

Malaise dans la sécurité des hélicoptères en Suisse

ACCIDENTS Audits, rapports en cascade, milliers de pages de règles, formation inadaptée: l'industrie est étouffée par la réglementation européenne. Un expert mondialement reconnu tire la sonnette d'alarme: «La sécurité est en danger.»

PATRICK OBERLI
patrick.oberli@lematin dimanche.ch

5 novembre 2023. Claude Vuichard écrit à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). «En tant qu'expert international en sécurité des hélicoptères, il est de mon devoir de signaler un danger à l'OFAC: d'un point de vue opérationnel, la formation en montagne dans le domaine des hélicoptères a atteint un état critique.»

Sur deux pages, le Fribourgeois de 67 ans, mondialement reconnu dans le domaine de la sécurité, ancien pilote du Conseil fédéral, 17'000 heures de vol au compteur sur 20 types d'hélicoptères, déplore la dégradation des exigences pratiques demandées aux futurs pilotes et instructeurs. Depuis 2021 et l'entrée en vigueur d'une nouvelle ordonnance, «les conditions d'obtention d'une licence d'instructeur de vol en montagne sans restriction ont été réduites de moitié. Puis il dénonce la surréglementation héritée de l'Union européenne, qui étouffe les entreprises et les pilotes jusqu'à capter une part de la concentration auparavant mise sur les vols. «Cela affecte massivement la sécurité opérationnelle.»

14 février 2024. À Nozac (VS), un hélicoptère touche un câble. On ne le sait pas encore, mais c'est le premier épisode d'une série noire. Le 12 mars, près de Rothenhausen (TG), on enregistre l'accident d'un appareil au décollage. Le 16, à Sitterdorf, c'est un atterrissage qui se passe mal. Encore le 16, à Vétroz (VS), un hélicoptère tombe sur un terrain d'entraînement. Enfin, le 2 avril, le plus gros drame. Un hélicoptère s'écrase sur la place d'atterrissage en montagne du Petit-Combin (VS). Bilan: trois morts et trois blessés. Durant la même période, un hélicoptère suisse s'est aussi écrasé en Allemagne lors d'un transport de charge et un autre, helien, s'est abîmé au Mont-Rose, à la frontière entre la Suisse et l'Italie, sans faire de blessés graves.

Fin avril 2024. Claude Vuichard, qui n'a reçu qu'un accusé de réception de l'OFAC le 20 novembre, est très inquiet par cette série d'accidents: «Je suis vraiment inquiet. Bien sûr, je sais qu'il n'est pas possible de tirer des liens directs entre ce que je dénonce et les accidents. Le Service d'enquête de sécurité (SES) va mener ses investigations et déterminer ce qu'il s'est passé dans chaque cas. Néanmoins, la situation est grave. Il faut agir avant que ce type de séries ne devienne la norme.»

Contacté, l'OFAC confirme, par écrit, avoir reçu l'avertissement de Claude Vuichard, tout en s'étonnant qu'une «approche aussi simpliste (ndlr: lien potentiel entre formation et les accidents) soit proposée avant d'avoir proprement établi les faits. Avant d'ajouter: «Toutefois, l'OFAC a vu toutes les indications concernant la mise en danger de la sécurité des vols au sérieux et a décidé d'intensifier ses activités de surveillance sur la branche hélicoptère.»

Fin de la discussion? Pas vraiment.

La pratique délaissée
En effet, au sein du monde des hélicoptères, le malaise est perceptible. Et nombreux sont les acteurs confirmant une réglementation étouffante, qui se répercute notamment sur les aptitudes au vol des

pilotes. Des règles édictées par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), que la Suisse s'est engagée à reprendre et à appliquer dans le cadre de l'accord bilatéral sur le transport aérien qu'elle a conclu en 1999 avec l'Union européenne.

Patrick Fauchère est pilote, *compliance monitoring* et *safety manager* chez Air-Glaciers. Un ancien, un passionné, dont la carrière n'a eu que la passion comme fil rouge. Le Valaisan a tout connu: groupes de travail au niveau suisse et européen, sauvetages périlleux en montagne, transports de matériel en tout genre et gestion d'une équipe. Aujourd'hui, à 60 ans, il s'apprête à partir à la retraite. Une décision un peu contrainte, vu que la législation interdit aux pilotes d'effectuer les vols commerciaux de personnes au-delà de cet âge: «J'ai une fonction administrative dans l'entreprise. Je pouvais dépanner partout. Mais puisque j'ai perdu cette polyvalence, je me dis qu'il faut aller voir ailleurs.»

Reste que cette restriction n'est pas la seule raison de son retrait. «L'autre est la surréglementation que nous subissons et qui fait du tort à notre métier. La Suisse a repris une législation extrême. Toutefois, les autorités se sont laissées déborder par leur propre système. Jusqu'en 2010, le manuel que nous utilisions comportait grosso modo 80 pages. C'était la bible du pilote, qui expliquait ce qu'il fallait faire et comment.»

«Je suis vraiment inquiet. Bien sûr, je sais qu'il n'est pas possible de tirer des liens directs entre ce que je dénonce et les accidents.»

Claude Vuichard, expert international en sécurité des hélicoptères

«Il s'interrompt, pensif: «Aujourd'hui, alors que notre manière de travailler n'a pas changé, il faut digérer près de 2000 pages, pondées en anglais. Il faut en traduire les parties spécifiques pour que chacun puisse se les approprier. Pire pour l'écologie des pilotes et la maintenance des appareils. Les gens n'arrivent plus à digérer toute cette information. Quand on travaille en montagne, comme nous, la priorité est de regarder dehors, d'amener le matériel au bon endroit sans percuter une ligne électrique, ou de sauver une personne. Les plus jeunes n'ont pas le choix et essaient de nager dans cette paperasse. Les autres n'y arrivent plus et tentent juste de garder la tête hors de l'eau.»

«Conduire sur le verglas»
Claude Vuichard confirme avec un image qui parle à tout le monde: «Si vous ne savez pas conduire une voiture sur le verglas, tous les manuels ne vous empêcheront pas de sortir de la route. Aujourd'hui, pour passer une licence professionnelle, il y a plus de 16'000 questions théoriques à ingérer. Les jeunes qui se lancent y arrivent, mais sans comprendre ce qui est vraiment important. En comparaison, les États-Unis travaillent avec environ 1000 questions et la formation est beaucoup plus axée sur la pratique. L'aviation, c'est ce qu'il faut maîtriser.»

Et le spécialiste du sauvetage en haute montagne de s'interroger: «Pourquoi dans le passé, un instructeur devait avoir effectué 3000 atterrissages en montagne aux commandes, contre seulement la moitié depuis 2021? Ce sont les aptitudes de toute la filière qui reculent.»

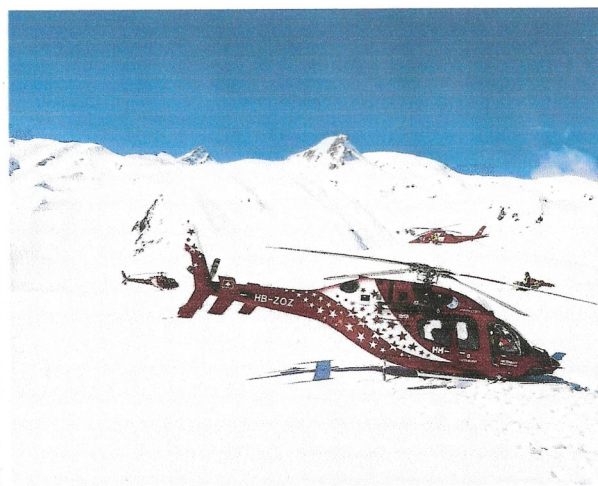


Photo: Keystone/Police cantonale du Valais (2) - Police cantonale de Thurgovie (2)



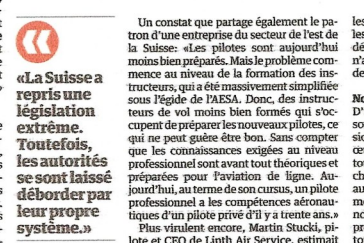
Rothenhausen (TG)
12 mars 2024

Un hélicoptère s'écrase à Rothenhausen, dans un pré peu après son décollage. Légèrement blessés, un instructeur et son élève sont transportés à l'hôpital.



Vétroz (VS)
16 mars 2024

Un hélicoptère s'écrase à Vétroz sur un terrain d'entraînement dans le cadre d'une formation au pilotage. L'instructeur a été légèrement blessé, l'élève s'en est sorti indemne.



«La Suisse a repris une législation extrême. Toutefois, les autorités se sont laissées déborder par leur propre système.»

Patrick Fauchère, pilote



Un constat que partage également le patron d'une entreprise du secteur de l'est de la Suisse: «Les pilotes sont aujourd'hui moins bien préparés. Mais le problème commence au niveau de la formation des instructeurs, qui a été massivement simplifiée sous l'égide de l'EASA. Donc, des instructeurs de vol moins bien formés qui s'occupent de préparer les nouveaux pilotes, ce qui ne peut guère être bon. Sans compter que les connaissances exigées au niveau professionnel sont avant tout théoriques et préparées pour l'aviation de ligne. Aujourd'hui, au terme de son cursus, un pilote professionnel a les compétences aéronautiques d'un pilote privé d'il y a trente ans.»

Plus virulent encore, Martin Stucki, pilote et CEO de Linth Air Service, estimait dans le numéro d'avril de «Sky News»: «L'EASA est notre plus gros problème de sécurité, tout en se plaignant de ce «melocho imperméable aux critiques, qui édicte des règles sur la base de suppositions, de préférences personnelles de fonctionnaires et de directives politiques, plutôt que sur l'expérience ou des statistiques fiables.»

À Berne, l'OFAC admet que l'entrée en vigueur de l'ordonnance en 2021 a réduit

les conditions d'accès aux formations pour les rendre plus ouvertes». Mais l'office fédéral n'observe aucun problème: «Nous n'avons pas assisté à une baisse du niveau de sécurité depuis.»

Noyés dans la paperasse
D'une manière générale, le secteur est absorbé quotidiennement par la compréhension, l'implémentation puis la mise en œuvre des nouvelles règles, ce qui n'est tout simplement pas viable, regrette le chef d'entreprise allemand. Il déplore aussi le flux continu de nouvelles réglementations: «À peine a-t-on introduit les nouveautés et formé le personnel que les prochaines arrivent. Et on recommence tout le cycle.»

Patrick Fauchère explique ce que cela signifie pour les pilotes, «fréner la préparation de vol. Elle doit être extrêmement précise avec de nombreux paramètres à retenir. Cette paperasse de base doit être conservée pendant trois mois, car nous devons tout pouvoir retracer. Ensuite, quand vous décollez, il faut que tout soit conforme avec ce que vous avez mis en place. Si l'on s'écarte pour un détail du plan, il faut écrire

Le Petit Combin 2 avril 2024

Trois personnes ont perdu la vie et trois ont été blessées dans l'accident d'un hélicoptère sur la place d'atterrissage en montagne du sommet du Petit-Combin. Ici des appareils de sauvetage.



Sitterdorf (TG) 16 mars 2024

Depuis le 16 février, les accidents d'hélicoptère se sont multipliés en Suisse, comme ici à Sitterdorf, lorsque l'appareil s'approchait de l'aérodrome. Les quatre occupants n'ont pas été blessés.



«La surréglementation est un vrai problème pour notre industrie, difficile à résoudre car la Suisse fait partie de l'EASA.»

Martin Candinas, conseiller national (GR/ Centre) et président de la Swiss Helicopter Association

des rapports et dire pourquoi on s'est trompé.»
Cela se matérialise aussi par des inspections à n'en plus finir, des formulaires remplis et des audits chronophages et onéreux. Et le pilote de regretter le pragmatisme d'autrefois: «Au départ, je pensais que la nouvelle réglementation amènerait quelque chose d'intéressant. Mais, après quelques années, je n'y trouve plus beaucoup de bons points. J'espère que la jeune génération saura dire non avant qu'il ne soit trop tard.»

La Suisse trop bonne élève
Le conseiller national Martin Candinas (Centre/GR) est aussi président de la Swiss Helicopter Association. Il confirme que «la surréglementation est un vrai problème pour notre industrie, difficile à résoudre car la Suisse fait partie de l'EASA». Pour avancer, le parlementaire prône le dialogue avec l'OFAC. «Je pense qu'on a une marge de manœuvre dans l'application des règles, notamment en matière de surveillance.» C'est-à-dire: «La Suisse veut toujours être le meilleur élève. Elle a peur de recevoir une critique de l'EASA. C'est évidemment une qualité. Mais est-ce toujours nécessaire d'être parfait sur le papier? Ne faudrait-il pas plus écouter les besoins des professionnels?»

Martin Candinas croit également au pragmatisme par le dialogue que la Suisse, par l'OFAC, pourrait insuffler jusqu'au cœur de la régulation continentale. En revanche se défie du joug européen, comme le démandent certains, il ne peut l'envisager, car cela remettrait en cause un accord bilatéral qui est important pour les sociétés d'aviation: «Ça fermerait l'accès au marché européen dans lequel l'on est achetés aussi une partie des entreprises d'hélicoptères» de son association.

«Un devoir politique»
Cette position tout en nuance ne convainc toutefois pas tout le monde. Ainsi en est-il de Philippe Renz, avocat spécialisé en aviation: «Avec sa masse de règles sur les hélicoptères, qui n'ont amené aucun gain de sécurité ces quinze dernières années, le système européen est dévoté à ses graves dysfonctionnements.»

Philippe Renz, avocat spécialisé en aviation

«Ce système européen a dévoté ses graves dysfonctionnements. Parmi lesquels l'influence de certains lobbys pour qui la sécurité aérienne n'est pas la préoccupation première.» Il insiste sur le fait que «la Suisse ne s'est pas engagée à reprendre les lois de Bruxelles pour qu'elles étouffent nos exploitants à petit feu et provoquent des accidents et des morts. Il est temps qu'elle prenne sa propre voie.»

Ne risquerait-elle pas des mesures de rétorsion de Bruxelles? «Ces crânières nous sont tombées dessus depuis des années par ceux qui n'ont pas le courage de dire non à l'inacceptable.»

Selon lui, les autorités fédérales ont le devoir de protéger le marché suisse des hélicoptères, qui est très spécifique, notamment de fait des besoins de ses régions de montagne. «Elles doivent aussi respecter leurs propres engagements en termes de sécurité aérienne, et ce jusqu'à ce que Bruxelles corrige le tir et replace ce thème au centre de ses préoccupations. Je serais étonné que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), dirigé par le conseiller fédéral Ueli Albert Rösti, ne tienne encore longtemps ce dilemme qui nuit aux intérêts de la Suisse et à la sécurité des passagers.»

Avec ses mots, entre deux expertises, Claude Vuichard ne dit pas autre chose: «Nous sommes allés trop loin. Il serait temps que le monde politique se penche sur le sujet de la sécurité. Depuis 2021 et l'introduction du nouveau règlement, environ une dizaine d'accidents rien qu'en montagne ont été enregistrés, et cela malgré le confinement.»