

## UN JOUR DANS LA VIE DE...

Tristan Hofmann

## Empêcheur de voler en rond

Son terrain de chasse? L'enceinte de l'Aéroport international de Genève, avec ses prairies à la faune foisonnante en bordure de pistes. Au volant de son fourgon depuis 7 heures 30, Tristan Hofmann peut circuler hors



des voies de roulage, frôlant les avions, afin de scruter l'étendue verte. Ce qu'il cherche, ce sont les oiseaux de chair, véritable menace aux oiseaux de fer. L'affaire de l'Airbus A320 l'a prouvé: ce seraient des oies sauvages qui auraient été ingérées et fait caler les deux réacteurs, forçant l'appareil à se poser in extremis sur l'Hudson River. L'incident de New York n'est pas isolé. Chaque année, les seuls Etats-Unis comptent plus de 7000 impacts – *bird*

*strikes*, pour les initiés. Souvent sans conséquences, ces accidents ont coûté la vie à 219 personnes depuis 1988. Genève n'a jamais connu d'issues fatales, mais traite la menace avec une équipe ad hoc, l'Unité de prévention du péril animalier.

**Camionnette démasquée.** Buses, moineaux, corneilles et parfois même cigognes, la diversité de la faune de Cointrin réjouirait les ornithologues. Mais l'ingénieur en gestion de la nature les voit maintenant par la lorgnette du «péril aviaire». Pied au plancher, Tristan Hofmann lance la camionnette à l'assaut d'un groupe de corneilles. Les haut-parleurs placés sur son toit diffusent un enregistrement de cris de détresse, qui – en substance – leur conseille de déguerpir. «Avec elles, c'est le jeu du chat et de la souris: elles s'envolent et reviennent dès que je m'éloigne. Comme les hérons, elles reconnaissent la camionnette», constate l'agent animalier, à la fois dépité et admiratif. De son véhicule, Tristan peut également enclencher 44 générateurs de bruits de détonations dispersés sur le site. Autre possibilité, il descend de son QG mobile et dégaine son pistolet à cartouches sifflantes, ses fusées

longue portée ou le laser à effaroucher. «Il faut utiliser chaque instrument avec parcimonie, sinon ils s'habituent et ne prennent plus peur», prévient-il. Et abattre les récalcitrants? Cela arrive, pour les corneilles noires et les pigeons. «Mais nous sommes soumis aux lois sur la chasse.» Pas question de tirer sur tout ce qui bouge, surtout qu'une balle perdue pourrait se loger dans un avion.

**Entre plumes et réacteurs.** Les yeux dans ses jumelles, Tristan Hofmann prête ses oreilles aux «crachotis» simultanés de trois fréquences radio qui diffusent les communications entre pilotes et tour de contrôle. Une attention de tous les instants, car il doit agir vite. Colonie d'oiseaux qui fonce sur l'aéroport ou animal échappé de la soute, les alertes diversifient sa journée. Rien de tel qu'un berger allemand qui s'enfuit sur le tarmac, paniqué et rendu agressif par le va-et-vient des avions. «Je n'ai pas encore eu affaire aux chiens», songe-t-il en vérifiant que le collier étrangleur est à sa place dans l'attirail.

L'unité doit encore compter avec les hangars qui parsèment le site, où les petites ailes construisent leurs nids. Intolérables, lorsque les techniciens travaillent sur les pièces des aéronefs juste en dessous. L'unité les chasse, mais compense en leur bâtissant des nichoirs sur les façades sud, afin qu'ils tournent le dos à la piste de décollage. «Quand j'ai commencé, je trouvais ça dingue: on lutte contre les oiseaux, mais on leur propose des nids!» Un non-sens qui s'explique par la législation protégeant certaines espèces, comme les martinets. Ainsi,

une année passée à gérer la cohabitation entre plumes et réacteurs n'a pas mué le trentenaire en Terminator du tarmac. Au contraire, ravi par la découverte périodique d'une nouvelle espèce dans la zone, Tristan Hofmann semble avoir fraternisé avec ses adversaires dans cette éternelle partie de cache-cache. ◦



TASHA RUMLEY