

Une étude américaine a montré que 12% des pilotes d'avion étaient dépressifs et que 4% avaient des pensées suicidaires.

Près de deux ans après le crash d'un Airbus A 320 de la Germanwings, intentionnellement provoqué par le copilote de l'appareil, Andreas Lubitz, l'évaluation de [la santé mentale des pilotes de ligne est plus que jamais au cœur des préoccupations](#). Pour la première fois, des chercheurs de l'École de santé publique de Harvard (États-Unis) ont dressé un bilan.

Entre avril et décembre 2015, ils ont envoyé par courrier électronique un questionnaire anonyme à près de 3 500 pilotes professionnels de cinquante nationalités. Leurs résultats, publiés en décembre dans la revue Environmental Health, montrent que, sur les 1 848 répondants, 12,6% (233) sont dépressifs. Un chiffre élevé: 5% de plus que la proportion de personnes âgées de 20 à 75 ans ayant connu un épisode dépressif en 2010 en France. Par ailleurs, les chercheurs ont constaté que 4,1% d'entre eux avaient eu des pensées suicidaires dans les deux semaines avant l'enquête.

Une déclaration sur l'honneur

«Les pilotes ne sont pas davantage sujets à des troubles psychiatriques ou psychologiques que le reste de la population», affirme le Pr Henri Marotte, en charge d'examiner les dossiers sensibles au sein du Conseil médical de l'aéronautique civile. Au contraire, selon Eric Héraud, porte-parole de la Direction Générale de l'Aviation Civile, «les pilotes sont mieux surveillés médicalement que la population normale, certaines maladies sont prises en charge plus précocement et peuvent ainsi être mieux traitées». Le problème se situe ailleurs. «Il faut arriver à les dépister suffisamment tôt et éviter qu'ils échappent au radar, rappelle Henri Marotte.

En France, deux à trois pilotes sont déclarés inaptes tous les mois

En France, deux à trois pilotes sont déclarés inaptes tous les mois par ce Conseil pour des motifs psychiatriques. Un chiffre qui représente, sur une période de un an, 0,5% au plus des 7300 pilotes actuellement en activité. Si pour certains cette interdiction conduit à un arrêt définitif de leur activité, ceux dont l'état de santé s'améliore peuvent envisager de revoler, sous réserve de la validation des médecins experts.

Mais qu'en est-il de ceux qui passent entre les mailles du filet? «De nombreux pilotes cachent leurs problèmes pour ne pas courir le risque de se voir retirer leur licence, et donc de perdre leur métier, témoigne Patrick Magisson, membre de la commission technique du Syndicat national des pilotes de ligne. C'est ce que craignait le pilote allemand Andreas Lubitz lorsqu'il a [dissimulé ses certificats d'incapacité de travail](#)»

60% des pilotes avaient déclaré refuser de se soigner et 15% avaient annoncé leur intention de prendre des médicaments sans le déclarer

[Pour les médecins experts, le repérage des individus à risque s'avère délicat](#). «C'est le problème de la médecine déclarative: elle repose sur la bonne foi des gens», affirme le Pr Marotte. Ainsi, à l'issue de chaque visite médicale, les pilotes sont tenus de signer une déclaration sur l'honneur. Cette visite a lieu tous les ans jusqu'à 60 ans, puis tous les six mois, dans un centre d'expertise médicale aéronautique ou auprès d'un médecin agréé par la Direction générale de l'aviation civile. «Récemment, j'ai vu un homme déclaré inapte définitif en raison d'une pathologie cérébrale dont il avait eu connaissance en 2001, raconte Henri Marotte. Pendant toutes ces années, il l'avait cachée.»

[Certains pilotes préfèrent également dissimuler la prise d'un traitement ou ne pas se soigner du tout](#). C'est ce qu'ont révélé les données d'une entreprise américaine de conseil aux pilotes (l'Aviation Medicine Advisory Service), qui, entre 1992 et 1997, a reçu 1200 appels de pilotes dépressifs. Parmi eux, 60 % avaient alors déclaré refuser de se soigner et 15 % avaient annoncé leur intention de prendre des médicaments sans le déclarer. «Lorsque le pilote nous informe de son traitement, nous évaluons le risque de survenue d'effets secondaires, explique le Pr Marotte. Quand nous ne savons pas ce qui peut advenir, nous délivrons une inaptitude temporaire d'un ou deux mois, accompagnée d'un suivi médical étroit.»

Des tests surprises

Autre obstacle pour les médecins: l'étanchéité du système. «[Andreas Lubitz n'avait pas déclaré à ses médecins traitants qu'il était pilote](#), et il n'avait pas dit aux médecins agréés qu'il était malade. Est-ce que la santé des pilotes devrait faire partie des leviers du secret professionnel? Ce n'est pas aux médecins d'en décider mais aux législateurs!», estime Henri Marotte.

L'accident de la Germanwings en mars 2015, le treizième par suicide du pilote depuis 1976

L'accident de la Germanwings en mars 2015, le treizième par suicide du pilote depuis 1976, a réveillé les vieux démons des cockpits. À la Commission européenne, une modification du règlement est en cours et devrait mettre en place des tests surprises de drogue et d'alcool pour les pilotes et l'obligation pour les compagnies aériennes de s'assurer que tous les pilotes aient accès à une cellule de soutien psychologique en cas de besoin. Autre changement prévu: [l'instauration d'une évaluation psychologique avant embauche des pilotes](#), qui n'est actuellement pas obligatoire.

Pour le Pr Marotte, responsable de l'enseignement de la médecine aérospatiale à l'université Paris Descartes, la plus importante de ces réformes à venir est l'enrichissement de la formation des médecins experts en matière de psychiatrie, «Le système français est plutôt efficace, à condition que les pilotes soient sincères dans leur déclaration, résume le médecin. Il faut trouver le juste équilibre entre l'inquisition des pilotes et la sécurité des passagers.»

La rédaction vous conseille

- [Germanwings: Lubitz a consulté 41 médecins différents en 5 ans](#)
- [Les pilotes allemands contre la règle d'un duo en cabine](#)
- [Le suivi psychologique des pilotes: une obsession](#)
- [Pilotes de ligne: la gestion du mental intégrée à la formation](#)