

"Un pilote fatigué est un pilote dangereux"
Raphaël Meulders

Mis en ligne le 05/10/2012

“L’Europe joue avec la sécurité des passagers”, dénoncent les pilotes.

La proposition fait un tollé dans le milieu de l’aviation. Et pas seulement. Un site Internet (www.dead-tired.eu) a déjà récolté plus de 57 000 signatures pour s’y opposer. L’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a publié ce lundi sa proposition finale sur " *la nouvelle limitation des temps de vols pour les pilotes et le personnel de cabine*" et le texte est très loin de plaire aux pilotes. " *Avec l’AESA, on a un gros problème. On devrait enlever le S de sécurité à cette agence*", dénonce Philip von Schöppenthau, secrétaire général de l’European Cockpit Association (ECA). " *Le lobby des compagnies a eu un succès phénoménal auprès de l’AESA, dénonce le secrétaire général. Chaque passager européen devrait se poser la question de savoir ce que fait Bruxelles avec sa sécurité.*"

Le texte de l’AESA ne change pas le nombre total d’heure qu’un pilote peut effectuer par an, mais plutôt la disponibilité de ce dernier. " *Le gros problème, c’est la distribution de ce temps. Avec cette proposition, un pilote devra être plus flexible. Il pourrait devoir faire atterrir un avion plein de passagers après avoir été éveillé depuis 22 h, soit 8 h de ‘stand-by’ et 14 h de vol, explique-t-on à l’ECA. C’est hallucinant.*"

Autre chapitre qui provoque l’ire des pilotes, celui concernant les vols de nuit que ces derniers voulaient voir réduit à dix heures. " *Plusieurs études scientifiques ont démontré que le corps ne pouvait supporter davantage. L’Europe joue avec la sécurité des passagers : un pilote fatigué est un pilote dangereux. Or cette réglementation permet aux compagnies aériennes de les épuiser jusqu’au bout*", dénonce le site qui rappelle que plusieurs accidents mortels ont déjà eu lieu suite aux fatigues excessives de pilotes.

Entre 71 et 90 % des pilotes affirment ainsi avoir fait des erreurs en raison de leur fatigue, révèle une enquête de l’ECA. Selon l’association, entre 50 et 54 % des pilotes avouent même s’être assoupis dans le cockpit sans en avoir averti préalablement leurs collègues. " *La fatigue extrême est comparable à l’effet de l’alcool, poursuit Philip von Schöppenthau, Or on légifère pour les conducteurs en état d’ébriété et pas pour les pilotes en état de grande fatigue.*" Selon ce dernier, ce nouveau texte, qui devrait être approuvé prochainement par la Commission européenne, va donner une " *très grande marge de manœuvre*" aux compagnies aériennes. " *Le texte prévoit une règle pour toute l’Europe. Aucun Etat membre n’aura le droit d’avoir une législation plus stricte.*" D’après l’ECA, " *il faut que l’AESA adopte des réglementations basées sur des études scientifiques afin de prévenir la fatigue qui met en danger la sécurité des passagers, de l’équipage et des habitants vivants en dessous des trajectoires de vol*".

Mise en cause, l’agence européenne de la sécurité aérienne a réagi, via un communiqué de presse : elle insiste sur le fait qu’elle " *tient pleinement compte du fait que la fatigue est l’un des principaux facteurs influant sur le rendement de l’homme et qu’elle ne veut en aucun cas augmenter les heures de vol des pilotes.*"

Cet article provient de
<http://www.lalibre.be>

