

Les enquêtes épidémiologiques : une opportunité pour le monde du Transport Aérien

Pour une reconversion temporaire des personnels du secteur aérien en enquêteurs épidémiologistes

Par Pierre Mascarenhas – 04/05/2020 – pierre.mascarenhas@m4x.org

A la sortie du confinement, la France va se doter des moyens permettant de tester systématiquement tous les cas suspects, et de les isoler.

Elle s'appuiera pour cela sur l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise, l'hôtellerie, qui va trouver un rôle à jouer : héberger les patients qui ne nécessitent pas une hospitalisation, mais qui mettraient en danger leur proches (et les obligeraient à s'isoler eux-mêmes).

Rappelons, par exemple, que laisser une personne contagieuse dans un foyer où se trouve une personne âgée de 50 à 69 ans (ou à risque), contamine cette dernière très fréquemment, avec une issue fatale une fois sur soixante-dix et une hospitalisation dans un cas sur 10¹, parfois avec des séquelles importantes, pulmonaires, neurologiques ou sur d'autres organes. Il est donc indispensable d'isoler soit la personne contaminée, soit la personne vulnérable.

Relevons aussi une simultanéité : lorsque le nombre de chambres utilisées pour l'isolement des malades décroîtra fortement, le tourisme et les déplacements d'affaires reprendront. Ainsi, l'hôtellerie non seulement conservera une activité, mais accélérera le retour à une situation où elle pourra reprendre son activité.

Le même raisonnement s'applique aux personnels de l'industrie du Transport Aérien.

Au-delà de leur expertise aéronautique, ces personnels ont une très forte culture de rigueur, de sécurité et d'application stricte et systématique des procédures. Là où d'autres se lasseraient – car les procédures sont parfois un peu répétitives – la monde de l'aviation voit un rempart essentiel permettant d'effectuer régulièrement et en toute sécurité un exercice aussi antinaturel que dangereux : voler.

Mais ce sont aussi des femmes et des hommes d'un courage souvent exceptionnel. A titre d'exemple, lors du détournement d'Entebbe en 1976, le Commandant Michel Bacos et son équipage ont tous, sans exception, fait le choix de rester avec leurs passagers jusqu'à la libération du dernier d'entre eux, alors qu'ils auraient pu être libérés plusieurs jours avant la fin de la prise d'otage.



Le Commandant de bord d'Air France Michel Bacos, avec ses passagers et son équipage de retour d'Entebbe après leur libération à l'été 1976

Enfin, ils ont l'habitude du travail en équipe, du contact avec les autres dans des circonstances parfois complexes (échanges radio pour le personnel navigant technique, échanges avec des passagers de toutes les nationalités pour le personnel navigant commercial). Ils ont également l'habitude de mettre à jour régulièrement leurs connaissances et de s'adapter à de nouvelles procédures, que ce soit lors d'un changement de type d'appareil ou pour d'autres raisons : cela aussi fait partie de leur culture.

Ils ont donc toutes les qualités pour devenir très rapidement d'excellents enquêteurs épidémiologistes. L'activité d'enquêteurs épidémiologiste ne nécessite pas d'avoir une formation longue en médecine, mais nécessite beaucoup de rigueur et d'écoute. Cela peut se faire, dans la plupart des cas, par téléphone. Et la France aura besoin, dès le 11 mai, de 30 000 enquêteurs au moins².

Là encore, il faut voir l'opportunité dans l'épreuve : le trafic aérien a diminué de 90%, et ne reprendra que lentement son niveau d'avant-crise. Il est donc certain qu'une très grande part des 45 000 personnels navigants techniques et commerciaux, et personnels au sol basés sur le sol Français³ seront disponibles pendant plusieurs mois, ainsi que leur chaîne d'encadrement, de support logistique, et de formation, pour contribuer activement à sauver des vies et ... retrouver au plus vite leur emploi antérieur.

Le monde du Transport aérien dispose donc de compétences utiles et a, plus que toute autre industrie, intérêt à étouffer le plus rapidement possible cette épidémie : impensable de reprendre des vols vers la Chine et Taiwan, le Japon, la Corée du Sud, tant que la France n'a pas ramené la circulation du virus à des niveaux très faibles, proches de ceux qui prévalent dans ces pays.

Mais, au-delà, l'impératif de leur participation est doublement légitime :

D'une part, les citoyens soutiennent très largement le monde de l'Aviation (et ses salaires) par l'intermédiaire de subventions directes (prêts et chômage technique financés par l'Etat) et parfois indirectes pour certaines compagnies, par le non-remboursement des voyages réservés et annulés par le transporteur. Ils peuvent donc légitimement attendre que compagnies comme personnel contribuent à l'effort collectif.

D'autre part, les Français seront extrêmement reconnaissants de l'aide décisive apportée par cette reconversion provisoire, rapide et efficace. Ils ne sous-estimeront pas l'effort accompli par le monde du Transport Aérien. Et cela leur permettra de mettre de côté le fait que le virus, lui aussi, a pris l'avion...

Nous suggérons donc que le monde du Transport Aérien et l'Etat coordonnent cette reconversion provisoire au plus vite.

* *

*

¹ Source: R. Verity, *Estimates of the severity of coronavirus disease 2019: a model-based analysis*, *Lancet Infect Dis*, 30/032020, [https://www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099\(20\)30243-7/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099(20)30243-7/fulltext)

² Lors de l'audition du 15 avril 2020, devant la mission d'information de l'Assemblée Nationale, le professeur Delfraissy a indiqué que 10 000 à 15 000 personnes seront encore infectées chaque jour en France le 11 mai, et qu'à Séoul, une « brigade de 20 000 personnes » avait pour mission la prise en charge des nouveaux contaminés et le traçage des cas contacts. « C'est de l'humain qu'il y a derrière. Et on ne l'a pas en France et si on ne l'a pas, ça ne marchera pas », a-t-il estimé, évoquant un chiffre 30 000 personnes pour cette « brigade » en France.

³ Première approximation basée sur les chiffres d'Air France : <https://corporate.airfrance.com/fr/la-compagnie>.