



Des milans noirs sont restés accrochés dans la trappe du train d'atterrissage.



A Memphis en 2009, l'hélicoptère d'évacuation sanitaire a dû se poser en catastrophe après une collision en l'air avec des oiseaux.



Des milans à bec jaune n'ont pas survécu au choc avec le nez d'un avion.



Le Canadair CL-600 de la compagnie Atlantic Coast Airlines heurte en 2002 deux dindons sauvages en phase de décollage à Washington DC.



En 2012, le vol AF6131 est obligé de faire demi-tour après son décollage de Toulouse. Il est entré en collision avec plusieurs oiseaux quelques instants auparavant.

LES OISEAUX, TERREURS DES AVIONS

PÉRIL AVIAIRE

A Genève Aéroport, dix collaborateurs sont chargés de faire fuir les volatiles dont les impacts peuvent s'avérer dangereux pour les avions.

Ils sont dix. Dix collaborateurs de l'Unité de prévention du péril animalier (PPA) à travailler au sein de patrouilles d'intervention que l'on connaît peu mais qui font partie intégrante du concept de sécurité d'un aéroport comme celui de Genève. A la tête de ce service depuis 2005, Stéphane Pillet fait la chasse aux oiseaux sur le tarmac de Cointrin. Jovial,

passionné, l'homme explique que son boulot c'est de «limiter la casse». Chaque année en effet, on dénombre environ 34 000 impacts d'oiseaux sur le réseau mondial de l'aviation civile, essentiellement en phase de décollage. Soit 93 collisions par jour dont 15% sont considérées comme sérieuses. La plus célèbre? Sans

doute celle qui a conduit à l'amerrissage d'urgence d'un Airbus A320 sur l'Hudson, face à Manhattan, le 15 janvier 2009: l'appareil avait percuté un groupe de bernaches du Canada. Les 155 passagers sont sortis miraculeusement indemnes de l'accident. «Toute espèce d'oiseau, même de petite taille, peut être à l'origine de dom-

mages importants sur un appareil», relève Stéphane Pillet qui est aussi le fondateur de BTEE SA, Environnement, Sécurité & Aéroportuaire,

« L'aéroport agit comme un aimant pour les oiseaux »
Stéphane Pillet, directeur de BTEE, chargé de l'Unité PPA de Genève Aéroport

créée il y a 25 ans. Aujourd'hui directeur de cette entreprise leader dans le domaine du péril animalier, Stéphane Pillet compte parmi ses clients 153 aéroports de par le monde. La société vient d'éditer un

manuel international de recommandations sur la gestion du risque animalier sur les aéroports.

De par sa configuration topographique, Genève Aéroport offre aux volatiles un véritable paradis avec la présence, pas très éloignée, du Rhône et du lac Léman: de véritables garde-manger. «L'aéroport agit comme un aimant pour les oiseaux», constate Stéphane Pillet. A la tête du hit-parade des volatiles à Cointrin: la buse variable, le faucon crécerelle, la corneille noire et le corbeau freux.

En patrouille sur le tarmac
A Genève, contrairement à la France par exemple, on ne tire pas les oiseaux afin d'éviter que d'autres, plus nombreux et moins habitués aux lieux, ne viennent prendre leur place. Alors, on les effraie par toutes sortes de moyens, techniques ou manuels, y compris en ouvrant et en refermant un sim-

ple parapluie et en marchant dans leur direction. On distingue les mesures passives des mesures actives. Les passives? Il s'agit de rendre le site inhospitalier, par exemple en plantant des tiges métalliques sur tous les panneaux du périmètre aéroportuaire. Et les actives? Elles vont du générateur solaire lançant des cris de détresse de prédateurs aux bruits synthétiques en passant par les fusées et le laser (utilisable uniquement si la luminosité n'est pas trop forte).

Tous les jours de la semaine, de 5 h 30 à 22 h 30, les hommes de la PPA montent dans leur camionnette blanche superéquipée et patrouillent sur le tarmac. Yvan vient de ramener un pigeon ramier au bureau. «Il est

tout frais», sourit-il en le plaçant dans un sac plastique qui sera ensuite enfermé dans un congélateur. Sur la piste, un Boeing 777 d'Emirates attend l'autorisation de décoller. «Rien qu'un de ses réacteurs est

aussi grand que le fuselage d'un Airbus A320», constate en le regardant Stéphane Pillet. Et d'ajouter en souriant: «Les appareils sont de plus en plus silencieux et les oiseaux les entendent de moins en moins. Malheureusement, l'avion anti-oiseau n'existe pas.» Du moins pas encore.

VALÉRIE DUBY
valerie.duby@lematin.ch



Le collaborateur de l'Unité de prévention du péril animalier éloigne les oiseaux pour permettre à l'appareil d'Emirates de décoller en sécurité.



Les dégâts se concentrent notamment au niveau du réacteur, dans 39% des cas.

LES « ARMES » POUR EFFRAIER LES OISEAUX

FUSÉES
Elles sont propulsées avec un revolver. On distingue les «sifflantes et crépitantes» des détonantes. Portée: entre 50 et 150 mètres.

LE COUP DU PARAPLUIE
On ouvre et on ferme un parapluie! C'est la mesure la plus économique. Sa mise en œuvre est facile et le risque d'accoutumance faible.

LE LASER
Sa portée théorique est de 2 km. Il permet de créer une sorte d'«effet bâton».

GÉNÉRATEUR SOLAIRE
Il y en a 32 sur le site de Genève Aéroport. L'appareil émet des cris de détresse d'oiseaux.