



Créée en 1968, cette compagnie privée, désormais partenaire de la marque HAMILTON, chers (ères) collègues, est devenue une référence internationale dans le sauvetage en haute montagne. Ses pilotes repoussent quotidiennement leurs limites pour sauver des vies, avec, en plus, le Cervin en toile de fond.

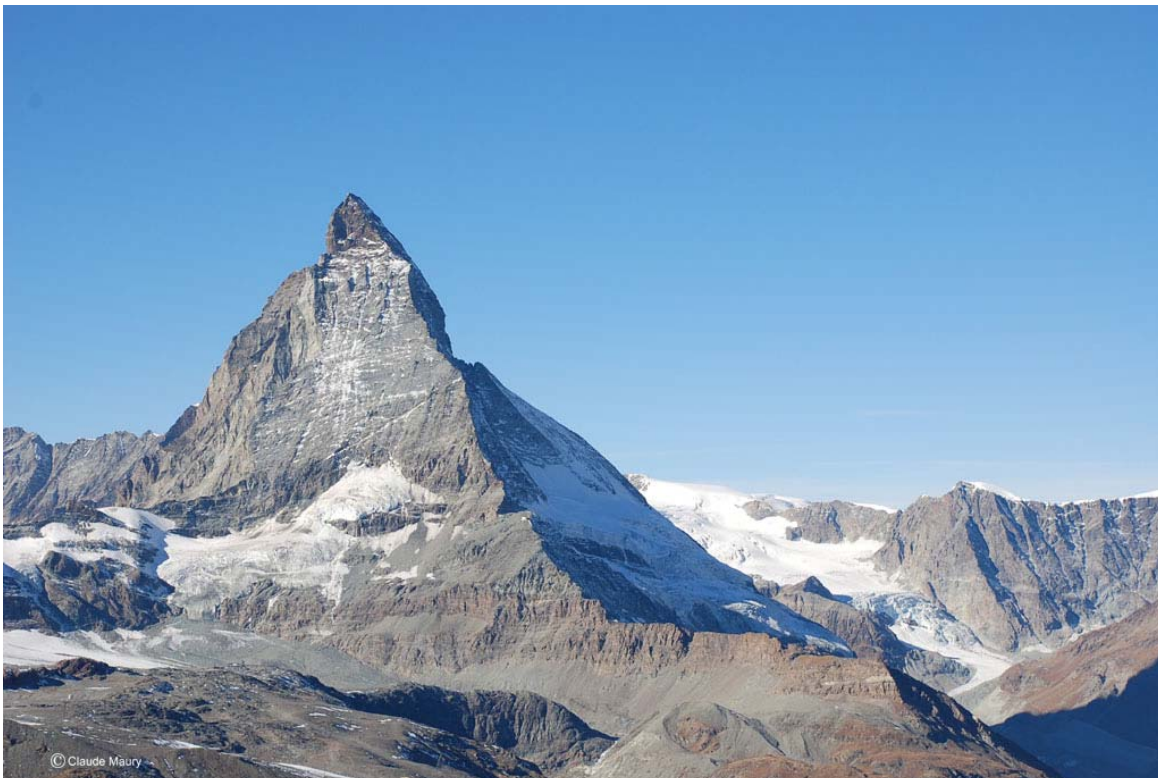
- Dis donc, Renzo, c'est intéressant ce sujet ! Hum ?
- Je l'espère, mon cher Ego, je l'espère !

Mais, commençons, si vous le voulez bien, par une mini biographie d'Air Zermatt :

- 1968, création de la compagnie par Beat H. Perren à Zermatt.
- 1972, lauréat de l'Heroism Awards pour la première fois. Il y aura deux autres prix en 1976 et 2010.
- 1973, première société à accueillir un médecin dans ses hélicoptères.
- 1980, inauguration de la deuxième base à Rarogne.
- 2010, Air Zermatt forme les pilotes d'hélicoptères pour Fishtail Air, une société de secours en montagne dans l'Himalaya.
- 2012, nomination de Gerold Biner au titre de directeur.

Il se tient là, majestueux, avec cette forme pyramidale qui l'a rendu mythique. Ce jour-là, poli, il a même ôté son couvre-chef nuageux afin que l'on puisse mieux admirer ses célèbres arêtes.

Avec ses 4478 mètres, le Cervin attire les regards comme un aimant. Icône indéboulonnable des Alpes suisses, top-modèle préféré des touristes en gouquette à Zermatt, il est surtout l'objet de toutes les convoitises.



Combien d'alpinistes n'ont-ils pas rêvé de l'escalader ? Chaque année, ils sont près de 4 000 à tenter son ascension, à marcher sur les traces d'Edward Whymper (Londres 1840 – Chamonix 1911), le premier homme à avoir atteint son sommet avec six compagnons de cordées. C'était le 14 juillet 1865. Donc 2015 moins 1865, il y a exactement 150 ans. Hélas, dans l'histoire du Cervin (Matterhorn), la vie et la mort restent indissociables. Au cours du retour, probablement dans l'ivresse due à l'exploit, quatre hommes de la cordée victorieuse ont « dévissé », ceci dû à une glissade de l'un deux, perdant la vie et laissant Edward Whymper, ainsi que Peter Taugwalder père et fils, avec un goût amer d'inachevé !

C'était désormais écrit dans la roche : le Cervin faucherait des destins, sans trembler, en même temps qu'il assouvirait des ambitions. Depuis le drame de 1865, le premier de la liste, ils sont 600, en cette année 2014, à avoir trouvé la mort sur les pentes neigeuses de la montagne et près de 65% des alpinistes préfèrent souvent jeter l'éponge en cours de route, conscients de leurs limites ou à cause de la météo. Le Cervin a pourtant ses gardiens du temple. Des hommes entraînés pour agir en cas de besoin. Ils n'ont rien de super-héros. Ils n'en revendiquent même pas le statut. Humbles, intègres, ils ont simplement accepté la mission de tendre une main secourable aux randonneurs en difficulté. On les appelle et ils débarquent par les airs, dans leur hélicoptère rouge, muni des étoiles valaisanes. Ils évaluent la situation, déposent les sauveteurs sur les lieux avec une précision chirurgicale, enchaînent les interventions avec un calme qui force l'admiration.

Fondé, comme on l'a vu, en 1968 par Beat H. Perren, Air Zermatt est considéré comme le « top » du secours en haute montagne, l'exemple à suivre. Une sorte de troupe d'élite au service de la santé.

Le massif alpin, autour du Cervin, avec ses 60 sommets à plus de 4 000 mètres, est son terrain de jeu et chaque pilote, avec l'expérience en connaît le moindre recoin. « Nous tenons à former des gens de la région, parce qu'ils sont familiers avec la vallée, ils parlent le patois et, surtout, ils restent plus longtemps chez nous... » Gerold Biner a pris les commandes de la compagnie privée en 2012. Mais, cela fait plus de trente ans qu'il y travaille.

Né à Sion, il avait fait un apprentissage de mécanicien à l'aéroport militaire. « J'ai toujours rêvé de rejoindre Air Zermatt. J'avais cinq ans lorsque les premiers hélicoptères ont décollé de la base, à l'entrée du village, et, pour moi, il ne faisait aucun doute que je finirais par piloter l'une de ces machines. » Le Haut-Valaisan a franchi chaque étape, patiemment, passant son brevet de pilote avant de devenir instructeur. Aujourd'hui, Gerold Biner est considéré comme un expert en sauvetage.



« Par le passé, nous avons engagé des pilotes de l'extérieur : des militaires, des étrangers, des Suisses... Ils restaient quatre à cinq ans chez nous et, une fois qu'ils

maîtrisaient toute l'enveloppe, ils nous quittaient. À un moment donné, près de 30 % des pilotes de la REGA avaient été formés chez nous. Pour éviter cela, nous choisissons désormais des jeunes d'ici et nous leur apprenons le métier depuis zéro. »

Tout le monde ne peut pas prétendre s'installer aux commandes d'un Écureuil ou de ce Bell 429, biturbine, qu'Air Zermatt a acheté en 2012. « L'état d'esprit est primordial », mentionne Gerold Biner. « Il faut certes avoir de bonnes bases pour le vol et se montrer flexible, mais il s'agit surtout de s'intégrer dans une équipe. » Il faut éliminer les solitaires, les instables et les têtes brûlées ! L'harmonie doit régner dans le cockpit. Surtout quand le danger guette.

Cette politique semble porter ses fruits. Parmi la soixantaine d'employés qui se partagent entre Rarogne, base arrière de la compagnie, et son quartier général à Zermatt, une majorité y travaille depuis vingt à vingt-cinq ans. Il y en a même qui reviennent après une infidélité assumée.

C'est le cas de Thomas Pfanmatter qui fut responsable d'une société pharmaceutique à Bâle pendant dix ans. « Un week-end sur deux, je volais avec Air Zermatt pour ne pas perdre la main ». Le Haut-Valaisan a fini par revenir à ses premières amours, non sans avoir créé quelques start-up qu'il gère sur son temps libre. « Pour moi, voler en hélicoptère, ce n'est pas vraiment un travail, c'est une passion ! » Thomas Pfanmatter incarne parfaitement le pilote type d'Air Zermatt. La tête sur les épaules, l'esprit aiguisé, une attitude qui exhale la confiance.

« Quand vous êtes aux commandes d'une machine, vous devez faire preuve de caractère, de leadership : vous n'avez parfois que quelques secondes pour prendre la bonne décision. Vous ne pouvez pas vous laisser envahir par le stress ou la peur. » Le Valaisan porte également une double casquette dans la compagnie, puisqu'il est chargé du marketing.

« Air Zermatt est une grande famille » mentionne Gerold Biner. « Tout le monde met la main à la pâte. Quand il y a des urgences, les gens renoncent spontanément à leur congé et se présentent à la base, et chacun assume des responsabilités en dehors de ses prérogatives habituelles. » Notre directeur est le premier à montrer l'exemple : il ne s'enferme pas dans sa tour d'ivoire. Il participe au tournus, assure les permanences sans sourciller. « Je suis le chef seulement quand quelque chose ne va pas » plaisante-t-il. « Au quotidien, je me sens plus dans la peau d'un animateur... »



L'expérience reste la meilleure alliée de la compagnie. Sur le terrain, Air Zermatt bénéficie d'une réputation qui dépasse les frontières. La proximité du Cervin n'y est certes pas étrangère. Mais, dès ses premiers vols, et sous l'impulsion de son fondateur, elle n'a jamais cessé de développer son savoir-faire et de chercher des solutions pour améliorer ses services. « Avec Bruno Jelk, chef de la colonne

de secours, et Beat H. Perren, il y avait toujours une volonté d'imposer des nouveaux standards de sécurité et de sauvetage en montagne», rappelle Gerold Biner. «L'esprit est resté le même aujourd'hui. Cela explique peut-être notre succès : nous ne sommes jamais satisfaits ! »

Un documentaire, tourné par la Schweizer Fernsehen en 2007 et diffusé sur la RTS en 2009, a permis au grand public de découvrir le quotidien d'Air Zermatt et de mesurer le travail de titan effectué dans le massif, été comme hiver. «Ce film n'était peut-être pas aussi spectaculaire qu'espéré», résume le chef. «Mais il s'est concentré sur la vie personnelle des protagonistes et montre que nous sommes des normaux, avec une vie normale.» Sur sept épisodes, on se rend surtout compte que la mission d'Air Zermatt ne se limite pas au seul sauvetage – qui ne représente que 30 % des interventions par an. Le reste du temps, la compagnie privée propose des vols de plaisance autour du Cervin, transfère des passagers à Genève, Lugano, Saint-Moritz, Bâle ou Milan. Mais son revenu principal provient des travaux de chantiers, bétonnage, ravitaillement des cabanes de montagne, transport de charges... C'est moins glamour, mais ça fait du bien à la trésorerie.

« Nous comptabilisons environ 5 000 heures de vol par année » mentionne Gerold Biner. « Le sauvetage représente, à lui seul, un peu plus de 1500 heures. En temps normal, ces interventions sont facturées aux alpinistes héliportés. Mais il arrive souvent qu'ils ne soient pas assurés. Surtout ceux qui viennent des pays de l'Est. Ces factures – qui se montaient à 250 000 francs rien que pour l'exercice 2014 – restent donc en souffrance chez nous. Et, au contraire des ambulances, le sauvetage en haute montagne n'est pas subventionné par l'État... » Le patron d'Air Zermatt se montre transparent jusqu'au bout : il chiffre le surcoût des permanences – organisées sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre – à 100 000 francs. Des frais qui ne sont pas couverts par les assurances.

La commission des tarifs médicaux, à Berne, a fixé le prix de la minute de sauvetage à 80 francs (environ), alors qu'elle coûte en réalité trois fois plus ! Où est l'erreur ?

Face à la mort

Air Zermatt a donc dû diversifier ses sources de profit. Et s'est aussi mis au goût du jour en signant des partenariats avec des entreprises de pointe : Hamilton est ainsi venu rejoindre Victorinox, Mountain Hard, Wear et Scarpa, dans la famille des sponsors. De quoi mettre un peu de beurre dans les épinards ! Mais ces aides, bienvenues, ne nous permettent pas de faire vivre la société mentionne Gerold Biner.

Si quelqu'un meurt en montagne, ce n'est jamais de notre faute.

Face à ces considérations basement matérielles, le patron d'Air Zermatt ne perd jamais de vue la mission première de la compagnie : sauver des vies. Jour après jour, ses pilotes affrontent le danger et, parfois la mort.. Ce qui permet de relativiser les difficultés et d'aborder l'existence avec une certaine philosophie.

« Dans ce boulot, vous ne pouvez pas être impliqué personnellement. Il y a un mécanisme de protection qui se met en place .Nous essayons cependant de parler le plus souvent possible des mauvaises expériences vécues. Cela nous sert d'exutoire. Mais mon discours reste le même : si quelqu'un meurt en montagne, ce n'est jamais de notre faute.

Lorsqu'il va en montagne, un alpiniste accepte les risques inhérents à l'ascension ! C'est son choix. Quant à nous, nous donnerons le maximum pour tenter de le sauver. Nous sommes là pour ça. C'est pourquoi nous ne devons jamais avoir peur de nous regarder dans un miroir... » Respect... !

P.S.

Dans les années 1980, je ne me rappelle plus très bien, feu Jacques Lavenex, alors président de l'Amicale du Personnel de Firsà, avait organisé une sortie au « Col du Théodule », à Zermatt, qui n'était pas, à cette époque, reliée par un téléphérique.

Cette sortie à laquelle pouvait participer : skieurs et non - skieurs, partait de Martigny, avec pour pilotes : Messieurs Martignoni et Geiger. Leurs avions (piper Pilatus, spécialement équipés, et de 6 places), déposèrent, seuls, les skieurs, dont je faisais partie (en temps que voiture balais) au sommet du Théodule. La température était, ce jour-là, de moins 35 degrés C. Pourtant le temps était splendide. Quelques-uns d'entre-nous ont eu des gelures aux oreilles. Heureusement pour eux, les non-skieurs, avaient été déposés à une altitude plus basse pour regagner, via des autos-chenilles, puis à pied, un téléphérique pour être ramené à Zermatt, sous la responsabilité de Marianne Laravoire, secrétaire, à l'Amicale à cette époque, alors que moi, Renzo Cardini, j'en étais le modeste trésorier.

Enfin, après un bon repas, assez tard, commencé vers 14 heures. Nous rentrâmes, en train, comme pour le départ de Genève, tard en gare de Cornavin... Certains ont dit : « que nous avons eu beaucoup de chance, lors de cette excursion, car nous aurions pu avoir de très sérieux problèmes... ! »

Bien à vous. CARDINI Renzo