

BTEE



Pour doper les baux commerciaux, c'est cette fois l'aspect géomarketing du SIG indoor qui est mis à contribution. Le passager voyage plus facilement et sereinement en profitant des bornes wifi gratuites, de plans 3D et d'aide à la navigation. Il se laisse faire, modifiant son trajet en fonction d'aléas supervisés : changement de porte d'embarquement, points sécurité encombrés ou tout simplement pour valoriser un point de passage plutôt qu'un autre. Bien sûr, grâce au géofencing, l'application lui adresse aussi des promotions en cours dans les boutiques sur son passage.

Localiser les risques animaliers

Le risque animalier représente la deuxième cause d'incident et la sixième cause d'accident sur le réseau mondial de l'aviation civile. Conformément aux normes de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) révisées en 2012, les gestionnaires d'aéroports doivent ainsi mettre en place des plans de gestion et de prévention du péril animalier (PPA). « Les directives de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ASEA) imposent aux exploitants de connaître ce qui se passe dans un rayon de 13 kilomètres autour de tout point de l'aéroport. Les règles sont encore plus strictes concernant la zone protégée de la piste sur laquelle il ne doit avoir aucun animal ou tout autre objet constituant un obstacle lors de l'atterrissage ou le décollage d'un avion. Or, si l'analyse des risques liés à un avion ou un véhicule peut être mathématique, elle s'avère plus complexe lorsqu'il s'agit d'un animal », explique Stéphane Pillet, Directeur général de BTEE. Créée en 1990, sa société est active dans les domaines de l'environnement, de la sécurité et de l'aéroportuaire et intervient en Suisse, Belgique, France et dans plusieurs pays en Afrique.

Elles permettent d'obtenir à la fin de l'année des niveaux indicatifs de risques et les cartographies liées pour visualiser là où sont les plus grandes concentrations. Nous travaillons avec des carrés de 180m x 180m depuis la ligne centrale de la piste et puis de part et d'autre. Ces mesures passives engendrent la mise en place de plans d'actions adéquates, des interventions d'effarouchement ou de découragement, selon les saisons et les espèces observées ». L'analyse dépasse largement le périmètre de l'aéroport, puisqu'elle référence et donc intègre dans l'indicateur de risques, tous les milieux naturels ou les lieux susceptibles de présenter un risque dans les alentours et même dans la région. « Il s'agit de hot spots qui feront l'objet d'une surveillance particulière. Par exemple, nous avons identifié une concentration d'oiseaux dans l'axe de la piste de Genève. Après enquête, il s'avérait qu'un parc animalier faisait du nourrissage. Nous avons alerté les autorités locales qui ont entrepris des démarches auprès des propriétaires ».

L'ultime étape dans ce « way finding » passerait par la connection des solutions SIG non seulement indoor et outdoor, mais au-delà de l'enceinte de l'aéroport. « Il s'agirait de proposer un guidage door to door qui accompagnerait le voyageur de son domicile jusqu'à sa destination finale, en lui apportant des informations en termes de trajets, horaires, coûts, etc. », imagine Laurent Leibovici. « L'interconnexion dans un système multimodal est intéressante, digne de la Smart-city, soutient Claude Vary chez ADP avant de modérer. Cela restera compliqué de garantir la qualité de l'information à fournir au passager, tout au long d'un parcours sans maîtriser tous les paramètres ». À nouveau, l'interopérabilité suscite des questions. En la matière, l'envol est loin d'être affiché... ■

Enfin, il faut noter que ces outils permettent aussi le suivi des problématiques de biodiversité. En effet, selon une règle de principe ou bien pour répondre à des protocoles de certifications, certains aéroports réalisent des études ou des notices d'impact sur l'environnement. « Là encore, nous intégrons à nos travaux des suivis cartographiques spécifiques, par exemple en cas de déplacement d'une espèce végétale rare dans le cadre de travaux. Dans d'autres cas, cela peut correspondre à des obligations légales de lutte contre des plantes indésirables ou néophytes que les aéroports sont obligés de nettoyer, par exemple pour lutter contre les allergies à la lambroisie ».

« Un programme de gestion de risques animaliers repose sur un double processus, détaille Stéphane Pillet. D'abord, des agents réalisent une observation quotidienne de la faune et des collisions localisées. C'est-à-dire, qu'ils font des rondes régulières, plusieurs fois par jour, toute l'année, autour de la piste et collectent avec détails tout ce qu'ils voient. Par exemple si une buse tourne à tel endroit de la piste, si l'on constate la présence d'un animal mort à tel autre ou bien d'un terrier ou de tout ce qui peut constituer un facteur d'attraction. Toutes ces données sont géolocalisées et saisies dans notre logiciel Manira-Airport.

European Transportation GIS Summit, les 19 et 20 mai à Rotterdam (Pays-Bas)

Journée d'études ALFA-ACI, les 7 et 8 juin à Metz