

La réponse des Forces aériennes à la crise du Coronavirus

Autor(en): **Grand, Julien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft [2]: **Numéro Thématique 2**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-913965>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



L'intérieur d'un A330 MRTT équipé du module *Morphée*.

Aviation

La réponse des Forces aériennes à la crise du Coronavirus

Lt col EMG Julien Grand

Rédacteur adjoint RMS+

De prime abord, la crise du Coronavirus n'a pas un grand lien avec les Forces aériennes. Avec un trafic aérien réduit à sa portion congrue, il ne se passait en effet pas grand-chose dans nos cieux en ce début d'année. Mais à y regarder de plus près, cela a été l'occasion d'engager l'arme aérienne dans l'un de ses rôles qui peut s'avérer stratégique, à savoir le transport aérien.

Un trafic aérien mis entre parenthèse

Conséquence du confinement qui a gagné l'Europe avec le printemps, puis peu à peu le monde entier, les frontières se sont fermées et avec elles le trafic aérien a presque disparu. En 2019, notre pays avait vu près de 470'000 mouvements aériens (qui engendrent atterrissage et décollage) et 1,3 millions de vols aux instruments dans notre espace aérien. Rapportés à la durée d'une journée, cela représente 1'287 atterrissages et décollages et 3'561 vols qui utilisent l'espace aérien suisse. La mission de police aérienne a donc vu son travail considérablement chuter durant la crise, mais pas disparaître puisque le maintien des règles de navigation aérienne garde sa validité dans toutes les situations.

Notre pays a ceci de particulier qu'il compte bien environ 8 millions de généraux, prêts à bondir sur le moindre fait à porter au crédit de son Armée. La population a ainsi pu s'offusquer que les forces aériennes continuent de s'entraîner alors que le reste du pays était confiné. Un nombre accru de plaintes pour bruit est ainsi parvenu sur le bureau du département; certainement l'ouvrage de gens désœuvrés par la crise et en quête de sensations pour brouiller la grisaille journalière. En l'occurrence, cela a conduit les Forces aériennes à se fonder d'une justification dans les médias, faisant ainsi œuvre d'éducateur civique pour les éternels mécontents.

Le commandant des Forces aériennes a ainsi rappelé que les Forces aériennes, tout comme le reste de l'armée qui est une organisation de crise, soutiennent

les autorités politiques et civiles dans la crise du coronavirus. Les missions de soutien à ces autorités ont donc dû être garanties et notamment les vols au profit de l'administration fédérale des douanes et des polices cantonales. Mais le communiqué a également tenté de faire entrer dans les cervelles des plus récalcitrants que le domaine de l'aviation militaire est bien un métier et non une prestation de cirque. En effet, comment assurer de manière crédible les missions des forces aériennes – défense de l'espace aérien, transport aérien, reconnaissance – si les équipages ne peuvent s'entraîner pendant des semaines, voire des mois. Comment également assurer la formation des pilotes sans pouvoir avoir accès à l'espace aérien? Si certains étaient bien trop heureux de pouvoir vaquer à leur occupation en télétravail, il ne faut toutefois pas oublier qu'un F/A-18 ne se pilote pas depuis un *internet café* mais requiert un minimum d'entraînement et de pratique, sans compter que les Forces aériennes ont réduit leurs activités à leur strict minimum pour la période allant du 27 mars au 8 juin, avant que celles-ci ne retrouvent leur courant normal d'ici au mois d'octobre.

Transport aérien au profit des autorités civiles

Si la mission de police aérienne a suivi son cours durant la crise, les prestations de transport aérien ont pu être mises à profit des autorités. Tout d'abord dans le rôle plus standard de transport et de reconnaissance qui sont pratiqués presque journalièrement au profit de l'administration fédérale des douanes et les polices. Devant la montée des infections, au mois de mars, le gouvernement s'est justement préparé au pire et les Forces aériennes ont alors envisagé des missions de transport qui sortent quelque peu de l'ordinaire. Pas équipée pour des missions d'évacuation médicale, comme peuvent l'être d'autres armées (voir plus loin), mais pour des missions d'évacuation sanitaire, il a été nécessaire de modifier la flotte d'EC-635 pour être prêt à affronter des transferts éventuels de patients à travers le pays. Grâce au concours



Transfert de patients par l'armée de l'air durant la crise coronavirus.

de la Ruag, certains de ces appareils ont donc pu être modifiés en urgence pour pouvoir être utilisés comme hélicoptère de secours aptes à recevoir et transporter des patients atteints du COVID 19. Les travaux effectués ont été, d'une part, la séparation du compartiment de transport d'avec la cabine de pilotage pour éviter toute contamination et, d'autre part, de préparer l'appareil de manière médicale. Cela signifie que les appareils furent tout d'abord désinfectés et conditionnés pour que les appareils de traitement qui accompagnent un patient puissent être manipulés sans risque pour les passagers et

l'équipage durant le vol. En l'espace de quelques jours, deux appareils purent être préparés, démontrant une excellente coopération entre Ruag, armasuisse et les Forces aériennes. Si la crise était devenue plus aigüe, il aurait donc été rapide de préparer plus d'appareil de cette configuration, en l'espace de quelques jours.

Une autre prestation de transport a été fournie, dans un domaine plus classique. Les *Super Puma* de l'armée ont assuré, durant la crise, le soutien de la pharmacie de l'armée, en première ligne de la réponse de l'armée aux autorités civiles. Durant la crise, nous avons beaucoup entendu parler des appareils d'aide respiratoire, disponibles en nombre limités dans les hôpitaux et représentant un éventuel goulot d'étranglement pour traiter les patients, en cas de montée de la pandémie. En conséquence, le gouvernement a donné la mission à la pharmacie de l'armée de commander 50 de ces appareils. Un transport aérien de l'armée est alors allé chercher ceux-ci directement chez le constructeur, ce qui a permis de les acheminer en l'espace de douze heures à la pharmacie de l'armée. Celle-ci les alors configurés et conditionnés pour une distribution aux hôpitaux touchés par les cantons. Cette rapidité d'exécution démontre l'importance de maintenir une composante de transport aérien forte au sein de notre armée. C'est un outil polyvalent et efficace qui trouve son expression dans bon nombre de scénarios.

Arrivée de l'aide chinoise en Italie par pont aérien.





Clouée au sol durant plusieurs semaines, la flotte aérienne mondiale a déserté les cieux pendant des semaines.

Et à l'étranger ?

La crise a permis de voir se déployer, à l'étranger, des capacités aériennes dont ne dispose pas l'armée suisse, soit parce que celles-ci ne sont pas nécessaires à un petit pays, soit parce que c'est l'apanage d'une autre organisation. En matière médicale, il faut distinguer entre l'évacuation sanitaire (CASEVAC) et l'évacuation médicale (MEDEVAC). Dans le premier cas, il s'agit d'une évacuation d'urgence, en général proche du champ de bataille, et qui évacue en général un blessé des lignes de front vers une première structure sanitaire dans les arrières. Pour donner une image un peu prosaïque du CASEVAC, on peut se remémorer les films liés à la guerre du Vietnam, où l'on voit des hélicoptères venir chercher des blessés à même le champ de bataille. La capacité MEDEVAC nécessite toutefois des moyens beaucoup plus conséquents puisqu'il s'agit de transporter des patients stabilisés, en général depuis un théâtre d'opération vers la métropole, lors de campagnes expéditionnaires ou à tout le moins sur de grandes distances lorsque des soins particuliers sont nécessaires. En Suisse, les Forces aériennes disposent, avec ses moyens de transport aérien de la première capacité mais ne peut assurer la seconde. Cette capacité requiert en effet non seulement des appareils de transport équipés pour continuer les soins durant le vol mais également la disponibilité d'une équipe médicale qui soit à même de réagir à l'évolution de la situation des patients. Le pays étant petit et ne menant pas de campagne à l'étranger, les besoins de l'armée sont en effet réduits. Les seuls besoins dans le domaine peuvent surgir de par le déploiement de missions à l'étranger et sont alors couverts par la garde aérienne suisse, la REGA, qui dispose de trois avions-ambulances de type

Challenger 650 pour rapatrier en conditions médicales des citoyens suisses dans le monde entier.

Le transfert de patients induits par le COVID a permis de voir déployer de telles capacités par les armées de l'air dans les pays qui nous entourent. L'armée de l'air française a ainsi déployé un A330 MRTT Phénix pour soulager la pression qui pesait sur l'hôpital de Mulhouse. Equipé du module sanitaire *Morphée*, l'appareil a ainsi pu évacuer plusieurs patients depuis l'aéroport de Bâle-Mulhouse vers les hôpitaux d'instruction des armées de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou vers les hôpitaux universitaires de la région de Bordeaux. Le module *Morphée* permet de transformer le ravitailleur en vol de l'armée de l'air en hôpital volant, avec une capacité de transport pour 4 patients dans les mêmes conditions qu'un service de soins intensifs et 8 blessés légers. L'armée de l'air a également déployé des hélicoptères de type NH90 pour transférer notamment des patients depuis l'hôpital de Metz vers l'Allemagne. La France avait également procédé à l'évacuation de 200 de ces citoyens depuis Wuhan avec un A340, vols dont plusieurs Suisses ont pu profiter d'ailleurs. L'armée allemande a fait de même et a également déployé des moyens aériens dans sa lutte contre le virus. Un appareil de la Luftwaffe a ainsi effectué un vol vers Wuhan pour procéder à l'évacuation d'une centaine d'Allemands. La Luftwaffe a engagé ses A310 et A400M dans leurs versions médicalisées pour évacuer des patients infectés du COVID vers des hôpitaux allemands depuis la France et l'Italie. Ces transports ont été organisés via l'EATC (European Air Transport Command), un commandement international qui fonctionne comme un *pool* de transport aérien pour 7 nations européennes. D'autres pays ont



Un Super-Puma des Forces aériennes livre les respirateurs tant espérés et si importants dans la gestion de la crise contre le coronavirus.

également déployés de tels moyens dans leur lutte contre la pandémie, mettant ainsi au service de la population des moyens façonnés pour des évacuations depuis des théâtres d'opérations lointains.

Transport aérien stratégique

Si les actions évoquées plus haut concernent avant tout l'aide aux citoyens et sont tournées vers le « marché intérieur », le Coronavirus a également permis à certains pays de déployer des moyens de transport aérien avec une portée stratégique. Le pont de Berlin demeure l'une des plus célèbres actions de transport aérien stratégiques et la crise a permis, à échelle réduite certes, l'apparition d'un tel phénomène. Devant l'ampleur de la crise en Italie, plusieurs pays ont manifesté leur soutien par l'envoi d'équipes médicales et de matériel. En tête de liste vient la Chine qui s'est vu reprocher d'utiliser cette situation pour faire passer un message politique et d'en faire trop. Pékin a effectivement déployé, par pont aérien, des spécialistes de la lutte contre le COVID et des masques ainsi que des respirateurs. Nous laisserons le lecteur se faire sa propre opinion sur cette aide, surtout au regard de la passivité de l'Union européenne, mais en tous les cas, la Chine a fait ainsi la démonstration de ses capacités de transport aérien au long cours. Une autre démonstration de force chinoise est également parvenue par les airs, lorsque le pays a déployé le seul exemplaire jamais construit d'Antonov An-225, le plus gros avion-cargo du monde, pour faire une livraison de 10 millions de masques de protection sur l'aéroport de Leipzig. La Russie a également aidé l'Italie, en déployant 100 de ces soldats pour désinfecter la ville de Brescia, aide projetée grâce à neuf avions de type IL-76 des forces aérospatiales

russe. Poutine même serait à l'origine de l'ordre qui a précédé à cette mission. Là également, le geste russe a déplié en Europe, le *Figaro* évoquant même que « c'est une aide humanitaire qui ressemble à un déploiement militaire ». En effet, il s'agit là également de démontrer des capacités et de prendre une position politique en envoyant un message à la communauté internationale et à l'Union européenne en particulier.

Faut-il voir dans cette aide internationale une manœuvre machiavélique de la Russie et de la Chine. Certes, des capacités sont démontrées mais il ne faut pas peindre le diable sur la muraille. Car si l'Union européenne avait été aussi prompte à aider ses pays membres qu'à pointer du doigt ces deux puissances, certainement n'auraient-elles même pas eu l'occasion d'affréter une seule tonne de matériel. En l'occurrence, la crise a démontré que certaines capacités aériennes sont nécessaires. En ce qui concerne la Suisse et son armée, les capacités en matière d'évacuation sanitaire et médicale semblent suffisantes, respectivement il a été démontré qu'une adaptation rapide était possible. Le seul manque réside peut-être, et des précédentes crises en ont également fait la démonstration, dans la capacité à évacuer des ressortissants d'une zone de crise, ici en l'occurrence depuis la région de Wuhan. A chaque fois, des solutions ad hoc doivent être négociées, dans lesquelles nos citoyens ne viennent pas en priorité. L'achat d'un avion de transport devrait peut-être être considéré voire même des solutions telles qu'un partenariat comme l'EATC envisagé.

J. G.