

# Argumentaire héliski

## Table des matières

1. Législation en vigueur
2. L'héliski en Suisse : quelques chiffres
3. Idées reçues sur l'héliski
4. Carte synoptique des places d'atterrissage en montagne

## 1 Législation en vigueur

Le tourisme hélicoptéré dans les Alpes suisses est régi par l'art. 8 de la Loi sur l'aviation.

*Art. 8 de la Loi fédérale sur l'aviation (LA)*

<sup>3</sup> Des atterrissages en montagne en vue de l'entraînement des pilotes et pour le transport de personnes à des fins touristiques ne peuvent avoir lieu que sur des places d'atterrissage désignées par le département, avec l'accord du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports et des autorités cantonales compétentes.

<sup>4</sup> Le nombre de ces places d'atterrissage sera restreint et des zones de silence seront aménagées.

L'utilisation des places d'atterrissage en montagne est régie par l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA):

*Art. 54, Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique*

<sup>1</sup> Les places d'atterrissage situées au-dessus de 1100 m d'altitude et utilisées à des fins d'instruction, d'exercice et de sport, ou pour le transport de personnes à des fins touristiques, sont désignées comme places d'atterrissage en montagne par le département, en accord avec le DDPS et les autorités cantonales compétentes.

<sup>2</sup> Avant de désigner les places, il y a lieu d'entendre la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, le Club alpin suisse et les sociétés de développement intéressées.

<sup>3</sup> Le nombre maximal des places d'atterrissage en montagne est fixé à 48. Les futurs aérodromes autorisés au-dessus de 1100 m d'altitude après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont compris dans ce chiffre pour autant qu'ils ne servent pas exclusivement au service d'apport.

Dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), les places d'atterrissage en montagne font l'objet d'une discussion, vu leur incompatibilité avec la protection de la nature et des paysages. La conduite est assurée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui a reçu en 2001 le mandat suivant du Conseil fédéral: «Le réseau des places d'atterrissage en montagne doit faire l'objet d'un réexamen général. Par des mesures spécifiques, il s'agit d'empêcher que les vols aillent systématiquement à

l'encontre des objectifs de protection. Là où les restrictions définies ne parviennent pas à aplanir les conflits, les places d'atterrissage en montagne existantes devront être remplacées par des terrains mieux adaptés. Dans ce contexte, on réexaminera également si la pratique de l'hélicoptère doit être maintenue et si des limites doivent être imposées en la matière.» Jusqu'à maintenant, les négociations concernaient le sud-est du Valais. Depuis fin 2009, les discussions de coordination portent sur la région Aletsch - La Souste (Susten).

## **2 L'hélicoptère en Suisse: quelques chiffres**

Le ski hélicoptère dispose actuellement de 42 places d'atterrissage en montagne (PAM) définies, situées au-dessus de 1'100 mètres d'altitude. Au cours des 10 dernières années, 20'000 personnes par an en moyenne se sont envolées vers une PAM en Suisse. Cela a nécessité 15'000 mouvements (de vols), dont 80% (12'000) pour l'hélicoptère et 20% (3'000) à des fins touristiques: mariage, petit déjeuner au champagne, séance photo privée, etc.

En plus des transports touristiques de passagers, les places d'atterrissage en montagne ont vu environ 20'000 autres mouvements d'avions (par année). L'OFAC les qualifie de vols d'entraînement. De notre point de vue, il ne s'agit que de vols de plaisance de pilotes amateurs.

## **3 Idées reçues sur l'hélicoptère**

### **La situation réelle**

#### **«En Suisse, l'hélicoptère est très sévèrement réglementé!»**

La Loi fédérale sur l'aviation de 1971 réglemente plutôt généreusement les vols touristiques vers les places d'atterrissage en montagne. Dans le territoire restreint des Alpes suisses, le ski hélicoptère est en principe autorisé sur un maximum de 48 places d'atterrissage en montagne (PAM). Parmi celles-ci, 42 sont aujourd'hui indiquées par des coordonnées géographiques. Les hélicoptères peuvent se poser dans un rayon de 400 m autour de ce point. Les avions disposent même de toute une zone d'atterrissage (compartiment topographique situé sur une PAM).

#### **«L'hélicoptère n'est possible que sur quelques places d'atterrissage en montagne.»**

Sur l'internet, environ 20 places d'atterrissage en montagne sont proposées en tant que destination d'hélicoptère. Avec plus de 12'000 vols par an au total, cela représente tout de même un nombre très impressionnant de mouvements par PAM.

#### **«L'hélicoptère est fortement ancré dans les cantons de montagne.»**

Cela n'est vrai que pour le Valais. Les plans directeurs des cantons des Grisons, de Berne et de Glaris ont une position plus critique – voire négative – à l'égard des vols touristiques en montagne. Dans ces cantons (à l'exception de Berne), l'hélicoptère est quasi-inexistant ou alors les PAM sont situées dans des domaines skiables aménagés, comme Corvatsch ou Madrisa. La part du Valais dans la pratique du ski hélicoptère en Suisse est supérieure à 70%.

**«Les 15 communes du Patrimoine naturel mondial Alpes suisses Jungfrau-Aletsch ont accepté de rejoindre le Patrimoine mondial à condition qu'il n'y ait pas de durcissement de la protection de l'environnement. Il n'est donc pas question d'interdire l'hélicoptère dans ce territoire.»**

La première affirmation est exacte, mais les chiffres de l'hélicoptère dans le site du Patrimoine mondial de l'Unesco sont impressionnants et réclament une solution. Le site du Patrimoine mondial inclut sept places d'atterrissage en montagne, avec une moyenne de 3'000 mouvements touristiques par année, dont environ 80% pour l'hélicoptère. Ces sept PAM se trouvent toutes dans une région à protéger. L'OFAC estime nécessaires à l'entraînement des pilotes d'hélicoptères et d'avions les 13'000 autres vols effectués sur les PAM définies dans le Patrimoine mondial. Difficile de concilier tant de bruit avec les objectifs d'un site naturel considéré comme ayant une valeur universelle exceptionnelle. Utiliser ce dernier comme simple «label» ou argument commercial pour la région serait contraire à l'esprit du Patrimoine mondial de l'Unesco.

## **L'économie**

**«Le tourisme hivernal suisse doit être compétitif.»**

D'autres pays connaissent un tourisme florissant même sans hélicoptère. La France, l'Allemagne et le Liechtenstein l'interdisent déjà. En Autriche, le ski hélicoptère n'est possible que vers deux places d'atterrissage dans le Vorarlberg, où il est défendu de se poser en fin de semaine. En Italie, l'hélicoptère est interdit dans certaines provinces et permis dans d'autres (par ex. la Vallée d'Aoste).

**«Proposer de l'hélicoptère est essentiel pour la Suisse, qui est une destination de sports d'hiver.»**

L'OFAC estime le chiffre d'affaires de l'hélicoptère en Suisse à 4 millions de francs. Le ski hélicoptère ne représente que 1 à 5% du chiffre d'une compagnie d'hélicoptères. Il n'est donc pas si important pour le tourisme et pour les compagnies. En revanche, il est potentiellement très nuisible au tourisme durable dans les Alpes. D'un point de vue économique, l'hélicoptère est un produit de niche. Avec plus de 7'500 atterrissages touristiques, son impact est très négatif sur la nature et les paysages.

**«L'hélicoptère assure un revenu important aux guides de montagne qui accompagnent les touristes hélicoptères.»**

Une thèse soutenue à l'EPF de Zurich (en 1993) a démontré que chaque guide de montagne suisse emmène ses clientes et clients en altitude 72 jours par an en moyenne. Dont une seule journée pour accompagner des personnes en hélicoptère. On ne peut donc pas en parler comme d'une source de revenus importante pour les guides. Toutefois, il est vrai que pour certains d'entre eux, par ex. à Zermatt, l'hélicoptère représente une part importante du revenu. Cela n'empêche pas de se demander si l'accompagnement de touristes hélicoptères fait vraiment partie des missions d'un guide de montagne.

**«Les places de travail et les revenus des villages et communes des Alpes dépendent de l'hélicoptère.»**

Ce sont surtout les stations de sports d'hiver déjà fortunées – comme Zermatt, Grindelwald, Verbier et Gstaad – qui profitent de l'hélicoptère et de l'hélicoptère.

**L'écologie**

**«Les animaux sauvages s'habituent à l'hélicoptère et au bruit.»**

Ces nuisances sonores déclenchent des symptômes de stress chez les animaux sauvages et les font fuir, ce qui peut entraîner leur mort, surtout au printemps où les animaux sont affaiblis par l'hiver (étude de l'OFEFP n° 16, 1994).

**«Par rapport aux vols de ligne et au trafic routier, l'hélicoptère consomme très peu de carburant.»**

Le tourisme hélicoptère représente une consommation d'énergie excessivement élevée par personne transportée. La desserte touristique des places d'atterrissage en montagne entre en contradiction avec les objectifs d'«Énergie 2000» et de la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

**«L'hélicoptère ne nuit pas à l'environnement.»**

Le paysage fait partie de l'environnement. Dans les montagnes, l'hélicoptère trouble la paix et la tranquillité, qui constituent les qualités essentielles d'un beau paysage. La moitié environ des places d'atterrissage en montagne actuelles sont situées dans ou près d'une zone de protection de la nature (par ex. faisant partie de l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale). Sept PAM se trouvent même dans le Patrimoine mondial Alpes Suisses Aletsch-Jungfrau. Une étude de l'OFEFP (1993) menée par le bureau d'ingénieurs Elektrowatt parvient à la conclusion suivante: «(...) un seul avion sur le glacier d'Aletsch ne dépasse certes pas les valeurs limites en termes de bruit, mais il perturbe la zone de détente.»

**«La saison d'hélicoptère ne dure que deux mois et ne dérange personne.»**

La période consacrée à l'hélicoptère est surtout la seconde moitié de l'hiver. Mais il est proposé de janvier à mai sur l'internet. Pendant ces mois, le bruit de l'hélicoptère ne dérange pas que les alpinistes qui vont jusqu'au sommet à pied ou qui grimpent *by fair means*, c'est-à-dire par leurs propres moyens. Pendant les belles fins de semaine, un hélicoptère se pose toutes les cinq minutes sur les places d'atterrissage en montagne. Le bruit gêne aussi bien les habitantes et habitants des régions alpines que les touristes, qui viennent chercher la tranquillité en montagne.

**«Les places d'atterrissage en montagne sont situées entre 3'000 et 4'000 m. Là, les hélicoptères ne dérangent personne.»**

La pollution sonore provoquée par les hélicoptères n'est pas limitée à leur atterrissage en montagne: leur bruit représente une gêne aussi pendant les trajets aller et retour.

## **Les adversaires de l'hélicoptère**

**«Il n'y a que des écologistes extrémistes pour s'opposer à la pratique de l'hélicoptère.»**

Non. L'Union internationale des associations d'alpinisme est résolument contre l'hélicoptère (motion de l'assemblée générale de 1994). Même le Club alpin suisse est critique vis-à-vis de cette pratique. Il écrit, dans ses lignes directrices: «Le CAS s'engage (...) pour une diminution globale des vols à but touristique dans les montagnes, dont le ski hélicoptère.»

Enfin, la pétition «La Suisse n'a pas besoin d'hélicoptère!» de l'ATE, Mountain Wilderness, Pro Natura et WWF Suisse prouve que les grandes associations de protection de l'environnement s'opposent à l'hélicoptère.

**«L'opposition à l'hélicoptère ne vient que du Plateau et des grandes villes.»**

La perception du bruit est subjective. Dans les régions de montagne, le passage d'hélicoptères peut être ressenti plus positivement en raison d'une dépendance économique. La population urbaine, elle, cherche la paix et la tranquillité dans les montagnes, et elle trouve le bruit des hélicoptères plutôt déplaisant. Ce sont justement ces personnes qui rapportent beaucoup d'argent aux régions de montagne, bien plus que la clientèle du ski hélicoptère.

## **Les guides**

**«L'Association suisse des guides de montagne ASGM s'engage clairement en faveur de l'hélicoptère.»**

Il y a aussi des guides de montagne qui considèrent l'hélicoptère comme contraire à leur éthique et incompatible avec leur métier.

**«Les pilotes d'hélicoptère montrent à leurs passagers les plus beaux paysages de Suisse.»**

Pour nous aussi, les montagnes comptent parmi les plus beaux paysages et espaces de vie suisses. C'est pour cela que nous nous engageons en faveur de ces régions sauvages menacées et demandons l'interdiction de l'hélicoptère.

**«Grâce à l'hélicoptère, même les skieurs de niveau moyen peuvent profiter de la neige profonde.»**

De nombreux sommets des Alpes suisses sont facilement atteignables en 2 à 3 heures d'ascension. Une fois en haut, la sensation est à la mesure de l'effort.

## Le sauvetage

**«Les pilotes d'hélicoptère ont besoin des vols d'hélicski pour s'entraîner au sauvetage des alpinistes.»**

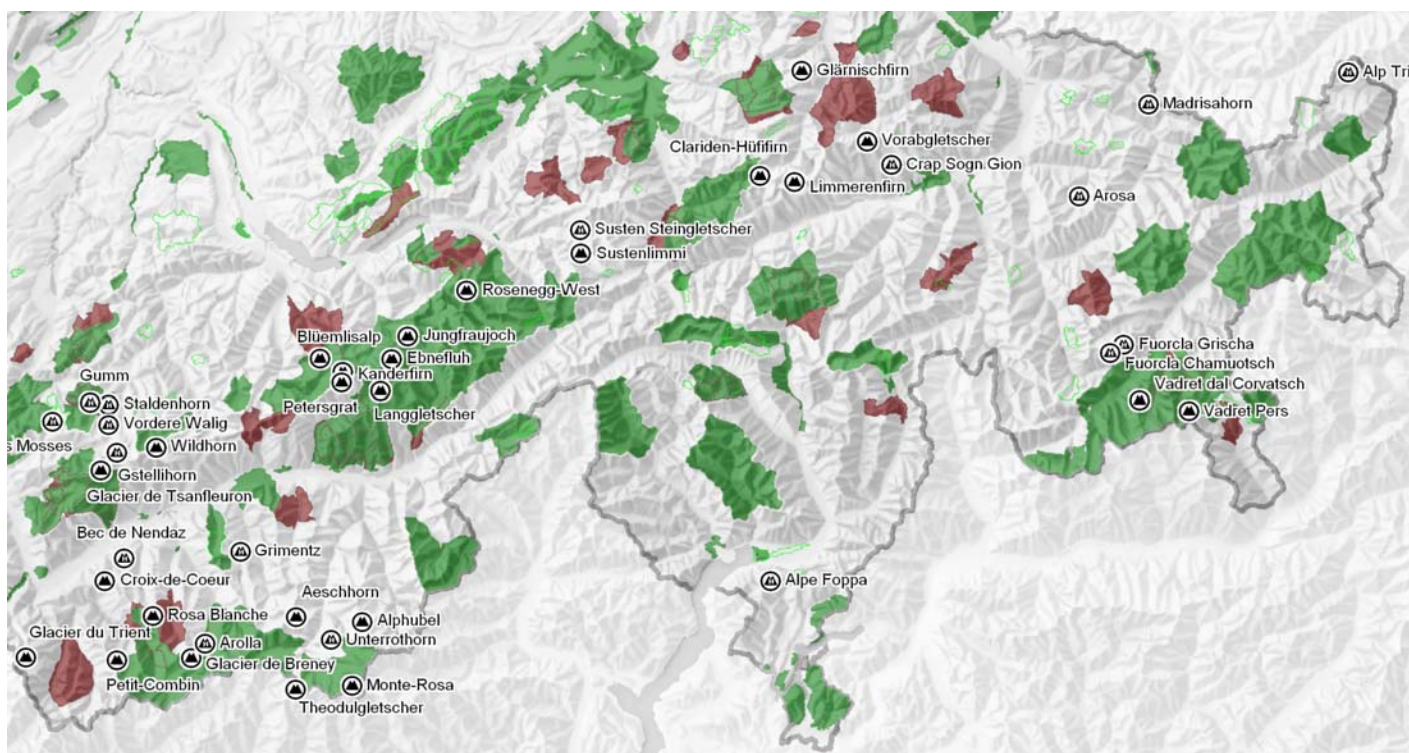
L'hélicski a lieu essentiellement dans de bonnes conditions météo, alors que les vols de sauvetage sont effectués surtout par mauvais temps. On ne peut donc pas parler d'une possibilité d'entraînement.

En outre, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) considère 30'000 vols par an comme autant d'entraînements pour les pilotes. C'est pour cela que les compagnies d'hélicoptères argumentent qu'elles auraient besoin de l'hélicski pour la formation.

**«Les opposants à l'hélicski menacent le sauvetage.»**

Nous avons beaucoup de respect et d'admiration pour la contribution qu'apportent les compagnies d'hélicoptères et leurs pilotes au sauvetage aérien dans les Alpes. Nous collaborerons avec elles pour que l'entraînement soit assuré même en cas d'interdiction de l'hélicski ou de suppression des places d'atterrissage en montagne.

## 4 Carte synoptique des places d'atterrissage en montagne



Source : OFAC

Mountain Wilderness, Rolf Meier, mars 2010