



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Initiative « Aucun pays laissé de côté »

INTERVENTION RAPIDE APRÈS UN SÉISME SUR L'AÉROPORT DE KUMAMOTO

(Note présentée par le Japon)

RÉVISION n° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La région Asie-Pacifique est exposée à des phénomènes naturels catastrophiques, comme des séismes, et il est donc essentiel de prendre à l'avance des mesures préparatoires pour réagir en cas de catastrophe.

La présente note décrit les meilleures pratiques d'intervention rapide qui ont été appliquées à Kumamoto après des séismes qui ont frappé la région. Les exemples cités sont tirés de ces événements et illustrent l'importance du transport aérien en cas de catastrophe naturelle.

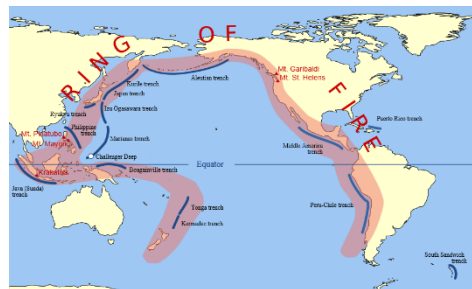
Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'information contenue dans cette note ;
- b) à encourager les États à envisager des mesures d'urgence en mettant à profit l'expérience acquise lors d'une catastrophe naturelle qui a frappé le Japon.

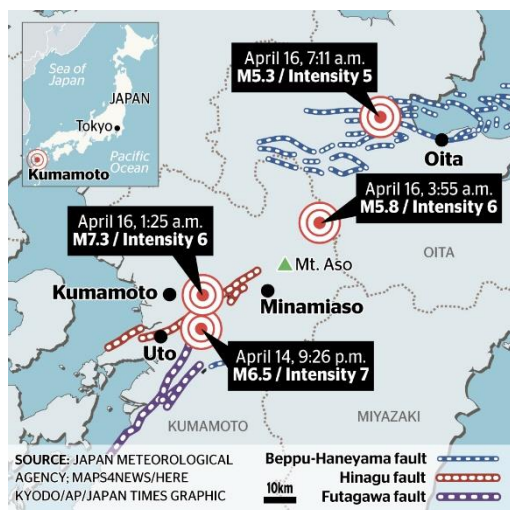
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Sécurité et Facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Aucune.

1. INTRODUCTION

1.1 La croûte terrestre est constituée de gigantesques plaques tectoniques qui se déplacent continuellement en glissant l'une sur l'autre ou en entrant en collision. Ces mouvements créent de nombreuses activités sismiques, particulièrement autour de l'océan Pacifique dans ce qu'il est convenu d'appeler la « Ceinture de feu », où se produisent environ 90 % des séismes enregistrés sur Terre. Le Japon est précisément situé sur cette « Ceinture de feu » et a subi son lot de tremblements de terre, dont le grand séisme de l'Est, en 2011.



1.2 Le 14 avril 2016, un séisme de magnitude 6,5 a frappé la préfecture de Kumamoto*1 et les environs dans l'île de Kyushu au Japon. Deux jours plus tard, le 16 avril tôt le matin, un autre séisme de magnitude 7,3 a frappé les mêmes zones. La puissance de ces deux séismes a causé de sérieux dommages aux bâtiments et aux autres installations de l'aéroport de Kumamoto*2, qui se trouve à proximité de l'épicentre. Sur le moment, les dommages infligés par les deux séismes ont obligé l'aéroport de Kumamoto à interrompre ses opérations normales, mais peu de temps après, l'aéroport a rouvert pour des opérations spéciales au service des activités d'urgence entreprises par les autorités.



*1) Préfecture de Kumamoto : 1,81 million d'habitants, 7 405 kilomètres carrés

*2) Aéroport de Kumamoto : 3000 m x 45 m (piste unique), contrôle de la circulation aérienne sous l'autorité du gouvernement

1.3 Cette note décrit la chaîne des événements qui se sont déroulés dans la semaine suivant les deux tremblements de terre. Les interventions d'urgence conduites par les organismes de secours sont décrites dans les sections 2 et 3. Les enseignements de cette catastrophe sont détaillés dans la section 4 et dans les mesures à prendre.

2. LE FIL DES ÉVÉNEMENTS

2.1 Le soir du 14 avril, à 21 h 26, un séisme de 6,5 d'amplitude a frappé l'aéroport. Par chance, la piste et les installations radar et de communication n'ont pas été endommagées. Après l'interruption des opérations normales décidée à 21 h 30, les informations relatives à la circulation aérienne ont été fournies en continu aux hélicoptères au profit des activités aériennes d'urgence, en particulier les opérations de recherche et de sauvetage (SAR).

2.2 Le 15 avril, une opération de secours de 24 heures a débuté pour la livraison de matériel et de fournitures dans la ville de Kumamoto, après la fin des opérations SAR. Quelques transporteurs aériens ont dû retarder ou annuler leurs vols les uns à la suite des autres, car les équipages logés dans les hôtels de la ville n'avaient pas eu le repos obligatoire avant de prendre leur service. Dans d'autres aéroports du Kyushu, les opérations se sont poursuivies normalement car les installations n'ont pas été endommagées par les séismes. Comme les réseaux de transport terrestre desservant la préfecture de Kumamoto, les voies ferrées comme les autoroutes, étaient hors service, le matériel et les fournitures de secours ont dû être acheminés depuis Fukuoka et Kagoshima par un pont aérien continu.

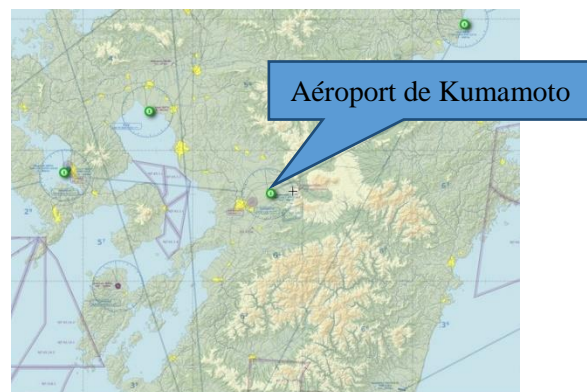


2.3 Le 16 avril, à 01 h 25, un second séisme de 7,3 de magnitude s'est produit. Bien que la piste n'ait pas été endommagée, les bâtiments de l'aérogare ont dû être fermés et tous les vols de passagers ont été annulés. La tour de contrôle a été évacuée et les contrôleurs ont continué à donner des instructions aux aéronefs qui participaient aux opérations de sauvetage à partir d'une autre salle. Un soutien en matière de transport a été donné à l'équipe d'assistance médicale en cas de catastrophe (DMAT). Les approvisionnements nécessaires aux secours ont été acheminés par les forces d'autodéfense du Japon (SDF). Une opération de secours de 24 heures a été entreprise à l'aéroport voisin d'Oita et s'est poursuivie jusqu'au 19 avril.

2.4 Le 17 avril, tous les vols de passagers ont été annulés à l'aéroport de Kumamoto. Cependant, le fret représenté par les approvisionnements de secours a tout de même été acheminé par Japan Airlines (JAL).

2.5 Le lundi 18 avril, tous les vols de passagers prévus ont été annulés à l'aéroport de Kumamoto. Les approvisionnements de secours ont été transportés par des convertibles « Osprey » des Forces américaines.

2.6 Le 19 avril, à 7 h 30, la tour de contrôle a repris les services ATC et à 7 h 43, le premier vol de passagers après la reprise des opérations est arrivé de l'aéroport international Haneda de Tokyo (au total, 17 vols ont été accueillis dans la journée). Le jour même, à 15 h, les vols au départ ont repris à partir de l'aéroport de Kumamoto (6 vols au départ dans la journée) et les activités de l'aérogare ont partiellement repris.



3. DES INTERVENTIONS RAPIDES

3.1 Réaction du siège de l'aviation civile à Tokyo.

3.1.1 Immédiatement après les tremblements de terre, le 14 et le 16 avril, le responsable du bureau de gestion de crise a lancé un appel d'urgence à tous les cadres du Bureau de l'aviation civile (CAB) et a entrepris une évaluation des dommages aux alentours de l'aéroport, y compris à l'aéroport de Kumamoto et aux autres aéroports à proximité. Des informations de toutes sortes ont été ainsi recueillies et il a fallu les trier par catégories :

- a) états de la piste, du balisage lumineux, des installations radio, des installations de contrôle et des services du contrôle de la circulation aérienne et bâtiment de l'aérogare ;
- b) sécurité du personnel et situation opérationnelle de l'aéroport ;
- c) dommages éventuels aux appareils stationnés des transporteurs aériens, sécurité du personnel et horaires d'exploitation.

3.1.2 Les informations ci-dessus ont été transmises aux dirigeants du ministère par les cadres du CAB.

3.1.3 Après l'évaluation de la situation générale sur le plan des dommages, des mesures ont été prises pour permettre la reprise des activités de l'aéroport. Les opérations aériennes visaient surtout à appuyer les activités de secours et de reprise dans la zone dévastée.

- a) Comme les informations de fermeture de l'aéroport avaient été mal comprises et qu'il y avait un certain nombre de questions sur la reprise des opérations, même de la part des militaires, la direction a décidé de faire appel aux grands médias et de faire savoir par la TV que la capacité de l'aéroport était entièrement consacrée à l'acheminement des approvisionnements de secours par les militaires et d'autres organisations, afin que les choses soient claires.
- b) Pour bien gérer les problèmes posés par les activités de secours et le transport de fret par les moyens militaires du Japon, des États-Unis et de la Corée, plus d'autres, la direction a décidé d'ouvrir les services ATS 24 heures sur 24 à l'aéroport de Kumamoto (en temps normal, les opérations s'étendent sur 14 heures, de 7 h 30 à 21 h 30) et à l'aéroport voisin d'Oita (activités normales sur 15 heures, de 7 h 30 à 22 h 30). Pour que les deux aéroports puissent opérer 24 heures sur 24, du personnel ATS supplémentaire de tout le pays a été dirigé sur Kumamoto et Oita.

3.2 Réactions du fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP)

3.2.1 Comme les pistes et les installations de navigation de Kumamoto n'étaient pas endommagées, l'ANSP a pu travailler normalement, malgré quelques chutes d'équipements et la dispersion des documents dans la tour de contrôle, ce qui a obligé à suspendre les services pendant quelque temps. Des évaluateurs de risques d'urgence ont été immédiatement envoyés pour inspecter les installations de la tour ATC et identifier les équipements utilisables. Cependant, sous l'effet des répliques sismiques intermittentes, les services de contrôle d'aérodrome ont décidé d'interrompre le fonctionnement

de la tour. Pour tenir compte de cette situation, les services d'information de vol ont été fournis pendant quatre jours à partir du bureau de la météorologie, situé dans un autre bâtiment de faible hauteur. Au début, des lampes de signalisation et des équipements radio portatifs ont été utilisés, puis des équipements de communication simplifiés ont été mis en place pour assurer la qualité habituelle des liaisons radio air-sol et sol-sol avec, comme il se doit, enregistrement de toutes les communications.



[Tour de contrôle]



[Service temporaire d'information de vol]



[Équipement de communication simplifié]



[Mise en place de l'équipement EVA]

3.2.2 Un système VFR d'urgence pour ATC (EVA) en conteneur a été transporté de l'aéroport de Fukuoka à l'aéroport de Kumamoto pour être prêt à faire face à d'autres situations d'urgence.

3.3 Réactions des exploitants et des compagnies aériennes

3.3.1 Comme indiqué précédemment, une partie de l'aérogare pour les passagers des vols intérieurs a été endommagée par les deux séismes et tous les vols de passagers civils ont dû être annulés du 16 au 18 avril. Comme il était difficile de réparer et de réaménager l'aérogare existante dans une courte période de temps, des efforts ont été faits pour rétablir les opérations de l'aviation civile par des mesures temporaires. Ainsi, les opérations ont repris uniquement pour les vols à l'arrivée à compter du matin du 19 avril et des couloirs et des sorties différentes ont été aménagées pour les arrivants. Le même jour dans l'après-midi, à partir de 15 h, les vols au départ ont pu reprendre.



Les comptoirs d'enregistrement et le site d'inspection des bagages étaient temporairement installés dans le stationnement de l'aéroport.

3.3.2 Le 19 avril, grâce à des réparations d'urgence, les services ont pu reprendre partiellement dans l'aérogare après confirmation de la sécurité du bâtiment.

4. ENSEIGNEMENTS DE CES ÉVÉNEMENTS

4.1 Le rétablissement du transport aérien aussi rapidement que possible a été d'une importance critique, car les autres moyens de transport, voies ferrées et autoroutes avaient subi d'immenses dommages lors des séismes. De plus, les aéroports ont joué un rôle extrêmement important pour les interventions de reprise après la catastrophe en jouant le rôle de base arrière pour les activités de secours et de réorganisation, les opérations SAR et le transport des équipements, des fournitures et du personnel d'urgence.

4.2 En prévision de tels événements, le Japon avait mis en place des mesures de protection essentielles, comme la collecte rapide et précise de renseignements sur la catastrophe, et la préparation de l'équipement d'urgence avec des programmes de formation pour l'utilisation de cet équipement. La base de tous ces enseignements aura été le gigantesque séisme qui a frappé la Côte est du Japon en 2011. Les mesures de protection déployées à l'avance nous ont permis de rétablir très rapidement le transport aérien.