

Biodiversité et risque animalier

RIMENT SANS ANTAGONISME !

La biodiversité fait partie depuis peu des préoccupations majeures des aéroports, on doit se rendre à l'évidence que trop souvent elle est mise en confrontation avec le risque animalier, qui peut être directement influencé par sa richesse.



Tribune libre par Stéphane Pillet,
directeur général
de BTEE SA/AIRTRACE

Travailler avec la nature et pas contre la nature !

Il faut travailler avec la nature et pas contre la nature ! Voici plus de trente ans que nous préconisons cette philosophie. Toutes les méthodologies que nous avons développées vont dans ce sens. Il n'est pas possible de « dompter » la nature, par contre, avec des moyens raisonnables, on peut essayer de la canaliser quelque peu.

Les aéroports jouent un rôle central dans la préservation de l'environnement et la promotion de la biodiversité.

Dans les débats, les personnes farouchement opposées aux aéroports oublient souvent que ces derniers jouent un rôle essentiel dans la protection de la faune et de la flore à l'échelle locale et régionale. Est-il biologiquement plus intéressant de maintenir de grandes surfaces vertes exploitées en aéroports ou de densifier ces surfaces industriellement ? Les plateformes aéroportuaires s'inscrivent dans le réseau de trames vertes qui permet la dissémination des espèces, et sont loin de représenter un obstacle infranchissable, tel qu'imaginé de prime abord.

Dans des territoires de plus en plus enclavés et colonisés par de nombreuses activités humaines, les surfaces naturelles des aéroports peuvent devenir un refuge, voire un milieu sanctuaire pour certaines espèces. Il en va de même pour certaines infrastructures qui accueillent également une faune riche et variée à l'image des hirondelles, des martinets et des chauves-souris.

Biodiversité et risque animalier ne sont pas antagonistes !

Les milieux naturels et anthropiques présents sur un aéroport ont une influence directe sur le risque animalier. Les bâtiments et les infrastructures peuvent accueillir des nidifications d'espèces qui, pour certaines, sont considérées comme prioritaires en matière de protection de la nature mais qui peuvent, malgré leur petite taille, présenter



© BTEE SA

un risque pour les aéronefs. Les prairies et autres milieux naturels et anthropiques servent d'habitats à différents groupes faunistiques, comme par exemple des insectes, reptiles, mollusques, ou batraciens, qui eux-mêmes attirent les prédateurs que sont les oiseaux et les mammifères - principes de la chaîne alimentaire - ce qui induit un risque de collision avec les aéronefs.

Dans de nombreux aéroports, l'organisation en place fait que ce ne sont pas forcément les mêmes responsables qui traitent des problématiques du risque animalier et de la biodiversité. Pourtant, les processus de gestion du risque animalier et de préservation, voire de développement de la biodiversité sur l'aéroport devraient être indissociables. À l'image de l'Aéroport de Orly qui a compris ceci depuis de nombreuses années avec une gestion exemplaire des surfaces herbeuses dans la recherche de concilier biodiversité et risque animalier. C'est ce que nous avons mis en place depuis fort longtemps à Genève Aéroport, sans jouer les apprentis sorciers, on peut fixer des objectifs « biodiversité » en relation directe avec la limitation du risque animalier. À titre d'exemple, nous avons conditionné les nidifications d'hirondelles et de martinets par la pose de nichoirs sur une façade de bâtiment qui permet d'éloigner les oiseaux de la piste.

Il est indispensable de mettre en œuvre un plan de gestion des milieux aéroportuaires

Nous le préconisons depuis de nombreuses années, pour limiter un risque, il faut pouvoir le

gérer. Le risque animalier débute par l'attractivité du site aéroportuaire. Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures passives (gestion du milieu aéroportuaire) et ensuite traiter le risque résiduel par une prévention active adaptée.

Pour être conforme à la réglementation, le plan de gestion des milieux aéroportuaires doit répondre aux exigences de l'OACI (Annexe 14 et document 9137 Partie 3) pour les aérodromes soumis aux règles de l'OACI. Pour les aérodromes certifiés AESA le Règlement UE n°139/2014 fera foi, ainsi que le GM2 ADR.OPS.Bo20 qui traite du programme de gestion du risque animalier et qui demande qu'un processus de gestion du territoire et de l'habitat sur l'aérodrome soit mis en place.

Ce dernier est vraiment l'outil adapté pour pouvoir concilier biodiversité et risque animalier. Il doit permettre de travailler en transversalité sur les deux sujets.

Pour être efficace, l'exploitant peut faire appel à des spécialistes biodiversité pour dresser l'inventaire des milieux aéroportuaires, l'expert risque animalier peut ensuite prendre ces éléments en considération dans le cadre du concept de gestion de la faune demandé par les normes.

Au demeurant, le plan de gestion des milieux aéroportuaires est l'outil idéal pour répondre aux objectifs du développement durable, en garantissant la sécurité d'exploitation, le développement de la biodiversité et la limitation des coûts d'entretien. ■

« Les aéroports jouent un rôle central dans la préservation de l'environnement et la promotion de la biodiversité. »



Extrait de



aéroport lemag

N° 103
novembre
& décembre
2022

Spécial
développement
durable/RSE



www.aeroportlemag.aero