

## Comme un bus dans les airs

Une interview du chef du personnel d'Airbus Hamburg, Rainer Knuff, qui est en fait ingénieur et est maintenant devenu chef du personnel et s'occupe des 15 000 employés d'Airbus à Hambourg. Il nous explique pourquoi Airbus, finalement, c'est comme un puzzle.



Dans le bureau de Monsieur Knuff

**Vous aviez quel âge quand vous avez pris l'avion pour la première fois ?**

La première fois, j'avais seize, dix-sept ans. J'ai pris l'avion pour partir en vacances avec mes parents.

**Ça vous a toujours intéressé, les avions ?**

Oui. J'aimais déjà bien prendre l'avion à l'époque où j'ai fait mes études, mais je ne me doutais pas encore que je travaillerais pour une entreprise qui en construit.

**Qu'est-ce que vous faites exactement ?**

J'ai une formation d'ingénieur. J'ai commencé dans le domaine de la planification, c'est-à-dire que je calculais, par exemple, si c'était rentable de bâtir de nouveaux hangars pour ensuite construire de plus gros avions. Maintenant, je suis responsable de tout le personnel, je m'occupe de tous les gens qui travaillent ici.

**Combien de personnes travaillent ici ?**

Nous sommes ici 1700 employés qui

travaillons dans différents domaines. Il faut répondre à toutes sortes de questions, par exemple : Faut-il de nouveaux modèles ? Combien faut-il construire d'avions et quels types doit-on construire ? Comment faire pour qu'ils puissent voler et comment faudra-t-il les aménager pour qu'on s'y sente à l'aise, pour proposer à manger, pour aménager des cuisines, des toilettes ? Comment fonctionnera l'approvisionnement en oxygène ? Pour tout ça, on a besoin de collaborateurs différents: il y a ceux qui mettent des vis et ceux qui construisent ou réfléchissent à quoi ressemblera l'avion.

**Depuis quand ça existe Airbus ?**

Depuis la fin des années 60. Quatre pays – la France, l'Allemagne, l'Angleterre et l'Espagne – voulaient construire ensemble un avion de 250 à 300 places, ça n'existait pas encore, c'est comme un bus dans l'air. Et c'est comme ça que le nom a été inventé. Le A300 a été créé entre 1970-72. Et chacun des quatre pays en construit une partie.

**C'est comme un puzzle ?**

Exactement.

**Où est-ce qu'on finit la construction des Airbus ?**



En route pour Montréal



Le premier vol du A380

A Toulouse.

### **Airbus, c'est important pour l'Europe? Et pourquoi ?**

Airbus est de nos jours une grande entreprise européenne. La centrale, donc là où se trouvent les chefs, est à Toulouse. Avant, chaque pays envoyait des pièces de construction à Toulouse et touchait de l'argent en échange. Aujourd'hui, Airbus fonctionne comme une unique grande entreprise. Les frontières n'existent plus pour Airbus. Un employé en France travaille et est traité de la même façon qu'un employé en Allemagne, en Angleterre ou en Espagne. C'est partout pareil, indépendamment du pays d'où l'on vient ou du pays dans lequel on travaille. C'est ce qui caractérise Airbus.

### **Est-ce que tous les employés gagnent la même chose ?**

Ils gagnent la même chose pour le même travail. Pour évoluer, les pays européens doivent se souder. Tu parlais avant de puzzle. Airbus illustre bien cette Europe de plus en plus unie.

### **Est-ce qu'il y a aussi des désavantages à travailler à plusieurs ?**

On construit le cockpit en France, les ailes et une partie des cabines en Angleterre, on construit en Allemagne l'autre partie des cabines, et tout doit correspondre, là aussi c'est comme dans un puzzle. Et ça, c'est

une des difficultés. L'autre, c'est que chaque pays a sa mentalité : un Français pense et agit autrement qu'un Allemand, un Anglais ou un Espagnol. Et tous les quatre doivent travailler ensemble. Ça commence par le problème de la langue. Officiellement, c'est l'anglais. Pour pouvoir travailler ici, il faut savoir l'anglais. Il y en a pas mal aussi qui parlent français. Mais ça n'a pas toujours été comme ça.

### **Pourquoi construit-on les Airbus dans 17 endroits différents ?**

On s'est dit, ce ne serait pas juste que deux villes seulement, Hambourg et Toulouse, profitent d'Airbus. Il faut créer partout en Europe de nouveaux emplois. D'ailleurs, on ne trouverait pas assez de gens spécialisés prêts à travailler à Hambourg ou à Toulouse.

### **Est-ce que tous les employés des quatre pays ont les mêmes droits ?**

Oui, à quelques petites différences près. Quand on dit, tous les employés ont droit à 5 jours de formation, c'est valable pour tous, dans les quatre pays.

### **Est-ce qu'ils ont la possibilité de changer de lieu de travail ?**

C'est même souhaitable. D'ailleurs, regardez mon cas : j'ai travaillé pendant 7 ans à Toulouse, ça m'a donné l'occasion de connaître la France et je conseillerais ça à tout le monde. C'est la meilleure occasion

de connaître les autres, leur culture, leur façon de penser ou d'agir. C'est super.

### **Tous les employés ?**

Oui, à tous les niveaux, qu'ils travaillent à serrer des vis et des boulons, à planifier ou qu'ils soient chefs. On souhaite que chaque employé aille au moins une fois à l'étranger ou au moins qu'il change souvent de poste. Moi, je suis ingénieur, mais au service des



Le hall comète pour la famille des A320

ressources humaines<sup>1</sup>. Ce n'est pas courant. Avant, on apprenait un métier, ingénieur par exemple, et on restait ingénieur toute sa vie durant. Nous, ce n'est pas ce qu'on veut. Pour qu'on puisse faire aussi d'autres expériences.

### **Combien de gens de différents métiers participent à la construction d'un avion ?**

On a surtout besoin d'ingénieurs, mais aussi des gens qui s'occupent du personnel, des commerciaux, on veut aussi gagner de l'argent, donc il faut savoir à l'avance ce que va coûter un avion.

### **Quel est le continent qui achète le plus d'Airbus ? L'Europe ?**

Oui, c'est l'Europe. On remarque l'avantage de la production à domicile. Air France et Lufthansa sont des gros clients d'Airbus, ils soutiennent beaucoup l'entreprise. Mais Airbus vend aussi des avions en Amérique, là où se trouve son grand concurrent

Boeing. Et, fait important, on vend de plus en plus d'avions en Asie, c'est-à-dire à la Chine, à l'Inde, au Pakistan, au Japon. Ce sont des grands pays avec beaucoup d'habitants qui, eux aussi, doivent se déplacer. C'est pourquoi ils s'intéressent tout particulièrement au A380 qui pourrait transporter jusqu'à 800 personnes. Donc, on leur vend de plus en plus d'avions.

### **Pourquoi ça s'appelle le A380 ?**

Parce qu'il a deux étages, comme un 8. En plus, on n'aurait pas pu prendre le 7, ce n'est pas un chiffre porte-bonheur en aéronautique.

### **Vous pensez aussi à l'environnement ? Un Airbus, ça pollue beaucoup par exemple ?**

Une des causes de la pollution est due aux gaz d'échappement. Si l'on prend en exemple le A380 avec 500 passagers à bord et si on le compare à une voiture avec 4 passagers, la voiture consommera 8 à 10 litres de carburant pour 100 km, ce qui fait par personne ?

**2 litres ? 2,5 litres.**



L'idéal serait que les avions fonctionnent à l'hydrogène

Exactement. Quand on calcule par passager, la consommation d'un avion revient à la même chose qu'une voiture. On peut donc dire que l'avion n'est pas plus nocif que la voiture. Les avions sont de plus en plus modernes, on travaille étroitement avec le fabricant de moteurs Roll Royces pour que les avions soient de plus en plus performants, qu'ils consomment de moins en moins. Et que le niveau sonore

<sup>1</sup> Tout ce qui concerne les gens qui travaillent dans une entreprise.

soit réduit, qu'ils fassent donc moins de bruit. L'idéal, ce serait que les avions ne fonctionnent plus au kérosène, c'est-à-dire l'essence, mais...

#### **A l'électricité ?**

Ce serait difficile, ça consommerait trop d'électricité.

#### **A l'hydrogène ?**

Exactement, à l'hydrogène, c'est ce que font les fabricants de voitures.

#### **Est-ce que tous les avions sont aménagés de la même façon ?**

Non. Les compagnies aériennes aménagent les avions comme elles le veulent. Dans le A380 par exemple, il y a beaucoup de place à cause des deux étages. Certaines compa-

gnies disent qu'à l'étage du haut, les passagers ne resteront pas seulement assis, on pourra mettre un bar ou un coin télé. On pourrait même faire une salle de sport.

#### **Dans les avions venant de pays différents, le manger est différent ou c'est le même partout ?**

Là aussi, ce sont les compagnies aériennes qui décident : Airbus ne fait que construire l'avion. Dedans, il faut qu'il y ait un coin cuisine, des toilettes. C'est les compagnies aériennes propriétaires de l'avion, donc Air France, Lufthansa, ou Air India... qui utilisent les cuisines et elles peuvent faire ce qu'elles veulent. Ça n'a plus rien à voir avec Airbus. Le manger est fait à terre. Dans l'avion, il n'est que réchauffé.



**Une fois le travail terminé, on regarde atterrir le Béluga**