

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 22 mai 2006 à Metz Nancy Lorraine (57) à l'avion Boeing 737-400 immatriculé CN-RMX

A 11 h 51, le vol BMM 2091 décolle en piste 22 de l'aérodrome de Metz Nancy Lorraine à destination de Marrakech. Des travaux en cours sur l'aérodrome, commencés la veille, limitent les distances utilisables au décollage. L'équipage ne connaît pas ces restrictions et a prévu son décollage avec la longueur de piste habituelle. Lors du décollage, l'avion souffle des feux provisoires non fixés positionnés au seuil temporaire 04 et survole à faible hauteur la clôture frangible du chantier trois cents mètres plus loin. Le vol est poursuivi vers Marrakech. L'équipage est averti, au cours de la descente, de l'arrachage de balises provisoires au cours de son décollage de Metz ; il effectue un atterrissage de précaution.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 05 Octobre 2010

Recommandation 01

BEA (extrait)

Ni les NOTAM, ni l'ATIS, ni les messages de l'ATC n'ont permis de faire prendre conscience à l'équipage des changements importants intervenus sur la piste. Il semble opportun d'attirer au mieux l'attention des équipages sur les modifications qui influencent les calculs des performances opérationnelles. En conséquence, le BEA recommande que :

la DGAC reprenne systématiquement et explicitement dans les NOTAM et dans l'ATIS les modifications ayant des conséquences sur les performances opérationnelles, notamment les longueurs de piste utilisable

Réponse de la DGAC

Les travaux d'envergure nécessitant la mise en place d'un SUP AIP font l'objet d'un NOTAM conformément à l'Annexe 15 § 5.1.1.6. Ce paragraphe précise que le NOTAM associé "donne une brève description du contenu, la date d'entrée en vigueur et le numéro de référence du SUP AIP". Il convient bien sûr de s'assurer que le libellé du NOTAM est suffisamment explicite pour que l'utilisateur sache s'il est ou non susceptible d'être concerné par le SUP AIP (exemple : "modification des caractéristiques de piste") et, dans ce cas, l'inciter à aller lire ce document.

Cet incident, ainsi que d'autres événements dont certains sont mentionnés dans le rapport d'enquête montrent que la non connaissance des SUP AIP par certains équipages, bien que contraire à la réglementation, n'est pas un cas isolé ; dans une optique de gestion des risques, la DGAC prend en compte ce manquement dans l'étude des suites qui seront données à cette recommandation.

Afin d'alerter l'équipage sur la nature et l'ampleur des conséquences opérationnelles des travaux, tout en incitant celui-ci à consulter le SUP AIP, la DGAC donnera des indications sur le libellé ainsi que sur un paramètre significativement impacté (TODA, TORA,...) devant figurer dans le NOTAM. Les modalités correspondantes à la rédaction d'un NOTAM TRIGGER seront précisées dans le guide SUP AIP. De même la DGAC donnera des indications sur les éléments qui devront être rappelés sur l'ATIS.

Le guide relatif à l'exécution des travaux sur aérodromes rappelle également les modifications significatives à mentionner dans l'information aéronautique.

Au-delà, cet événement souligne l'importance d'une amélioration de la qualité de l'information aéronautique. La mise en œuvre du règlement 73/2010 de la commission européenne (« IR ADQ ») devrait permettre des améliorations significatives dans ce domaine et, en particulier, au niveau de la chaîne de traitement de l'information (en précisant le rôle de l'informatique aéronautique dans la validation de l'information qu'il diffuse). Sur ce thème, un guide promouvant les bonnes pratiques de rédaction des NOTAM a été publié.

Degré d'avancement (10 Janvier 2014)



Recommandation 02

BEA (extrait)

Aucun des intervenants dans la chaîne de préparation de l'information n'a pris conscience du risque induit par le retard de publication du SUP AIP. On a vu qu'il existe, au niveau de la navigation aérienne, une étude préalable d'impact sur la sécurité lors de modifications portées à des sous-ensembles du système de la navigation aérienne. Dans le cas des travaux à Metz Nancy Lorraine, cette étude avait été faite. Une telle étude n'est pas envisagée lors de modifications apportées à des infrastructures aéroportuaires. Elle aurait pu permettre d'identifier le risque mis en évidence par cet incident. En conséquence le BEA recommande que :

la DGAC étende à la DSN A, aux SNAs et aux exploitants d'aérodromes l'obligation d'effectuer des études de sécurité aux cas de modification des infrastructures aéroportuaires.

Réponse de la DGAC

[lettre réponse préliminaire n°11-001DU 4 janvier 2011](#)

La DSN A étant certifiée en tant que prestataire de services de navigation aérienne, l'exigence d'étude de sécurité pour changement (et les

travaux sont des changements) s'applique depuis décembre 2006 dans les CRNA et les SNA, en application du règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005, et en particulier le §3.2 de l'annexe II "Exigences de sécurité concernant l'évaluation et l'atténuation des risques pour tout changement"

Les exploitants d'aérodrome détenant un certificat de sécurité doivent réaliser des études d'impact sur la sécurité aéronautique (EISA) lorsqu'une modification des infrastructures est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité. Ils en tiennent informée l'autorité de surveillance lorsque cette étude conduit à prendre des mesures modifiant les conditions d'exploitation de l'aérodrome ou sortant du cadre du certificat délivré. (Article 12 de l'arrêté du 30 novembre 2006 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome). La détention d'un certificat et les obligations qui y sont liées seront progressivement étendues, jusqu'en 2013, à tous les exploitants d'aérodrome accueillant plus de 10000 passagers commerciaux par an, pour mise en conformité avec le règlement européen (CE) 1108-2009. A ce titre, la procédure de certification de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine sera lancée en 2011.

L'ensemble des obligations rappelées ci-dessus, et notamment le processus de coordination mis en place entre les exploitants d'aérodrome et les services de la navigation aérienne, font l'objet d'une attention particulière lors des audits de certification et de suivi.

Cette recommandation ne fera donc pas l'objet d'actions supplémentaires et est donc close pour la DGAC.

Degré d'avancement (07 Janvier 2011)



Recommandation 03

BEA (extrait)

Il n'existe pas, pour la réalisation de travaux sur les aérodromes, de guide qui permette aux différents intervenants de vérifier avant le début des travaux que toutes les actions ont été réalisées et qu'elles sont conformes aux pratiques souhaitables. Un tel guide aurait pu avoir une influence positive sur la production et la diffusion de l'information et sur la nature et la forme du balisage. En conséquence le BEA recommande que :

- l'OACI et l'EASA définissent des normes de balisage et de panneautage et des consignes d'utilisation qui permettent une identification sans ambiguïté des travaux et des restrictions associées ;

Réponse de la DGAC

L'OACI travaille sur le sujet de la coordination sur la plateforme dans les PANS Aérodrome avec un objectif de clarification des objectifs de sécurité associés. Par ailleurs, Les IR Aérodrome sont en cours d'élaboration par l'AESA. Il est également prévu que ce sujet y soit traité et que les IR soient accompagnés de description de moyens acceptables de conformité et de guides.

La DSAC a publié un guide relatif à l'exécution des travaux sur un aérodrome ; ce guide comprend notamment les bonnes pratiques et un rappel des règlements en matière de panneautage et de balisage. Il est accessible à l'adresse suivante :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1-8_Guide_travaux_v1-.pdf

Les personnels de la DSAC qui participent aux groupes OACI et AESA s'assureront que le travail réglementaire ou de sensibilisation réalisé au niveau national lors de l'élaboration de ce guide sera utilisé pour la production des textes internationaux.

Le suivi de la présente recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (05 Septembre 2011)



Recommandation 04

BEA (extrait)

Il n'existe pas, pour la réalisation de travaux sur les aérodromes, de guide qui permette aux différents intervenants de vérifier avant le début des travaux que toutes les actions ont été réalisées et qu'elles sont conformes aux pratiques souhaitables. Un tel guide aurait pu avoir une influence positive sur la production et la diffusion de l'information et sur la nature et la forme du balisage. En conséquence le BEA recommande que :

- l'OACI, l'EASA et la DGAC établissent un guide permettant aux exploitants aéroportuaires de programmer et coordonner l'ensemble des actions liées aux travaux afin que le niveau de sécurité ne soit pas compromis à cette occasion.

Réponse de la DGAC

[lettre réponse préliminaire n°11-001DU 4 janvier 2011](#)

La DSAC a élaboré et publié le guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire, ce guide répond précisément à la recommandation. Il est disponible sur le site du Ministère du développement durable à l'adresse suivante :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_evaluation_impact_rev2_vdef_.pdf

Les personnels de la DSAC qui participent aux groupes OACI et AESA s'assureront que ce guide sera pris en compte la production des textes internationaux.

Degré d'avancement (04 Janvier 2011)



