

Texte Ltt Virginie Gradella

Photos Adj Cyril Amboise

Depuis le mercredi 13 janvier 2010, un pont aérien relie la République d'Haïti, touchée par un séisme d'une rare violence, aux Antilles françaises. Bien que réactifs, les aviateurs, acteurs de cette intervention, se heurtent à la réalité du terrain.

HAÏTI, parer au plus pressé

Sept jours, 80 tonnes de fret, plus de 700 rapatriements de ressortissants français... Depuis que la République d'Haïti a été secouée par un séisme de magnitude 7 sur l'échelle de Richter, le mardi 12 janvier 2010, les moyens aériens de l'armée de l'air et civils n'ont pas chômé. Une catastrophe naturelle d'une telle envergure déclenche une réaction humanitaire simultanée de la communauté internationale. Grâce aux forces armées aux Antilles (FAA), la France a pu envoyer de l'aide dès le lendemain.

Ces chiffres sont notamment le résultat des efforts de l'escadron de transport outre-mer (ETOM) de la base aérienne de Fort-de-France en Martinique, qui offre ses capacités de soutien au profit des FAA. Le pont aérien français reliant Haïti, et plus particulièrement Port-au-Prince, sa capitale, a été mis en place grâce aux trois avions de transport Casa et un Airbus de l'escadron « Estérel » en mission aux Antilles au moment du séisme. Ils ont effectué des aller-retour entre Haïti et la Martinique à raison de trois rotations journalières pour amener le premier échelon de secours (gendarmes, sécurité civile, Samu, pompiers, etc.) et du fret (eau potable, groupes électrogènes, produits médicaux, rations de combat, etc.), puis rapatrier les premiers ressortissants français. Nécessité faisant loi, ils ont décollé sans avoir de certitude sur l'état des structures aéroportuaires ni leur accessibilité. Sans savoir non plus qu'un seul contrôleur aérien haïtien opérait sur une fréquence unique, la tour de contrôle ayant été endommagée et la plupart des fréquences rendues inutilisables. Le lieutenant-colonel Nicolas Methia, commandant de l'ETOM, l'un des premiers pilotes à se poser à l'aéroport international Toussaint



Page de gauche, une convoyeuse de l'air assiste les ressortissants français à bord d'un Casa en partance de l'aéroport d'Haïti pour la Martinique. Page de droite, le séisme a provoqué l'écroulement de nombreuses maisons à Port-au-Prince.



L'ouverture, en Haïti, raconte comment l'accès à la piste d'atterrissage ne s'est pas déroulé sans encombre. « *Nous n'étions pas les seuls à vouloir porter secours au peuple haïtien, explique-t-il. Lors de l'approche avant d'atterrir, nous nous sommes retrouvés entassés avec une dizaine d'autres avions dans un circuit d'attente, ce qui nous a contraints à tourner au-dessus de l'aérodrome pendant plus d'une heure.* » La saturation de l'espace aérien pose forcément la question de la sécurité. Le capitaine Barbara Brunet, commandant de bord de l'Airbus A310, détourné de sa mission de relève

En situation d'urgence, il faut redoubler de vigilance

de militaires postés en Martinique pour se mettre à disposition des FAA, y a été confrontée. « *Au moment où nous étions prêts à nous poser, témoigne-t-elle, nous nous sommes rendu compte que nous nous trouvions juste au-dessus d'un gros porteur américain. Nous avons donc dû faire un 360° pour nous en éloigner. Dans ce genre de situations d'urgence, il faut redoubler de vigilance.* »

Outre son accès, la congestion de l'espace aérien haïtien conditionne la mobilité des aéronefs. L'avantage du Casa, qui peut embarquer 43 passagers assis, réside dans sa petite taille et dans sa capacité à rouler sur des terrains dégradés comme des bords de piste herbeux. Le lieutenant-colonel Jean-Philippe Ducournau, en charge de la planification du pont aérien au sein de la cellule de crise à Fort-de-France, explique que « *les gros avions ne parviennent pas à se poser facilement à Haïti. Donc les moyens les plus adaptés sont des petits ou moyens vecteurs.* » Les deux Hercules C130 de l'escadron de transport « Franche-Comté » d'Orléans, arrivés en renfort les dimanche et lundi suivants la catastrophe, font partie de la seconde catégorie. Ils doublent la capacité des places assises et multiplient celle du fret. « *Un Hercules peut embarquer trois fois plus de fret qu'un Casa. Quand les créneaux de « poser » sont difficiles à obtenir, il est plus intéressant de les rentabiliser en posant quinze tonnes plutôt que cinq,* ajoute-t-il.

Si le pont aérien est opérationnel, c'est parce que les hommes et les femmes qui l'érigent se donnent sans compter. Le volet humanitaire faisant partie des missions de l'ETOM, les six

pilotes présents et leurs mécaniciens se relaient selon des créneaux complètement décalés par rapport au rythme de vol traditionnel. Le commandant François Kerlain, commandant de bord de Casa, a effectué de nombreuses rotations entre Haïti et la Martinique. « *Lors d'une mission humanitaire, le rythme de travail redouble, devenant intense et éprouvant, explique-t-il. Nous ressentons la tension due à la fatigue des ressortissants, à leur détresse et à leur attente presque palpable de devoir partir.* L'escale de transit aérien et maritime (ETAM) fourmille également d'activités. Elle n'est pas dimensionnée pour une telle demande. Néanmoins, l'équipe de moins de 20 personnes est à pied d'œuvre. « *Ils ont bien compris l'importance de cette mission à caractère humanitaire, donc imprévisible, et leur engagement personnel est remarquable,* confie le capitaine Cyrille Cholley, commandant l'ETAM. Le sergent Rodrigue Lenogue, comme tous ses collègues, se moque bien de suivre un rythme effréné: « *Nous n'avons pas dormi plus de sept heures en quatre jours, explique-t-il. Mais nous tenons parce que nous savons que nous contribuons à sauver des vies.* »

L'équipage de l'A310, dont la mission n'est pas opérationnelle, n'est pas plus préparé à ce type d'interventions. Malgré tout, les jeunes hôtesses et stewards se sont adaptés. Il leur a fallu improviser un système d'évacuation sanitaire en attachant



des matelas coquilles sur les rangées de sièges pour accueillir les blessés. Le caporal-chef Sonia Rojo a beaucoup appris. « *Cela fait huit ans que je suis dans l'armée de l'air et c'est la première fois que je vis ce type d'expériences, explique-t-elle. En dépit de l'horreur, je sais que je suis capable d'endurer physiquement et moralement.* » ■



Épisode du 01/02/10
iTunes catégorie gouvernement et organismes

Le pont aérien opérationnel grâce à l'engagement du personnel



Page de gauche, les ressortissants de toutes nationalités attendent leur rapatriement de longues heures dans des conditions inconfortables à l'aéroport d'Haïti. Page de droite, en haut, première étape accomplie pour les ressortissants français arrivés à Fort-de-France, lors de la rotation de nuit d'un Casa. En bas, le soulagement pour ceux qui embarquent dans l'A340 à destination de la France.