

OISEAUX DE MAUVAIS AUGURE...



JOACHIM RAUSIS

L'avion a beau être le moyen de transport le plus sûr – loin devant le train – il n'en comporte pas moins des risques, dont le plus particulier est sans doute la collision avec un oiseau. Soucieux de limiter les accidents de ce type au maximum, l'organisation de l'Aviation civile internationale s'est décidée à empoigner le problème à bras-le-corps. Notre pays n'est pas en reste, et Stéphane Pillet, fondateur du Bureau de

travaux et d'études en environnement (BTEE) à Liddes, est un pionnier dans ce domaine. Voici déjà quinze ans qu'il effectue des études dans ce domaine auprès de différents aéroports du monde, dont l'Aéroport international de Genève (AIG). Depuis le 1er janvier 2005, grâce à un partenariat AIG-BTEE, l'Unité de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune est née. Sa mission: sécuriser la zone aéroportuaire.

Un étourneau face à un monstre



Des monstres d'acier d'une puissance phénoménale peuvent se faire terrasser par des oiseaux. STNA

Oiseaux de plumes contre oiseaux d'acier.

J. R. | Comment imaginer qu'un monstre d'acier comme le Lockheed C-130 Hercules soit terrassé par un simple étourneau? C'est pourtant la triste aventure qui est arrivée à un appareil de ce type le 15 juillet 1996. L'avion, prêt à se poser, traverse un nuage d'étourneaux qui font exploser ses deux réacteurs gauches. Bilan: trente-quatre morts, sept blessés lourds et un appareil détruit. Cet exemple illustre bien les enjeux sécuritaires et économiques que représente la prévention du péril aviaire. Il convient cependant de relativiser le propos puisque fort heureusement la majeure partie des accidents n'ont pas de fin tragique.

PLUS DE CENT ESPÈCES

Le travail de l'Unité de prévention aviaire implique une excellente connaissance des oiseaux. Depuis quinze ans, elle s'est appliquée à recenser les espèces présentes sur le site, connaître leur mode de vie et analyser les flux migratoires. Pour pouvoir, au final, élaborer un tableau de classification en trois parties, selon leur degré de dangerosité, de la centaine d'espèces répertoriées. Un travail de longue haleine, sans cesse affiné grâce aux patrouilles effectuées par les collaborateurs du BTEE et de l'AIG dans la zone aéroportuaire. Mais un travail qui porte ses fruits, puisque aujourd'hui



La majorité des accidents ont lieu durant la phase d'atterrissage ou de décollage. MAHIN

d'hui, l'Aéroport international de Genève est souvent cité en exemple pour le sérieux de sa gestion du péril aviaire.

MOY D'ORDRE: PRÉVENTION

Il faut dire que la palette des moyens à la disposition de l'effarouché d'oiseaux est vaste: cartouches sifflantes ou détonantes, générateurs de bruits télécommandés, sans oublier la diffusion de cris de détresse. Malgré cela, l'intelligence de certaines espèces laisse pantois. Les corvidés finissent par reconnaître le véhicule de patrouille et distinguent les cris préenregistrés de ceux de leurs congénères! De nouvelles méthodes sont donc testées, tel cet appareil laser, muni d'une lunette de chasse et qui permet d'éblouir l'oiseau pour le forcer à s'envoler. L'entretien des abords immédiats des pistes joue aussi un rôle crucial, afin d'empêcher les volatiles de nidifier et de trouver une nourriture abondante dans ces zones à risques. Ces mesures ont, certes, un prix, mais la sécurité, elle, n'en a pas.

L'AVIS DU PROFESSIONNEL

La prévention active



Fondateur du BTEE et de sa filiale spécialisée dans la gestion du péril aviaire, Stéphane Pillet fait profiter l'Organisation de l'aviation civile internationale de sa grande expérience en la matière:

«Tous les oiseaux, même les plus petits, peuvent être dangereux pour un avion.»

Stéphane Pillet, directeur du BTEE

«Notre partenariat de longue durée avec l'Aéroport international de Genève renforce notre crédibilité et nous permet d'exporter un savoir-faire reconnu dans des zones moins avancées technologiquement, comme l'Afrique. Les budgets ne sont pas les mêmes qu'en Europe, et la mentalité non plus. Mais nous avons bon espoir de développer une vraie stratégie de prévention et lutte contre le péril aviaire dans ces pays aussi. En parallèle, nous développons de nouveaux systèmes de prévention active. Nous en sommes encore dans une phase de test, mais nous espérons proposer sur le marché du matériel fiable estampillé du label Swiss Made.

La lutte contre le péril aviaire est un travail passionnant qui nous force à nous tenir à jour aussi bien dans le domaine biologique que dans celui de la technique.»

COMMENTAIRE

Un pionnier

MARCEL GAY

Le péril aviaire qui menace le commun des mortels concerne la grippe du poulet... Les fameux volatiles ont eu la mauvaise idée d'annoncer le retour du printemps et la peur de la grippe aviaire. L'étourneau qui peut faire capoter un avion ne fait pas partie de nos préoccupations premières et l'on comprend pourtant, à la lecture du reportage ci-contre, qu'il peut faire plus de morts que le poulet grippé...

Stéphane Pillet, de Liddes, est un professionnel de la gestion du péril aviaire. Il n'est donc pas uniquement le spécialiste des études d'impact, de la santé des edelweiss et de la forme physique des grenouilles. Cette compétence reconnue sur le plan international ne peut que servir l'image de notre région. C'est déjà un combat de gagné.

STATISTIQUES

Les accidents

Dans le monde, il se produit 93 collisions chaque jour. 85% de ces collisions ont lieu sur et aux abords des aéroports, pendant les phases d'atterrissage et de décollage.

Les parties les plus touchées sont: à 39% les réacteurs, 31% le radôme et le cockpit, 11% les ailes, 8% le fuselage, 7% le train d'atterrissage.

Le péril aviaire a coûté la vie à plus de 300 personnes en cent ans d'aviation.

La première victime recensée est Carl Rodgers, premier pilote à avoir traversé les Etats-Unis d'est en ouest. En 1912, il mourut dans le crash de son avion, provoqué par un goéland qui se prit dans les gouvernes de son appareil. On estime les coûts directs annuels de ces collisions à 1,1 milliard de dollars.