

Y a-t-il encore un pilote réveillé dans l'avion ?

Raphaël Meulders

Mis en ligne le 09/11/2012

Près d'un pilote européen sur deux avoue s'être déjà endormi aux commandes.

Les pilotes du Vieux Continent sont de plus en plus fatigués, si l'on en croit l'enquête menée par l'association des pilotes européens (European Cockpit Association ou ECA). L'association, qui représente 38 000 pilotes, dénonce des conditions de travail devenues "difficilement soutenables" pour la profession. "Notre baromètre confirme que la fatigue des pilotes est un phénomène répandu, dangereux et sous-estimé en Europe", explique l'ECA qui a sondé 6 000 pilotes européens de huit pays différents (dont l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas, mais pas la Belgique) entre 2010 et 2012. A noter que certains chiffres étaient déjà parus dans la presse, il y a un mois (voir "LLB" 5/10), mais le baromètre complet est sorti ce jeudi.



D.R.

D'après l'association, le sujet est "tabou" auprès des compagnies aériennes et les pilotes eux-mêmes le sous-estiment. "Les données sont quasiment inexistantes pour chiffrer ce phénomène, pourtant plusieurs études prouvent que la fatigue des pilotes est une cause importante d'incidents, voire de crash aérien." Le secrétaire général de l'ECA, Philip von Schöppenthau, nous expliquait ainsi "qu'un pilote fatigué est un pilote dangereux". "La fatigue extrême est comparable à l'effet de l'alcool. Or, on légifère pour les conducteurs en état d'ébriété et pas pour les pilotes en état de grande fatigue."

Cet état de fatigue se serait accentué, d'après l'ECA, qui tacle sévèrement la nouvelle réglementation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, "amenée à empirer la situation". Et les pilotes de citer en vrac : l'augmentation des vols de nuit, le manque de temps de récupération, d'endroits où se reposer ou la longueur excessive des stand-by. " Cette réglementation permet aux compagnies aériennes de les épuiser jusqu'au bout, de les laisser éveillés pendant vingt-deux heures d'affilée." Selon l'ECA les accidents se sont multipliés ces dernières années suite à une fatigue excessive des pilotes : le crash d'un avion de Colgan Air (2009), celui d'un appareil d'Air India Express (2010), ou la sortie de piste en Islande d'un avion avec 288 passagers (2007). "En mai 2012, un avion d'Air Berlin a demandé un arrêt d'urgence à Munich, à cause de l'extrême fatigue de ses pilotes ."

Mais on sous-estime ce facteur dans les enquêtes suivant les incidents, d'après les initiateurs du baromètre, et ce pour deux raisons très évidentes. "S i un pilote reconnaît qu'il était en état de fatigue lors d'un incident, il sera automatiquement blâmé par sa compagnie." Ainsi seuls 20 % des sondés expliquent qu'ils rempliraient un rapport en cas d'état de fatigue les empêchant de réaliser certaines tâches correctement. La deuxième raison est plus cynique. "Si

l'accident est assez sérieux pour être fatal, les seules personnes pouvant apporter cette preuve de fatigue meurent dans le crash."

Certains chiffres du baromètre font froid dans le dos. Les plus fatigués sont les Danois et les Allemands, où plus de neuf pilotes sur dix expliquent avoir déjà été au moins une fois durant les trois dernières années *"trop fatigués pour effectuer certaines tâches convenablement dans leur cockpit"*. Les plus réveillés sont les Néerlandais (67 %). Au Danemark, 9 pilotes sur 10 auraient déjà commis des erreurs suite à un état de fatigue. Plus inquiétant encore : dans certains pays plus d'un pilote sur deux dit s'être assoupi *"involontairement"* aux commandes ou avoir expérimenté des épisodes *"de microsommeil"*. C'est notamment le cas des pilotes suédois et norvégiens. Le sommeil est aussi communicatif. En Grande-Bretagne, un tiers de pilotes déclarent s'être déjà réveillés en trouvant leur collègue également endormi !

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

