



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

#### PRÉPARER LES AÉROPORTS EN CAS DE CATASTROPHE

(Note présentée par l'Indonésie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Indonésie est un pays exposé à des risques. L'article 194 de la loi indonésienne sur l'aviation n° 1/2009, stipule qu'un aéroport a notamment pour rôle d'assister en cas de catastrophe. Dans le plan d'ensemble national indonésien, la Direction générale de l'aviation civile ( DGAC) a 74 aéroports qui conviennent à l'exploitation d'aéronefs de type Fokker 27 ou Hercules C-130 ou similaires, afin de porter assistance en cas de catastrophe. Pour appuyer les opérations de gestion des secours et de l'évacuation, la DGAC a également identifié des aéroports pivots en cas de catastrophe.

La présente note fait état du besoin d'orientations en ce qui concerne le niveau de préparation des aéroports en cas de catastrophe afin d'améliorer la capacité d'évacuation et de gestion des secours le plus efficacement possible.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à charger le Conseil d'examiner les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes relatives aux aéroports ;
- b) à déterminer et élaborer des dispositions de l'OACI à l'appui des procédures opérationnelles en matière de gestion des catastrophes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques — Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2030-2023 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Autres Annexes pertinentes de l'OACI Doc 9981 — <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Indonésie a une population de plus de 240 millions d'habitants vivant à travers un archipel très étendu. Nombre des îles sont vulnérables aux catastrophes naturelles ou dues à l'homme. Les catastrophes naturelles sont des phénomènes communs et fréquents en Indonésie, causant des pertes en vies humaines, la destruction de biens et des dommages souvent irréparables à l'environnement. Le pays est sujet à des activités sismiques de forte intensité car il se trouve à l'intersection de trois plaques de la croûte terrestre, à savoir la plaque Eurasie, la plaque de l'ancien continent australo-indien et la plaque des fonds marins océaniques du Pacifique au nord-est. Beaucoup de ces activités se produisent en mer ajoutant le risque de tsunamis ou de raz de marée. Le pays est sujet à des activités sismiques de forte intensité en raison de son emplacement et de l'environnement. Il y a en Indonésie trois principaux risques naturels :

1.2 **Tremblement de terre** : l'Indonésie est située au point de rencontre de trois plaques en activité, à savoir la plaque indo-australienne au sud, la plaque eurasiennne au nord et la plaque du Pacifique à l'est. Les trois plaques bougent et se poussent les unes les autres de telle façon que la plate indo-australienne pousse par en dessous la plaque eurasiennne. Se déplaçant vers le nord, la plaque indo-australienne pousse l'eurasiennne qui se déplace vers le sud et cela crée un profil sismique et un anneau de volcans actifs le long de Sumatra, Java, Bali et les îles Nusa Tenggara, virant au nord vers les Moluques et le Sulawesi Nord, parallèle aux zones de subduction des deux plaques.

1.3 Les régions exposées aux tremblements de terre en Indonésie sont distribuées près des zones de subduction et des zones de failles actives. Les régions qui sont proches des zones de subduction sont notamment la côte ouest de Sumatra, la côte sud de Java, les côtes sud de Bali et Nusa Tenggara, les îles Moluques, les Moluques du Nord, les côtes nord et est du Sulawesi et la côte nord de la Papouasie. Par ailleurs, des régions en Indonésie qui sont situées près des lignes de failles actives comprennent notamment les Bukit Barisan sur Sumatra, la province de Java Occidental, Java Central, la région spéciale de Yogyakarta, Java Oriental, Bali, Nusa Tenggara Occidental, Nusa Tenggara Oriental, l'île Sulawesi, les îles Moluques et la Papouasie. Certaines failles nettement actives en Indonésie sont celles de Sumatra, Cimandiri, Lembang, Baribis, Opak, Flores Back, Palu-Koro, Sorong, Ransiki, les failles en activité dans Banten, Bali, Nusa Tenggara, les îles Moluques et d'autres systèmes de failles qui n'ont pas encore été répertoriés.

1.4 **Tsunami** : un tremblement de terre qui est généré par l'interaction des plaques tectoniques peut entraîner une déformation des fonds marins qui provoquera à son tour d'énormes vagues et deviendra probablement un tsunami lorsque cela se produit dans l'océan. Avec ses nombreuses régions du pays situées dans des zones qui peuvent être touchées par le mouvement des plaques tectoniques l'Indonésie est exposée au risque de tsunamis.

1.5 **Éruption volcanique** : en ce qui a trait aux principales zones de subduction tectonique indiquées plus haut, l'Indonésie compte plus de 500 volcans, dont 129 en activité. Les volcans en activité répartis sur les îles de Sumatra, Java, Bali, Nusa Tenggara, le Sulawesi Nord et les Moluques constituent 13 % des volcans en activité dans le monde. L'Indonésie en compte plus de 500, dont 128 en activité qui se trouvent dans les régions de Sunda, Banda, Halmahera et Minahasa. Il n'est pas étonnant que l'archipel soit connu pour être entouré de cercles de feu.

1.6 En ce qui concerne la réglementation : la loi n° 24 de 2007, relative à la gestion des catastrophes, en particulier le § 3 de l'article 4, stipule que la gestion des catastrophes a pour objectif de « garantir que la réalisation de la gestion des catastrophes est planifiée, intégrée, coordonnée et circonstanciée ». L'article 194 de la loi n° 1 de 2009 relative à l'aviation, portant sur la mise en place du

plan d'ensemble pour les aéroports en Indonésie, stipule que les aéroports devraient être construits dans les zones exposées aux risques naturels afin de porter assistance si une catastrophe survient. Dans le décret n° 39 de 2019, relatif au plan d'ensemble national publié par le Ministre des transports, se trouve une illustration d'un aéroport dédié à l'appui à la préparation et l'intervention en cas de désastre, et à l'aéroport sur place ou l'aéroport pivot.

1.7 Les aéroports ciblés aux fins de la préparation et l'intervention devraient être en mesure d'exploiter des avions de type Fokker 27 ou Hercules C-130 ou des avions similaires, le type d'avions pour l'évacuation et la distribution des secours d'assistance humanitaire. L'exigence minimale en matière de longueur de piste est 1 200 m pour un avion F-27 ou Hercules C-130.

1.8 La DGAC reconnaît que l'aviation est l'un des principaux appuis à une intervention en cas de catastrophe. En conséquence, elle a un programme en place à cet effet. Le programme couvre l'infrastructure et les installations aéroportuaires, le renforcement des capacités du personnel aéroportuaire et le manuel de procédures en cas de catastrophe. Le Directeur général a publié le décret n° 96 de 2019, relatif à un manuel générique sur la préparation des aéroports en cas de catastrophe (*Generic Get Airport Ready for Disaster Manual*) et le décret n° 16 de 2019 sur l'équipe d'intervention rapide pour les opérations aéroportuaires en cas de catastrophe.

## 2. ANALYSE

2.1 **Infrastructure aéroportuaire.** De la même manière qu'un aéroport doit être prêt en cas de catastrophe, il devrait être approprié à l'exploitation d'avions de type F27 ou C130 Hercules ou similaires. La longueur de piste est de 1 200 m ou plus, l'aire de trafic devrait être suffisamment large pour le chargement/déchargement d'un avion ou de plusieurs dans un Fokker 27. Dans le plan d'ensemble de l'Indonésie, la DGAC a 74 aéroports prêts en cas de catastrophe. Pour appuyer les opérations au regard de la gestion des secours acheminés et de l'évacuation, la DGAC a également défini des aéroports pivots en cas de catastrophe. Le principal critère pour les aéroports pivots est qu'ils devraient être atteignables en une heure de vol depuis l'aéroport sur place dans le cas d'une catastrophe, et aussi devenir des aéroports sur place si une catastrophe se produit dans leur zone. L'aéroport pivot est un grand aéroport qui dessert surtout l'archipel indonésien et les vols internationaux. La DGAC a identifié 35 aéroports pivots.

2.2 En outre, la piste doit supporter l'exploitation d'avions de soutien en cas de catastrophe ; les installations et l'équipement de l'aéroport devraient être adéquats, comme suit :

- a) balisage lumineux de piste portable ;
- b) groupe électrogène portable de 75 KVa ;
- c) téléphone satellitaire ;
- d) système portable de traitement de l'eau ;
- e) chariot élévateur et autre équipement mobile nécessaire.

2.3 **Capacité aéroportuaire.** En Indonésie, la capacité de gestion des besoins aéroportuaires doit être renforcée durant les opérations de secours en cas de catastrophe et de crise. En général, les

aéroports à travers l'Indonésie sont sous-équipés pour gérer un surcroît d'activités et n'ont pas de plans en place à cet effet. Les points faibles à améliorer sont, par exemple :

- a) le manque de matériel au sol (ou le délai pour l'obtenir) pour décharger efficacement les biens des aéronefs ;
- b) le manque de plans pertinents d'entreposage à l'aéroport pour de grandes quantités de biens sur de courtes périodes de temps ;
- c) le manque de clarté dans l'application des procédures permanentes ou d'urgence relatives au traitement des biens et fournitures de secours.

2.4 Durant des incidents dus à des catastrophes naturelles, les aéroports sont fréquemment submergés par le surcroît de fret des secours. Pour apporter plus vite et efficacement les secours aux communautés touchées, l'exploitant de l'aéroport devrait être bien préparé et en mesure de maintenir ses opérations et son fonctionnement. En conséquence, il est important pour les exploitants d'aéroport d'avoir les compétences pour évaluer les capacités d'intervention durant et après une crise. Le trafic à l'aéroport sur place ou l'aéroport pivot augmentera parce que :

- a) la capacité de l'aire de trafic est limitée ;
- b) le chargement/déchargement des biens dans les appareils prend beaucoup de temps par manque d'équipement ;
- c) des aéronefs non prévus sont stationnés pour une longue période, en général des aéronefs pour des visites officielles ;
- d) le trafic croissant à l'aéroport pourrait engendrer des retards de vols, des foules de passagers et de nouvelles demandes/davantage de demandes de créneaux horaires.

2.5 **Ressources humaines :** pour être prêts à intervenir en cas de catastrophe, non seulement l'infrastructure, mais également la préparation des personnes doit être prise en compte. Bien que la responsabilité des activités de gestion de la catastrophe incombe à l'Agence nationale de gestion des catastrophes (Badan Nasional Penanggulangan Bencana/BNPB), la DGAC, en coopération avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'Indonésie et le BNPB, assure des formations dans le cadre de ses efforts pour augmenter les capacités de l'aéroport pivot en matière de gestion logistique, d'aire de trafic et de fret des secours durant les crises, et pour évaluer le surcroît d'activités. Après avoir suivi cette formation, les participants devraient être en mesure de fournir aux pilotes de la documentation et des recommandations relatives à la capacité d'intervention de l'aéroport en cas de catastrophe, des plans en cas de surcroît d'activités du fait des secours liés à une catastrophe, et de procéder à l'examen des aéroports à travers l'Indonésie.

2.6 **Procédures opérationnelles :** Lorsqu'une crise se produit, tout le monde peut paniquer et ne pas savoir quoi faire. Les procédures doivent être en place en tout temps et actualisées. Les procédures opérationnelles de gestion du surcroît d'activités devraient consister en des procédures pour le côté piste et pour le côté ville. Les procédures côté piste devraient couvrir les points suivants :

- a) évaluation des installations aéroportuaires ;
- b) mise à disposition de personnel d'autres aéroports, si besoin est ;

- c) coordination avec le gouvernement local, le BNPB local et d'autres agences connexes ;
- d) ouverture/ajout d'heures d'exploitation à un aéroport voisin comme aéroport de dégagement ;
- e) gestion de la capacité de l'aire de trafic ; arrangement de créneaux de courte durée, temps au sol plus court, priorité d'évacuation et aéronef de soutien logistique, pas d'aéronef stationné durant la nuit ;
- f) tous les avions cargos devraient apporter leur propre équipement et personnel pour le déchargement.

2.7

Les procédures côté ville/aérogare couvrent les points suivants :

- a) établissement d'un centre de coordination, personnel qualifié nommé compris ;
- b) coordination avec le service des douanes, de l'immigration et de la quarantaine (CIQ) ;
- c) augmenter la capacité des aérogares (aérogare temporaire), la fourniture d'eau, d'électricité, si besoin est.