



L'UTILISATION DE L'HELICOPTERE ET LES VOLS DE LOISIRS DANS LES ALPES

Synthèse du séminaire international d'échanges

9 Décembre 2009 - Le Manège - CHAMBERY

Ce séminaire a réuni plus de 90 personnes en grande partie issues de la sphère des utilisateurs d'hélicoptères ou des milieux environnementaux montagnards, c'est-à-dire les principaux acteurs concernés par le sujet. On notera une très faible présence d'élus, de juristes et l'absence d'interventions des moniteurs de ski et de l'ESF.

On regrettera plus particulièrement l'absence d'une intervention d'un représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile française qui dans un premier temps avait toutefois validé sa présence.

Ce séminaire a été animé par Yannick Vallençant, consultant en communication, accompagnateur et formateur dans la conception de projet de développement durable, guide de haute montagne.

Jean-Pierre Ruffier – 1^{er} adjoint à la Mairie de Chambéry – a replacé la problématique dans le sujet plus vaste des loisirs et sports de nature, dont Chambéry souhaite organiser les premières assises européennes à l'automne 2011.

Jennifer Heuck, dont l'ouvrage sur le sujet¹ a motivé la réalisation de cette manifestation, a commencé par rappeler les articles du code de l'environnement français et du droit européen en la matière, puis a fondé son exposé sur l'utilisation possible de la Convention alpine en vue d'une harmonisation des règlements dans l'Arc alpin mais aussi dans l'ensemble de l'Europe. [*power point en annexe*]

Catherine Marthe, conseillère scientifique et environnement de l'office Fédéral Suisse de l'Aviation Civile, a expliqué comment 42 places d'atterrissage en montagne sont aujourd'hui autorisées en Suisse suite à la mise en œuvre d'un plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique qui fait collaborer autorités fédérales locales et associations. [*power point en annexe*]

Giovanni Agnesod, directeur de l'Agence Régionale pour la Protection de l'Environnement du Val d'Aoste a présenté la loi régionale portant réglementation des activités de vol alpin visant à la sauvegarde du milieu et qui complète la loi nationale italienne. Comme la loi suisse, elle permet les atterrissages dans des zones définies. Cette loi est essentiellement basée sur les incidences sonores des vols et les atterrissages. [*power point en annexe*]

Régis Lavergne, Commandant du PGHM (peloton de gendarmerie de haute montagne) de Chamonix précise que les membres du PGHM ont la mission de faire respecter la réglementation, parallèlement aux opérations de secours en montagne. Le commandant considère cependant que la "matière" pénale en ce domaine est quasi inexistante. Pour lui, l'hélicoptère est interdit en France et le législateur hiérarchise les peines en fonction des troubles à l'ordre public. La sanction pénale prévue est une amende de 11€ !

¹ Heuck, J., 2009, *L'utilisation des hélicoptères à des fins de loisirs en montagne*, CIPRA France, Grenoble. Ouvrage disponible à CIPRA France au tarif de 22, 22 € (frais d'envoi en France métropolitaine inclus).



Il relèverait d'une volonté publique de mettre en regard une sanction plus significative pour cette infraction. Le Gendarme, détenteur d'un pouvoir de police, a l'obligation de constater les infractions et, au terme d'enquêtes, de déférer les délinquants devant les tribunaux. Or, depuis 4 ans il n'a reçu aucune plainte concernant l'héliski. Les unités de gendarmerie de Savoie et Haute Savoie, pour prévenir et réprimer des pratiques illégales ont réalisé des opérations de surveillance mais aucune infraction n'a été constatée. A propos du cas emblématique de la dépose au dôme du Gouter de Zinédine Zidane pour aller tirer un but au sommet du Mont Blanc, le Commandant Lavergne considère que cela aurait été passible, comme prévu par la loi, d'une amende de 11€. Il note que si ces pratiques devenaient importantes, il recevrait des directives pour intervenir. Dans le cas "Zizou" et plus généralement pour diligenter des poursuites, le plus facile est de dresser un constat de Gendarmerie mais une plainte peut aussi être déposée auprès du Parquet qui pourrait alors saisir le PGHM pour enquête ; mais le Parquet ne poursuivrait que s'il y a trouble à l'ordre public. La personne incriminée sera bien le pilote ; la notion de complicité ne pouvant être retenue en matière de contravention. En cas d'accident suite à une dépose, une procédure de blessure ou d'homicide avec une infraction à l'origine pourrait être retenue avec des conséquences pénales très importantes.

Daniel Gerfaut Valentin, garde coordinateur des réserves naturelles de Haute-Savoie commence par présenter ces espaces protégés où le survol est interdit à moins de 300 m d'altitude relative pour tout aéronef y compris les parapentes et planeurs (dans certaines réserves, l'altitude relative minimale de vol est de 1000 m.). Un règlement similaire existe dans les Parcs nationaux. L'amende est une contravention de 5^{ème} classe d'un montant de 1500€ avec saisie possible des matériels. Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement ; l'amende maximum est portée à 7500€. Ces règles ne s'appliquent pas aux militaires. Neuf gardes assermentés sont en charge de la surveillance. Ils travaillent au sein d'un pôle de police de l'environnement regroupant des officiers de la Gendarmerie, des agents de l'Office national de la Chasse et de la Faune Sauvage, de l'Office National des Forêts, de l'ONEMA et de la DDEA. Des autorisations peuvent être accordées par le Préfet, entre autre pour le ravitaillement des refuges ou l'EDF et ceci avec un plan de vol. Prévention et information des compagnies de guides, des gardiens de refuges et des sociétés d'hélicoptères sont assurées par l'édition de document comme celui sur le dérangement de la faune. Ce dérangement, surtout s'il est répété et particulièrement en hiver, amène par exemple les chamois à des dépenses énergétiques qui, en cette période de l'année, peuvent provoquer la mort par faiblesse. Pour l'avifaune ce peut être l'abandon des nids et la mort des œufs. *[power point en annexe]*

Marco Onida, Secrétaire général de la Convention alpine, a évoqué les loisirs motorisés dans l'ensemble de l'Arc alpin avec une ouverture sur des enjeux plus globaux (réflexion sur le modèle de développement durable de l'espace alpin). Considérant le traité de droit international que constitue la Convention alpine, et plus particulièrement les articles 15.2 et 16 du protocole "Tourisme", un objectif de travail est de relever, dans l'éventail des législations des pays alpins :

- les dispositions réglementant la circulation des engins motorisés terrestres et aériens,
- les dispositions spécifiques relatives à un certain type d'engin motorisé,
- les dérogations aux interdictions, ou de prévisions de réglementation.

Dans la perspective d'une harmonisation européenne des législations en matière d'usages d'aéronefs en montagne, sous l'effet d'un travail et d'une pression issus de la Convention alpine, on note que le traité de Lisbonne, entré en vigueur le premier décembre 2009, reconnaît pour la première fois la notion de montagne. Toutefois, il n'est pas prévu de travaux sur l'héliski dans ce cadre et plus généralement, il est très difficile d'harmoniser les règlements car cela induit l'articulation de règles exogènes différentes. *[power point en annexe]*



Compléments apportés par la salle

Marie Joëlle Couturier du MEEDDM considère que l'harmonisation des règlements en matière d'hélicoptère sera très difficile car les statuts selon les pays sont très éloignés et que l'unanimité est requise pour les décisions prises au sein du Comité permanent de la Convention alpine.

Un représentant de la FFCAM considère que les stations se déclarant « durables » devraient bannir l'hélicoptère depuis ou sur leur territoire. Pourtant, plusieurs continuent d'offrir ce type de prestation.

Fabrice André, gardien du refuge de Sarenne (38), pointe le paradoxe de l'interdiction des parapentes et la tolérance dont jouissent les avions de chasse Mirages dont la pression acoustique au sol atteint 280 dB alors que celle d'un hélicoptère est de 90 dB. De plus les vols de Mirage –consommant 5400 litres de carburant à l'heure – ne sont plus justifiés pour la surveillance des frontières.

Un habitant du Versoud (38) dans la vallée du Grésivaudan pointe les nuisances sonores de l'aérodrome uniquement de plaisance qui enregistre 85 000 mouvements annuels dans une zone qui impacte 60000 personnes.

Suite à l'intervention d'une personne dans la salle dénonçant des interdictions de survol pour des parapentes ou des deltaplanes alors que des survols par hélicoptères ou par avion sont autorisés, Yannick Vallençant précise qu'en matière d'impact, les pouvoirs publics établissent une hiérarchisation liée à un critère d'utilité. Ainsi les secours ou les travaux sont acceptés mais les parapentes qui ne sont "utiles" qu'à une seule personne ne peuvent faire preuve de leur utilité. En matière de défense militaire l'utilité peut être mise en avant.

Fabien Desmurs, PDG du groupe Rectimo-aviation (basé à l'aéroport de Chambéry-Aix les Bains) souligne qu'évidemment l'amende de classe 1 (11€) fait sourire mais qu'aucun exploitant ne s'exposerait aux conséquences que pourrait avoir un accident après dépose et dont il ne maquerait pas d'être tenu pour responsable.

Table ronde : Pratiques et perspectives / Aspects économiques et impacts environnementaux

Débats entre les invités de la table ronde (composition sur le programme en annexe) et interventions de la salle.

Un certain nombre d'intervenants, guides et pratiquants, reconnaissent que l'hélicoptère les a sauvés et que cette utilisation n'est évidemment en aucun cas discutable ; de même pour les travaux en montagne. Contrairement aux craintes que l'on pouvait avoir, il n'y a pas eu explosion de la demande de secours avec le téléphone portable. Au PGHM de Chamonix, en 4 ans, seule une demande injustifiée a été enregistrée et poursuivie pénalement.

Des chiffres

Le chiffre d'affaire "hélicoptère" d'une société d'aviation se répartit en différentes activités : les secours, les travaux en montagne et le transport des passagers pour les loisirs.

Christophe Rosset, directeur de SAF Hélicoptère souligne la nécessité de distinguer 2 périodes d'activités. L'été est centré sur les travaux en montagne et représente environ 40% du chiffre d'affaire annuel de la SAF. La part restante est constituée, notamment en hiver, par le transport de passagers, au même titre que l'avion ou le bus, les baptêmes de l'air et les vols circulaires. Ces activités permettent d'équilibrer le chiffre d'affaire dont les bénéfices issus de l'activité secours ne sont qu'une



faible part. Mais compte tenu de la difficulté à catégoriser la nature des vols, M. Rosset estime qu'on ne peut parler d'une « caractéristique » loisir dans l'activité de la SAF.

Elsbeth Flüeler, directrice de Mountain Wilderness Suisse, apporte des chiffres pour la Suisse grâce aux enregistrements officiels de l'OFAC : 60 000 vols annuels recensés dont 45 000 pour le sauvetage et 15 000 vols touristiques sur les places d'atterrissages en montagne (PAM). Sur les 15 000 vols 80% sont pour l'hélicoptère et sur ces vols 70% ont lieu dans le Valais ; le reste principalement sur les secteurs de la Jungfrau et d'Aletsch. Pour Mme Flüeler, la part du chiffre d'affaire liée aux vols de loisirs est de 5 % ; Yannick Vallençant avance lui le chiffre de 14 %.

Gérard David de l'Union Française de l'Hélicoptère cite la différence faite par les Anglais entre les activités de « business » qui représentent 80% du chiffre d'affaire, et celles de « loisir » pour 20%. Ces deux catégories bénéficient d'une taxe différente sur le carburant. En France, le chiffre d'affaire concernant les loisirs est infime compte tenu des coûts de l'activité. Au niveau mondial, l'activité hélicoptère est de 0,02% tout trafic confondu. M. David pointe que certains considèrent l'hélicoptère comme l'ennemi public n°1 mais il faut regarder les performances des hélicoptères de nouvelle génération dont les nuisances sonores sont réduites de 30%. Demain le vol de loisir trouvera normalement sa place selon lui en s'imposant des chartes de bonne conduite et en particulier des horaires de vol.

Catherine Marthe précise que pour l'OFAC, un vol de loisir est un vol opéré par des appareils privés. Quand il y a des passagers-clients il s'agit d'un vol commercial. La raison pour laquelle le passager prend l'hélicoptère n'est pas prise en compte, mais il est évident que les fins de ce vol dit « commercial » peuvent être de loisirs.

Jennifer Heuck rappelle que la législation française interdit la dépose « de passagers à des fins de loisirs ». C'est donc bien par rapport au but poursuivi par le passager et non pas du pilote qu'il faut déterminer s'il s'agit d'un vol à des fins de loisirs ou non.

Elsbeth Flüeler complète l'information sur les négociations organisées par l'OFAC pour les places d'atterrissage en montagne en signalant que les comités de discussions comptent seulement 3 représentants des acteurs environnementalistes pour 50 personnes présentes et qu'ils n'ont pas la possibilité de faire valoir leur point de vue. Le nombre de PAM dans le Valais est en augmentation et celles-ci donnent accès à des espaces – propices aux descentes à ski – de superficies toujours croissantes. Les zones de tranquillité pour l'homme proposées par l'OFAC sont dans leur principe tout à fait intéressantes mais elles sont peu nombreuses, minuscules et en zones frontalières donc éloignées des agglomérations et impraticables pour un tourisme de proximité.

Analyse de cas

Yannick Vallençant propose de travailler sur deux exemples de vols de loisir qu'il a relevé dans le catalogue de la SAF :

- tour du Mont blanc avec pause déjeuner au restaurant ;
- héliski avec décollage en France, atterrissage à la frontière italienne sur une hélistation, reprise par un hélicoptère italien jusqu'au sommet duquel une descente en ski ramène les clients sur des pentes françaises.

Christophe Rosset considère dans le 1^{er} cas que l'arrêt au restaurant constitue un atterrissage et non une dépose et qu'il est donc légal. Jennifer Heuck considère qu'au regard de la loi, la proposition d'héliski avec dépose en Italie est légale. En revanche, la pause restaurant en France répond à la règle



spécifique du code de l'environnement qui, au delà des règles générales de la DGAC, interdit les déposes en zone de montagne. Ici, il s'agit en effet d'un atterrissage, mais pas seulement, car il y a bien dépose de passagers. Si cette dépose s'effectuait sur une hélisation, elle pourrait être légale. Mais si elle se réalise sur une hélisurface en zone de montagne, elle est toujours illégale et interdite.

Jennifer Heuck précise que les pilotes et l'administration considèrent à tort que la montagne commence au dessus de 1600m. Cette confusion provient de la Directive montagne de 1977. Or, la Loi Montagne, puis maintenant le Code de l'environnement, ne reprennent pas cette distinction. Dès lors qu'une loi « l'emporte » sur une directive, les déposes sont donc aussi interdites en dessous de 1600m.

Cet avis est confirmé par Philippe Raviol de la DREAL Rhône Alpes qui est en charge de l'application du Code de l'environnement et de la Loi Montagne. Les zones de montagne sont définies « commune par commune » par les préfetures et non pas par rapport à une altitude. Il faut par conséquent oublier la Directive de 1977 désormais caduque.

Eric Favret précise que la compagnie des guides de Chamonix dont il est Président suit strictement la loi et n'opère donc aucune dépose sur le sol français. L'offre d'hélicski par la Compagnie se fait dans le respect de la loi et des pratiquants de la montagne. Elle a lieu à 80% dans le Val Veni durant une cinquantaine de jour par hiver à raison de 3 à 4 heures soit 200h par an. Le « panier moyen » pour un hélicskieur est de 400€ et cela représente 1% du chiffre d'affaire de la Compagnie stricto sensu sans compter l'activité indépendante de chaque guide. Jennifer Heuck précise qu'une dépose à des fins professionnelles est en principe légale. Par contre l'atterrissage de l'hélicoptère nécessite toujours l'autorisation du propriétaire du terrain où s'effectue celui-ci. La commune de Chamonix attribue ces autorisations de manière assez restrictive.

Daniel Rouzier de MW France affirme par contre que des déposes sont faites avec des guides français sur des territoires français, par exemple au col Infranchissable et au Dôme des Glaciers. Eric Favret indique que la Compagnie des Guides de Chamonix ne fait plus de dépose au Dôme des Glaciers mais à l'épaule des Glaciers en territoire italien et pas non plus au col Infranchissable compte tenu des polémiques concernant le tracé de la frontière. Jennifer Heuck indique à ce propos que les cartes IGN sont fausses. Une dépose peut en principe être faite en Italie à cet endroit, mais s'avère être dangereuses à cause des caractéristiques du terrain. C'est le pilote qui décide du lieu exact de l'atterrissage, donc il n'est pas improbable que de temps en temps l'atterrissage et la dépose s'effectuent également sur le territoire français.

Les guides et l'hélicski

Le Syndicat National des Guides de Montagne (SNGM) a lancé une enquête sur la pratique de l'hélicski par les guides de haute montagne auprès des 1350 professionnels actifs. Les 450 réponses reçues semblent montrer que cette pratique est peu répandue chez les guides. Un quart de l'échantillon des personnes ayant répondu à l'enquête a déclaré pratiquer cette activité :

- 12 % proposent moins de 5 jours par saison ;
- 8 % moins de 15 jours par saison ;
- 5 % plus de 15 jours par saison.

A la question : « Avez-vous l'intention de proposer de l'hélicski la saison prochaine ? », 21 % répondent positivement.

Cependant, on peut se demander si l'échantillon de 450 réponses est véritablement représentatif de la pratique dans ce métier. Compte tenu de la polémique sur cette activité, des guides peuvent être



amenés à ne pas déclarer qu'ils offrent cette activité à leurs clients. Il convient alors de se demander quelle est la part des guides qui pratiquent (fréquemment ou rarement) ou non l'hélicski parmi les 900 autres professionnels n'ayant pas participé à cette enquête.

Au delà des chiffres, l'enjeu est symbolique et il est du rôle du syndicat de lancer le débat et de nourrir la réflexion pour l'émergence de bonnes pratiques. Si les guides respectent la loi, il y a aussi des pratiques périphériques comme le hors piste avec reprise des skieurs qui ne semblent pas en accord avec l'approche environnementale actuelle. Bien que l'activité hélicski soit relativement marginale, c'est une pratique multi-décennale à laquelle les guides restent attachés. Les évolutions dans cette profession se feront au même rythme que celles de la société.

Une offre nécessaire ? Nuisances, éthique et économie

Pour la SAF, ne pas proposer d'hélicski serait une perte de chiffre d'affaire. Si les compagnies françaises ne le proposent pas, dans le ciel ouvert de Schengen, des compagnies étrangères prendront le marché. Jennifer Heuck en profite pour souligner la nécessité d'une harmonisation des règles au niveau européen avec comme support la Convention alpine. Cette harmonisation doit alors s'envisager au niveau mondial pour Gérard David car les clients iront au Canada ou en Russie.

Certains cantons suisses très touristiques comme les Grisons ne proposent pas d'hélicski ce qui ne semble pas leur porter préjudice. Elsbeth Flüeler considère donc qu'offrir des sorties hélicski n'est pas un argument commercial. Lors d'une visite au salon du tourisme à Zurich, elle a remarqué qu'aucun dépliant de Zermatt, haut lieu de l'hélicski, ne mentionnait celui-ci, par écrit ou en image. Les dépliants présentent en revanche que des images d'une montagne « tranquille, naturelle, authentique » car c'est cette montagne là que les visiteurs demandent en très large majorité.

Catherine Marthe souligne alors que Zermatt a revendiqué, de manière bien paradoxale, des PAM pour pouvoir proposer l'hélicski au même motif !

Jean Pierre Buraud de la FFCAM dit comprendre qu'une minorité de personnes aisées ait du plaisir à faire de l'hélicski mais celui-ci se réalise au détriment d'une majorité de pratiquants qui recherche tout d'abord le calme en montagne. Pour preuve les dépliants touristiques et leurs images de paysages bucoliques et de villages traditionnels, et non pas de téléphériques. C'est cet aspect nature qui prévaudra dans le futur.

Eric Favret rappelle que l'hélicski et la randonnée sont les seules activités pour les guides l'hiver. Ces deux activités sont compatibles, mais pas sur le même terrain ni forcément aux mêmes heures comme cela est mis en pratique dans le Val Veni.

Pour Denis Crabières, président du SNGM², on ne peut pas imposer à une profession de 1500 individus des décisions venues « d'en haut ». Il est plus intéressant d'ouvrir un débat pour faire émerger un code de bonnes pratiques environnementales et de soutenir la formation des guides dans cet esprit.

L'idée d'un code de bonne conduite est alors en débat. Mais se référer à la loi n'est-il pas suffisant ?

² Denis Crabières a souhaité réagir par courrier à l'article publié dans le numéro de janvier 2010 de Montagnes Magazine faisant suite au séminaire et relatant « de façon approximative » certains éléments de son intervention durant la table ronde. Par ce courrier, M. Crabières signale que le SNGM « demande aux autorités publiques l'application stricte de la loi française concernant les vols de loisirs et l'utilisation des engins motorisés dans les espaces naturels. Il est favorable à toute réécriture de l'article L363-1 du code de l'environnement qui aurait pour objet d'en lever les ambiguïtés actuelles ». Conscient des impacts de l'hélicski sur l'environnement, il rappelle néanmoins que cette activité, dont le SNGM « ne fait ni n'encourage la promotion » est très peu pratiquée par les guides français mais qu'elle « représente pour eux une forme – parmi d'autres – d'expression de leur métier ». En ce sens, le SNGM « n'entend pas faire supporter à ses adhérents concernés, les conséquences pécuniaires qu'impliquerait pour eux un bannissement de cette pratique par leur syndicat » mais « prendra sa part de responsabilité sur ces questions dans les débats et les actions collectives futures ».



Si le SNGM ne refuse pas l'usage de l'hélicoptère pour des prestations aux clients, les associations comme la FFCAM ou le Club Arc alpin demandent l'arrêt de cette pratique dans toutes les montagnes européennes tout en sachant que la problématique est différente dans des pays comme le Canada.

Sur le plan éthique et de « l'esprit montagne », l'héliski est une autre façon de pratiquer la montagne pour Eric Favret. Il s'agit d'une activité qui d'une certaine manière est à considérer comme les autres, la randonnée, la cascade de glace ou la cueillette des champignons. Elle peut s'adresser à tous, y compris à des personnes qui ne sont pas des montagnards mais qui le deviendront peut être.

Disneylandisation ou une autre approche de la nature en montagne ?

Elsbeth Flüeler témoigne de guides et de leurs clients qui se font déposer au refuge sous couvert de déposer de matériel pour faire une course le lendemain et ceci dans un cadre légal d'après l'OFAC.

Le guide « moderne » est-il celui qui utilise ces moyens ?

A l'opposé, le gardien du refuge du Promontoire résume ainsi les nombreux témoignages des guides et clients : « *on est bien ici, il n'y a pas d'avions, d'hélicos, un sentiment de zénitude, on est en montagne !* ». La montagne est un des derniers endroits où il n'y a pas de moteurs. Le moteur est une agression à la tranquillité de la montagne nécessaire à la compensation du stress de la ville.

La pratique de l'héliski par une élite relativement aisée (400 €/jour) n'est-elle pas un mauvais exemple donné à la classe moyenne quand on parle de développement durable ?

Exporter cette pratique dans d'autres pays est-il éthiquement acceptable ?

Pour le guide qui a basé son activité hivernale sur l'héliski, il est difficile d'arrêter cette pratique mais l'évolution peut venir de la jeune génération. La politique de l'ENSA qui forme les guides, les moniteurs de ski et les pisteurs secouristes va dans le sens d'une pratique plus responsable.

L'héliski, activité marginale, ne pollue-t-elle pas l'image de l'industrie de l'hélicoptère qui ne la mérite pas ?

Gérard David affirme sa nécessité pour l'équilibre économique des sociétés mais souligne l'effort qui est fait à travers les codes de bonne conduite pour répondre à des revendications légitimes : moins de bruit, vols plus hauts en altitude, horaires et trajectoires définis. Il fustige aussi des conduites dangereuses de manifestants anti-héliski et réclame la liberté du choix de déplacement de chacun pour rejoindre un sommet, que ce soit en téléphérique, à peau de phoque ou en hélicoptère.

L'exemple du Val Grisenche avec des rotations incessantes de 8h à 14h, du 1^{er} janvier au 15 mai montre que l'héliski n'est pas compatible avec la montagne. Un sommet desservi par les hélicoptères par une route ou un téléphérique change de nature. Cet intervenant comprend que les hélicoptéristes défendent leur activité mais fustige les guides (sa profession) qui pratiquent l'héliski et se réjouit de l'enquête du SNGM qui montre que 80 % des guides n'envisagent pas de le pratiquer.



Conclusions par Jean Pierre Courtin

L'analyse de la Convention alpine³ a montré que ses articles peuvent être d'application directe ou plus souvent du droit mou, c'est-à-dire des recommandations à préciser dans le jeu social. Nous sommes dans ce dernier cas. Pour autant, les Etats s'engagent, c'est-à-dire qu'ils seront comptables des efforts faits vers l'harmonisation réglementaire et les associations peuvent interpeller leurs gouvernements dans ce sens. Les exposés ont montré qu'une convergence des réglementations concernant les vols en montagne était souhaitable et que la Convention alpine pouvait en être l'instrument.

La réglementation italienne est complexe avec ces zones blanches et les zones sans bruit. Pour la Suisse, il est étonnant que la bonne méthode qui a été employée avec la concertation et l'élaboration des plans de zone aboutisse à un résultat désolant en particulier dans le Patrimoine mondial naturel de l'humanité d'Aletsch.

Au delà du trafic aérien de loisir, s'ajoutent les autres mouvements et l'on peut craindre par exemple une débauche de dérives à l'occasion des Jeux Olympiques, d'où l'ardente nécessité, à l'instar de la Suisse de créer, comme le prévoit la Convention alpine, des zones de tranquillité où l'on entend seulement le bruit du silence, comme c'est le cas dans les Parcs nationaux.

Gardons donc un optimisme vigilant !

Quelques idées fortes à retenir :

- La loi française prévoit une amende de la 5^e classe, soit 11€, en cas de dépose pour la pratique de l'hélicoptère. La sanction semble dérisoire et bien peu décourageante, même si aucune infraction n'a été constatée ces quatre dernières années.
- En Suisse, malgré l'attention portée à la définition concertées des places d'atterrissage en montagne, la situation n'est pas satisfaisante et les problèmes liés aux nuisances sonores restent les mêmes qu'en France.
- L'hélicoptère, qui ne participe que faiblement au chiffre d'affaire des compagnies d'hélicoptères et des professionnels de la montagne (guides...) semble porter atteinte à l'image globale de l'hélicoptère dont le rôle pour les secours en montagne, la réalisation de travaux ou le ravitaillement des refuges est incontestable.
- Selon les sociétés d'hélicoptères, mais sans que cet argument ait été précisément étayé d'un point de vue économique et technique lors du séminaire, l'hélicoptère permet de rentabiliser et de faire marcher les hélicoptères en hiver car leur utilisation en été ne suffit pas à assurer le bon fonctionnement des machines.
- L'homogénéisation des législations européennes, voire mondiale, est nécessaire.

³ Yolka Ph. (dir.), 2008, *La Convention alpine : un nouveau droit pour la montagne ? Actes du séminaire de Chambéry 6/7 mai 2008*, CIPRA France, Grenoble.