© BTEE SA

Risque animalier :

une préoccupation sécuritaire renforcée durant la crise du Covid-19 et des adaptations normatives de l'OACI en force depuis fin 2020

La prévention du risque animalier a toujours été une préoccupation sécuritaire de premier ordre pour les exploitants d'aéroports. Ces derniers 18 mois, avec une crise sanitaire qui a remis en question bien des priorités, le risque animalier est devenu un sujet encore plus brûlant.

Rencontre avec Stéphane Pillet, directeur général de BTEE SA/Airtrace, qui a organisé un premier webinaire « risque animalier » à la demande des responsables de certains aéroports.

Propos recueillis par David Cannard

Pourquoi avoir organisé ce premier wébinaire sur le risque animalier ?

Stéphane Pillet : Nous avons de fréquents échanges avec nos aéroports clients et nous les visitons assez régulièrement par le biais des mandats d'assistance et de formation que nous réalisons pour leur compte. Ce printemps, nous avons été largement sollicités par les personnels en charge du risque animalier sur plusieurs continents, face à ce qui leur semblait être une recrudescence d'animaux sur leurs aéroports et une augmentation des collisions. D'où l'organisation d'un webinaire thématique, précédé d'un *benchmark* entre les aéroports. Ce dernier a révélé qu'en réalité la plupart des aéroports n'accueillaient pas une avifaune plus importante en période de pandémie, mais que les oiseaux étaient plus visibles et que le bruit moins intense qu'en exploitation habituelle permettait également de mieux identifier, par leur chant, les oiseaux présents.

Sur plusieurs plateformes la présence de mammifères était signalée de jour, alors qu'habituellement ces espèces sont plutôt nocturnes. La plus faible pression humaine explique ce phénomène.

En revanche, certains aéroports qui ont pris la décision de limiter, voire de suspendre la présence des agents PPA, ont constaté une recolonisation par la faune et une croissance significative du nombre d'individus, augmentant logiquement le risque.

Qu'en est-il des collisions animalières durant ces périodes de trafic limité ?

S.P. : Dans beaucoup d'aéroports, on constate une hausse des collisions, non pas en chiffres effectifs, mais en ratio d'impacts pour 10 000 mouvements. Pour rappel, les collisions animalières sont la conjonction de deux facteurs : la présence du phénomène dangereux que représente l'animal et le nombre de mouvements d'aéronefs. Cette augmentation du taux de collisions nous laisse à penser que le facteur « mouvement d'aéronef » est plus significatif que la

présence d'animaux dans les causes qui génèrent le risque animalier. Ceci s'explique en partie par le fait que l'aéronef qui évolue sur la piste à un effet effarouchant pour la faune qui le conçoit comme un danger. C'est d'ailleurs pour pondérer cet élément que l'on utilise les données d'observations dans l'analyse quantitative du risque animalier.

Au printemps 2021, un autre phénomène est intervenu dans l'augmentation des impacts. En avril et mai, les aéroports européens ont connu une augmentation des collisions avec les oiseaux migrateurs et tout particulièrement avec les hirondelles et martinets. On attribue cette augmentation aux conditions météorologiques défavorables qui ont péjoré la migration avec des haltes prolongées sur les aéroports et une intense recherche de nourriture. Les oiseaux volants proches du sol étaient plus vulnérables aux impacts. Ce phénomène avait déjà été observé par le passé.

On a l'impression que la crise du Covid-19 a renforcé la prise de conscience des exploitants quant au risque animalier ?

S.P. : La diminution drastique des mouvements sur tous les aéroports du monde, voire l'arrêt total de certaines plateformes, a limité certaines activités en lien avec les flux passagers. À contrario, les processus sécuritaires, auxquels le risque animalier est rattaché, ont continué de fonctionner. Habituellement, ces prestations sont « noyées » dans une coactivité qui ne permet pas vraiment de les mettre en évidence. Durant la pandémie, il est arrivé que seul le véhicule PPA circule sur le tarmac, augmentant largement sa visibilité. Il est évident que la crise aura donné une certaine visibilité au risque animalier, qui, ne l'oublions pas, est la deuxième cause d'incident sur le réseau mondial de l'aviation civile après le facteur humain.

Durant cette crise les normes OACI ont évolué, pouvez-vous nous en dire plus ?

S.P. : En novembre 2020, l'OACI a publié la cinquième édition du manuel des services d'aérodromes (Doc. 9137 OACI) issue de l'annexe 14. Les principales adaptations concernent un renforcement significatif de la notion de la gestion de l'habitat de la faune sur les aérodromes, de l'analyse du risque animalier pour laquelle il est indispensable de connaître précisément les espèces présentes et leur nombre. Les aspects en lien avec la formation sont consolidés tout comme la structure du programme (concept) de gestion du risque animalier. Ces adaptations vont exactement dans le sens de ce que préconise BTEE SA depuis plus de 30 ans. La gestion du risque animalier passe obligatoirement par une connaissance précise des milieux aéroportuaires et des phénomènes dangereux (animaux vivants), et nécessite la mise en place d'un plan de gestion des milieux et le traitement du risque résiduel sous forme de prévention active. Le tout doit être structuré dans un concept piloté par un responsable compétant et spécialisé. Les agents de terrain doivent être formés selon l'adage « garantir la sécurité par une formation de qualité ».

L'OACI a également adapté les procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS) – aérodromes (Doc. 9981), troisième édition, en insistant sur les mêmes éléments cités précédemment.

L'adaptation et le renforcement des normes se traduit-il par des changements significatifs sur le terrain ?

S.P. : La mise en place d'un concept de gestion du risque animalier sur un aéroport vise la sécurité des aéronefs de leurs passagers et de leurs équipages, mais elle revêt également un caractère juridique. Des aéroports ont été récemment condamnés à de lourdes indemnités à verser à des compagnies aériennes en raison de collisions animalières survenues sur leur emprise. Même si les exploitants ont une obligation de moyens, et pas obligatoirement de résultats, et que le risque zéro n'existe pas, les tribunaux, certainement par méconnaissance de ce complexe sujet, deviennent de plus en plus stricts.

C'est pourquoi nous conseillons aux exploitants d'aérodromes de se mettre en conformité avec les nouvelles normes et de pouvoir, au besoin, justifier d'un concept documentaire, d'un processus organisationnel, de moyens passifs et actifs qui répondent au risque animalier identifié sur leurs aéroports.

© Genève Aéroport

Extrait de

www.aeroportlemag.net