© Pixabay

Crise du Covid-19 : Étions-nous préparés à une pandémie ?

« Se préparer à l'imprévisible », tel est le leitmotiv prôné par BTEE SA depuis fort longtemps auprès des aéroports qui le sollicitent pour une assistance au développement et à la mise en œuvre de leur plan d'urgence et de leur processus de conduite de crise. Étiez-vous prêts ?

Tribune libre par Stéphane Pillet, directeur général de BTEE SA

En 2007 déjà, lors d'un séminaire ACI au Caire, nous évoquions les risques de pandémie qui pourraient toucher le monde et frapper de plein fouet l'aviation et les aéroports. Les scénarios de l'époque se fondaient sur le risque du H5N1 (grippe aviaire) avec une fréquence de malades plus importante et une probabilité de mortalité plus faible que ce que nous vivons avec le coronavirus. Beaucoup d'entreprises et d'aéroports s'étaient préparés au pire.

Entre temps, en 2009/2010, la crise du H1N1 s'est révélée nettement moins problématique que les simulations qui ressortaient du Règlement sanitaire international (RSI) publié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et que les plans pandémie des États. Cette situation a conduit à une banalisation des risques de pandémie, quelques fois à un oubli, faisant fi du sacro-saint « principe de précaution » qui régit, habituellement, les réflexions en matière de santé et de sécurité.

La cartographie des risques : outil indispensable

Répondre à une situation extraordinaire ou à une crise est une préoccupation constante et essentielle des exploitants d'aéroports. Bien que le quotidien soit fait d'incidents qui font partie de l'exploitation courante, la crise du Covid-19 rappelle qu'aucune entreprise ou plateforme aéroportuaire n'est à l'abri d'une crise majeure.

Très souvent, sur un aéroport en parlant de crise on pense immédiatement à l'accident d'aéronef, alors qu'aujourd'hui les risques sont clairement identifiés dans d'autres processus, par exemple, ceux liés à l'important flux d'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

Il est donc primordial pour un aéroport d'établir une cartographie des dangers qui liste les évènements possibles dans des catégories ou familles de risques. Dans de nombreux pays, un cadastre national des risques existe. Cet outil doit être vivant et accompagné d'un observatoire des risques permettant de mettre à jour en permanence le niveau de menace et d'anticiper une éventuelle crise. Chez BTEE SA, sur la base de notre observatoire, nous avons informé nos clients dès le début janvier de l'imminence de la pandémie et de l'importance d'anticiper les perturbations. L'OMS communiqua début janvier sur la problématique, mais ne décréta l'urgence mondiale qu'à partir du 30 janvier. Dans le cadre de la crise du H1N1, l'agence onusienne avait été montrée du doigt comme ayant

surréagit, alors qu'aujourd'hui on lui reproche d'avoir tardé à donner l'alarme. Ceci démontre bien que le principe de précaution, n'est pas une science infuse et que l'interprétation entre ces deux crises n'a pas été ou n'a pas pu être « normée ». Des facteurs politiques externes influençant notamment les décisions et leur temporalité. Ces faits révèlent l'importance pour les acteurs économiques, notamment les aéroports en qualité de service public, de se prémunir de cette difficulté en créant une cartographie de risques monitorée par un observatoire efficient.

Plan d'urgence et conduite de crise indissociable

Tant que l'on n'a pas vécu une crise, il est difficile de se rendre compte du chaos dans lequel on peut soudainement se retrouver. Bon nombre d'aéroports se sentaient prêts à affronter une situation de crise vécue plusieurs fois au travers des exercices périodiques. Mais qui pensait devoir affronter une telle menace économique avec des aéroports quasi à l'arrêt voire fermés ?

Cette situation nous le rappelle aussi, même en étant doté d'un plan d'urgence, document normatif en soit, certains impacts n'étaient même pas imaginables à la fin de l'année dernière. C'est bien la démonstration qu'il ne suffit pas de se doter de l'outil documentaire, mais bien de développer également les processus de gestion et de conduite de crise indispensables pour parer à l'impensable. Ces outils de gestion doivent être décrits et… exercés. Pour certains ils ont été développés dans le cadre de la crise actuelle, pour d'autres ils ont été éprouvés.

Des études et les faits actuels le démontrent, il est nettement plus aisé de conduire une crise lorsque l'on y est préparé. Il ne s'agit pas forcément de dompter le risque, action difficile pour le coronavirus, mais bien de maîtriser les processus de conduite de crise. Cette anticipation limite fortement les dommages collatéraux qui se soldent facilement par des coûts financiers importants et quelques fois un déficit d'image.

Le principe de précaution c'est se préparer et d'anticiper

Périclès, politicien et général athénien (vers 500-429 av. JC.) disait « *Il ne s'agit pas de prédire l'avenir, mais de s'y préparer* », cette citation résume parfaitement le vécu de ces derniers mois. En matière de gestion de crise, BTEE SA en a fait sa philosophie depuis longtemps, et prétend qu'un aéroport préparé doit pouvoir anticiper et gérer les crises de toute nature. Un plan d'urgence avec sa cartographie des risques et son observatoire, accompagné des processus de conduite de crise et de la formation adaptée des personnels sont les ingrédients indispensables pour limiter les impacts sanitaires, sécuritaires, humains, économiques et d'image d'un aéroport.

Les impacts économiques de la crise du Covid-19 sont dévastateurs, sachons au moins en retirer le maximum d'enseignements pour le futur. BTEE SA se fait un devoir d'accompagner les aéroports dans ce sens pour leurs prochaines démarches d'amélioration de leur plan d'urgence et processus de conduite. ✖

© BTEE SA

Extrait de

www.aeroportlemag.net