, et leur apporter une certaine protection en édictant des règlements. »

« La maturité et la réflexion font qu'on sait très bien comment marche la collecte d'incidents, et que ce n'est pas bon signe de ne pas avoir d'incidents. »



Christine FASSERT
Chercheuse
au CETCOPRA

« On ne peut être transparent que lorsqu'on maîtrise aussi l'interprétation de l'information que l'on donne. Si on doit déléguer cette interprétation à un tiers pouvoir, c'est normal peut-être de ne pas vouloir être transparent, parce que dans ce cas, on est dépossédé de ce qu'on sait de la contextualisation du chiffre. »



Etienne LICHTENBERGER
Directeur de la prévention des risques
et assurance qualité Air France

« Sans règles, sans sentiment d'appartenance à un groupe, je pense qu'on ne peut pas développer de système qualité ou de prévention efficace. »

« (...) les démarches prévention et les démarches qualité doivent fonctionner en parallèle. Elles doivent se parler mais il faut bien s'assurer qu'elles ont, l'une et l'autre, une forme d'autonomie pour pouvoir aller jusqu'au bout de leur propre logique. »

« A la maintenance, nous avons une assurance qualité entretien avec trois pôles organisés autour de nos grandes organisations de maintenance : un pôle avion ; un pôle équipement et un pôle moteur où, comme pour les Opérations aériennes, nous exerçons toutes les opérations de surveillance. »



Dominique GRANVILLE
Directeur de l'assurance
qualité entretien Air France

« La démarche de SMS est une approche un peu plus systématique et explicite, puisqu'elle va fournir des outils à notre organisation pour pouvoir bien quantifier et mesurer ce risque sécurité des vols pour atteindre des niveaux maximaux de sécurité. »



Claude LE TALLEC

Chercheur à l'ONERA,
Coordinateur d'un projet de transport
aérien entièrement automatisé

Jean-Michel BIDOT

CDB Instructeur Air France,
Spécialiste FH, membre de la COMETEC

« Il faut que l'automate assiste le pilote et pas le contraire. »

« Nous avons besoin, nous compagnies aériennes et nous transport aérien public, d'une statistique d'accident de 10⁻⁷, c'est-à-dire au moins, moins d'un accident par 10 millions d'heures de vol. Pour l'instant, sur les 20 ans qui se sont passés, on en est pour tous transports de passagers confondus, y compris les charters, à 10⁻⁶ dans le monde ; cela veut dire un crash par million d'accidents. »

« Dans le projet IFATS* il ne s'agit pas de faire du tout automatique, mais de faire ce qu'il est raisonnable d'espérer en associant les niveaux d'automatisation et d'utilisation de l'humain au meilleur de ce qu'on peut en attendre. » *Innovative Future Air Transport System

« Il ne faut pas penser qu'il n'y a plus d'hommes dans la boucle. C'est simplement que l'homme n'est plus au même endroit ; il n'est plus dans l'avion mais quelque part au sol. »

« Vers 2020 ou 2025, nous aurons des drones qui seront certifiés avec des référentiels techniques, admis par tous, avec un niveau de sécurité élevé. »



OMNES est une association, loi 1901, créée en 1995 par Alain Dubourg (sous le sigle ACGN Air France jusqu'en 1998) dont l'objet est d'organiser pour les militants des syndicats d'Air France des séminaires sur un thème d'actualité. A cet effet, des conventions de formation sont conclues avec la direction d'Air France. OMNES organise deux séminaires par an, sur deux journées, et depuis 2008, deux conférences sur une matinée. Tous les syndicats y sont conviés, une trentaine de militants syndicalistes d'Air France y participe. L'association a pour responsabilité la recherche d'intervenants français et internationaux parmi les plus compétents sur le thème choisi pour le séminaire. Chaque intervenant présente un exposé, puis un débat s'instaure avec les syndicalistes. L'intégralité des actes de ces séminaires-conférences et leurs synthèses sont accessibles sur le site : www.omnes-airfrance.com

Les séminaires d'OMNES sont ainsi devenus, au fil des années, un lieu de rencontres et de débats constructifs entre les militants des différents syndicats des personnels au sol et navigants d'Air France, sur les problématiques nouvelles auxquelles ils sont confrontés. Ces forums contribuent de ce fait à créer une dynamique du mouvement syndical d'Air France.

Depuis 2005, les syndicats de KLM participent aux séminaires OMNES Air France, et un séminaire commun OMNES AIR FRANCE KLM est organisé chaque année alternativement aux Pays-Bas et en France. Ils ont créé depuis, le Dutch Union Omnes Program Committee, qui regroupe sept syndicats de KLM.

Les participants sont des responsables et des militants syndicalistes d'Air France de la CFDT, SNGAF-CFTC, CFE-CGC, CIFOAF, SNMSAC-UNSA, SNPL F ALPA, SNPNC, UNAC et UNSA-Smaf, ainsi que des responsables et militants syndicalistes de sept syndicats de KLM : CNV (Christelijk Nationaal Vakverbond), FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging), NVLT (Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici), de Unie (Vakbond voor industrie en dienstverlening), VHKP (Vereniging van Hoger KLM Personeel), VNC (Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel) et VNV (Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers).

contact : omnes-airfrance@wanadoo.fr



Edito

Réglementation aérienne Evolutions et perspectives

Séminaire du 8 et 9 décembre 2008 à Roissy CDG

Partant du principe qu'aucune résolution d'un quelconque problème n'est possible sans prise de conscience de son existence, OMNES, association intersyndicale, a pour objectif d'ouvrir nos esprits à la fois aux questions transversales et à la prospective de nos métiers.

Le constat de l'écart entre la confiance des salariés dans le niveau de sécurité aérienne de leur compagnie et le piètre classement de notre compagnie dans les statistiques de sécurité aérienne (que ce soit en dommages indemnisés, ou en nombre d'incidents/accidents précurseurs) avait amené le conseil d'administration d'OMNES à décider d'une initiative sur ce sujet.

Le thème de ce séminaire qui tournait autour de la réglementation et de la sécurité aérienne avait pour objectif de tenter de montrer l'influence de l'une sur l'autre. Le processus de création de la règle, sa mise en oeuvre et sa sanction démontrent un système en permanente adaptation et donc, sa perfectibilité.

Dans un univers aérien, par essence international, la règle se doit d'être internationale. L'OACI définit le minimum acceptable, les pays développés y ajoutent leurs empreintes (FAR-US, JAR-EU) et les compagnies aériennes leurs manuels d'exploitation. Les différentes autorités se rassurent en écrivant des règles. Personne n'est réellement convaincu qu'elles résoudre les problèmes, mais l'objectif n'est-il pas qu'elles tiennent la route devant le questionnement de la société, qu'il soit syndical, politique ou judiciaire ?

On arrive ainsi à une sorte de surdose de règles, et dans certains cas aussi, une surdose de procédures qui rend leur application très difficile, parfois impossible.

Si un système complexe était prédictible, les procédures s'autoréguleraient, permettant la construction d'avions automatiques. Force est de constater que la réglementation ne peut pas tout prévoir. Plus le législateur veut rentrer dans les détails, plus il contraint la part d'initiative qui permet de traiter les problèmes complexes. Mais, dès qu'il laisse un degré de liberté, il faut savoir que c'est normal de se tromper, reconnaît Maxime Coffin.

L'aviation, c'est comme dans une équipe de foot, il ne suffit pas d'acheter les bons joueurs, il faut encore qu'ils jouent bien ensemble. Malheureusement souvent dans les grandes organisations, la gestion des risques consiste à les passer au voisin, au lieu de les traiter ensemble, comme l'analyse Jean Pariès.

En final, le risque, c'est à minima la sanction (administrative, disciplinaire ou pénale), souvent la contrainte sur le développement de l'activité économique et au pire, l'accident, avec son cortège de malheurs.

Jean-Michel Bidot énonce qu'un système qualité dans la meilleure des usines japonaises permet un rebut sur 10 000 objets produits, soit 10⁻⁴. Or l'aviation a pour objectif 10⁻⁷ soit 1 000 fois mieux. Il y a une grande différence entre savoir appliquer une procédure et savoir résoudre un problème. Tout cela pour souligner que c'est l'homme qui doit parcourir les derniers ordres de grandeur, c'est lui qu'il faut encourager, même si comme le remarque James Reason : L'erreur et l'intelligence sont les deux faces d'une même pièce de monnaie.



Bonne lecture
et rendez-vous sur le Net...

Geoffroy BOUVET
CDB Instructeur Air France
Administrateur OMNES

www.omnes-airfrance.com

« Il ne faut pas confondre ce domaine du transport aérien public, international, avec tout ce qui se passe en matière de déréglementation/dérégulation, d'open sky. Demain, on vous parlera du ciel unique européen, il n'empêche que vous êtes toujours, même dans le ciel unique européen, dans la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur son sol ! »

« (...) L'aviation a d'abord été créée dans un cadre de guerre, un cadre militaire, et c'est très important de s'en souvenir. Au lendemain de guerre, que faire de tous ces avions ? De ces pilotes ? Que faire des mécaniciens, du personnel au sol ? Les utiliser dans des activités civiles. »



Bernard PESTEL

Directeur de l'IFURTA, Professeur associé de Droit d'Aix en Provence, Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, CDB Air France

« Le 11 septembre 2001 est une révolution. Pourquoi ? Parce qu'avant, on protégeait l'avion, l'aéronef et tout ce qu'il transportait (passagers, personnel navigant et biens transportés). (...) Après le 11 septembre 2001, c'est l'avion de transport qui est devenu une arme. On dit une arme par destination sur le plan juridique et pas n'importe quelle arme : une ADM, une arme de destruction massive. (...) Cela change toutes les règles en matière de sûreté. »

« On a le choix en gros, entre l'hypocrisie, c'est-à-dire faire semblant d'appliquer la règle mais s'arranger dans les coins pour faire le travail, ou la paralysie totale. »

« A partir du moment où l'on écrit des règles pour piloter un système et en même temps pour décider de la punition à appliquer à l'acteur de ce système, on a un conflit d'intérêts dans l'écriture de la règle. C'est pour cela que j'ai évoqué la notion de "no blame culture", c'est-à-dire le fonctionnement d'une entreprise dans laquelle, par principe, on s'interdit, sauf cas extrême, d'utiliser la punition ou la culpabilité, etc., comme outils de pilotage. On peut alors écrire et appliquer des règles plus intelligentes, plus lucides, plus représentatives de ce qui se passe effectivement. »

« On a complètement sous-estimé, même si on fait des formations CRM, etc., le rôle du collectif de travail, de sa dimension fondamentale dans la gestion des risques quotidiens et son rôle de normalisation. C'est l'équipe qui dit comment on joue la partition dans cet atelier, dans cette entreprise, dans cette situation. »



Jean PARIÉS

Consultant, Président de la Société DEDAILE

Quelques échos du SEMINAIRE



Maxime COFFIN

Directeur du Contrôle et de la Sécurité à la DGAC

« Il faut toujours se poser la question en matière de réglementation, de savoir si en imposant, au nom de la sécurité, une exigence trop forte, on ne va pas freiner le développement technologique qui, lui, est également source de progrès importants. »

« On formule toujours "70 ou 80 % des accidents sont liés à une défaillance humaine, une cause humaine, etc." Je demande toujours qu'on fasse attention à ce qu'on dit quand on donne ce chiffre, parce que premièrement, il faudrait citer tous les accidents qui sont évités grâce à l'intervention en dernier ressort du navigant. Deuxièmement, c'est trop simplificateur de dire "c'est une défaillance humaine". Dans 70 ou 80 % des accidents, on a mis le pilote dans une situation où il ne pouvait pas trouver la solution. »

« Quand on a pris un règlement, on l'a fait au détriment d'une part de liberté, au détriment d'une part d'économie, parfois au détriment d'une part de bien-être social. »

« On va rajouter une petite transgression à une autre, à une troisième, etc., et on va faire cela chez un, dix, cent, mille opérateurs. Et un jour ou l'autre, chez l'un de ces opérateurs, cette transgression se finira par l'accident. Aucun d'entre eux n'aura eu, à aucun moment, conscience qu'il s'est écarté de son référentiel. »

Retrouvez l'intégralité et les résumés des exposés et débats du séminaire sur www.omnes-airfrance.com

« Il faut que toutes les parties prenantes du transport aérien arrivent, ensemble, à trouver le chemin le plus consensuel possible pour satisfaire les exigences économiques, la compétitivité et le besoin de mobilité de nos concitoyens, mais en même temps, maîtriser toutes les nuisances environnementales qui, elles, sont de moins en moins acceptées. »

« L'enjeu, c'est qu'à un moment donné, si la contestation est très forte, ce ne seront pas trois vols de nuit que vous aurez mais plus rien du tout ! »

« La surface d'empreintes acoustiques au sol a été divisée par 7 en 30 ans. »



Ghislaine ESQUIAGUE

Secrétaire générale adjointe de l'ACNUSA, Ancienne Secrétaire générale de l'INRETS

« L'aéroport sur lequel on relève le plus de manquements, c'est CDG et de loin. En 2007, 396 manquements sur les 495 relevés sur l'ensemble des 10 aéroports concernés. Le plus important motif de sanctions concerne les créneaux, et concerne des avions qui décollent sans créneau, la nuit. »

« J'encourage les organisations professionnelles à mettre une veille documentaire en permanence sur le site de l'AESA, parce que celle-ci ne dit rien. »



Michel BÉDRINE

Chargé de mission DGAC, CDB retraité Air France

« Il faut que les organisations se prennent en main pour aller réellement changer leurs méthodes de relations. Ce n'est pas la peine d'aller voir le ministre. Il vaut mieux aller faire du lobbying à la Commission ou à l'AESA, c'est bien plus efficace ! »

« Dans le système communautaire nouveau, vous avez des exigences essentielles dans le règlement de base qui est élaboré et discuté selon une procédure dite du trilogue, entre le Parlement européen, la Commission européenne et le Conseil, et qui est complétée par des règles de mise en œuvre qui sont adoptées par la Commission européenne sur proposition de l'agence européenne. »

Cela marque le passage d'une Europe de la coopération, où chaque Etat mettait en œuvre de manière volontaire les règles techniques, à une Europe de l'intégration où les dispositifs seront impératifs dans tous les Etats de l'Union et auront une valeur supra législative. »



Jean-Yves PIÉRI

Chef du bureau réglementation de la sécurité des personnels aéronautiques à la DGAC