

Au Haillan, Thales mélange les genres pour son cockpit du futur

Le « Hub » réunit chimistes, électroniciens, psychologues...

CLAUDIA COURTOIS

Le Haillan (Gironde),
correspondance

Au Haillan (Gironde), chez Thales Avionics, on ne cultive pas que le secret militaire. L'innovation aussi fait partie des martingales locales. Depuis 1975, les 1 000 salariés du site s'activent pour concevoir les cockpits et les viseurs que l'on trouve sur des avions militaires de type Rafale ou Mirage 2000, sur des hélicoptères Tigre ou encore sur des aéronefs civils, européens comme Airbus, canadiens comme Bombardier, ou russes comme Sukhoi.

Equiper les pilotes, c'est un joli marché. En 2012, le chiffre d'affaires de la branche avionique de Thales (six sites dont celui du Haillan) s'élevait à 1,3 milliard d'euros. Afin de continuer à lutter à armes égales avec la concurrence américaine, l'établissement girondin a ouvert, en juin 2012, un nouveau lieu en plein cœur du site, baptisé « Innovation Hub ».

L'idée est d'associer dans un même espace des chimistes, des mécaniciens, des électroniciens, des mathématiciens, des spécialistes des sciences cognitives ou encore des ingénieurs système...

Cela n'a l'air de rien mais en réalité, c'est une petite révolution dans le monde de Thales. Et de l'aéronautique en général, un univers fait de cloisons bien hermétiques : « Il s'agit de favoriser la rupture de pensée dans la conception de projets nouveaux en mettant l'homme et non plus la technologie au centre du paradigme », souligne Sylvain Hourlier, médecin militaire, spécialiste des sciences cognitives chez Thales.

En clair, il s'agit de concevoir des équipements plus ergonomiques

en s'appuyant sur un mélange de compétences diverses, qui communiquent au jour le jour.

« Il s'agit de regrouper sur un même lieu des équipes différentes qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble pour le développement et la maturation de projets », souligne Bernard Bonnet, responsable innovation du « centre compétences cockpit ».

Pour découvrir ce nouveau « bouillon », il faut traverser de longs couloirs tristounets, croiser des dizaines de petits bureaux – « des cages à poule », souffle-t-on en interne. Après quelques minutes de marche, on tombe sur un grand espace ouvert de 600 mètres carrés aux murs de verre, aux cloisons orange et vert clair – aux anti-

Une quarantaine de personnes travaillent sur le site girondin à la conception de Proteus

podés de la couleur « bleu Thales » – avec canapé bleu lagon et tapis chocolat d'un côté, fauteuils vert anis et télévision de l'autre, grande table et chaises hautes plus loin.

A l'entrée, deux simulateurs de vol – d'un côté, Odicis, présenté en 2011 au Salon du Bourget ; de l'autre, Proteus, le cockpit du futur dont on ne voit que la coque pour le moment. Les deux machines ne sont pas là pour faire joli mais bien pour avoir un « feed-back » des pilotes invités, comme le sont les aviateurs, sous-traitants et fabricants. « C'est un espace de travail, pas un

show-room », souligne Dominique Gianonni, le directeur du site girondin.

Autour de cette « place », une dizaine de petits bureaux aux portes toujours ouvertes. Et sur tous les murs ou presque, de grands panneaux type Veleda.

« Nous nous sommes inspirés de lieux de travail comme ceux de Facebook, de Google ou d'Apple avec des notions de transparence, de bureaux ouverts, un lieu chatoyant pour développer un vrai plaisir, du confort physique et visuel », explique Thomas Felix, fondateur d'une agence bordelaise de designers industriels et d'aménagement d'espaces, conceptrice du Hub. Car, on le sait, cela pousse à plus d'efficacité, de créativité et d'échanges. » Le tout a nécessité trois mois de travaux et 2 millions d'euros d'investissement.

Au total, une quarantaine de personnes travaillent au Hub. Et c'est ici que se prépare le cockpit du futur Proteus, capable de s'adapter aux avions civils comme aux aéronefs militaires. Il sera présenté au prochain Salon du Bourget, en juin. Pour le moment, ce sont de grands schémas et des chiffres rouge et noir sur un mur blanc, une maquette en carton posée sur un tabouret et une coque blanche.

On sait qu'il sera plus tactile, plus flexible, avec une interface homme-machine pensée pour pouvoir naviguer d'un sujet simple à un autre plus complexe. « L'interface pilote-système est pensée pour respecter les modes de fonctionnement cognitifs d'un être humain, avec, entre autres, le respect des schémas mentaux », détaille Sylvain Hourlier.

Un cockpit qui s'adapte à la manière de penser du pilote ? On comprend mieux : Proteus est le dieu grec qui apparaît sous des formes multiples. ■