

L'agente Elodie Fontan, 26 ans, observe les évolutions des oiseaux près des pistes de Genève Aéroport. Derrière elle, son véhicule est le seul dans le périmètre à être de couleur blanche. Les volatiles le repèrent ainsi facilement et le fuient.

COINTRIN

Les oiseaux qui font peur aux avions

Chaque jour, une unité de huit agents use d'habiles stratagèmes pour chasser les oiseaux présents sur l'aéroport de Genève. Et il y en a des milliers, tant ce territoire déserté par l'homme représente une oasis naturelle.

Texte: Marc David/Photos: Alban Kakulya



Six ruches ont été installées en bordure de la piste au printemps 2010. Les abeilles sont un maillon important de la biodiversité dans la très grande prairie (200 hectares verts) de l'aéroport de Genève.

Elodie Fontan, 26 ans, est armée jusqu'aux dents. Elle transporte dans sa camionnette la parfaite panoplie du serial killer: revolvers de diverses tailles, fusées sifflantes et détonantes, pétards, munitions. Et même un fusil. Il n'est pas rare de la voir tirer des coups de feu par la vitre ouverte de son véhicule en mouvement, comme en plein western. Mais elle ne tue jamais personne. Au contraire, dès le soleil levé, sa tâche consiste exclusivement à effaroucher les innombrables oiseaux présents sur l'aire de trafic de l'aéroport de Genève. Comme ses sept collègues, elle est surtout une biologiste, une experte en ornithologie qui a exercé avec le temps une haute aptitude à observer les habitudes aviaires. «Nous sommes d'abord payés pour protéger les avions et leurs occupants. Mais

nous sommes très contents de sauver les oiseaux aussi», sourit-elle. Car ceux-ci représentent une réelle menace pour tout appareil volant. Et le proluxe Stéphane Pillet, qui dirige à Genève Aéroport cette Unité de prévention du péril animalier (PPA), a dans sa besace nombre de chiffres pour le confirmer et présenter une méthodologie genevoise reconnue dans le monde entier. La preuve: chaque année, l'aviation civile recense près de 34 000 impacts dans le monde, soit environ 93 collisions par jour (85 par an à Cointrin), dont 15% sont considérées comme sérieuses. Coût du carnage: environ 1,1 milliard de dollars en 2009 pour les compagnies aériennes. Avec pour Cointrin un record fixé à 6,5 millions de francs pour un seul incident, œuvre d'un pigeon ramier passé dans un réacteur.

L'aviation a toujours vécu avec le péril aviaire. Le premier crash date de 1912, quand un goéland s'était pris dans les gouvernes du zinc de Cal Rogers, le premier pilote à traverser les Etats-Unis d'est en ouest. Et le plus célèbre des accidents reste celui d'un Airbus A320 d'US Airways, en janvier 2009. L'appareil ingéra des oies dans ses deux réacteurs lors de son décollage de New York. Héroïque, le pilote réussit à le poser sur les eaux de l'Hudson. Pour un oiseau normalement constitué, Cointrin représente un paradis, une oasis à l'abri du brouhaha humain. C'est à la fois un havre de paix et un sublime garde-manger. Tous les types de nourriture y pullulent: graines, insectes, souris, campagnols. D'autant que l'aéroport a été bâti il y a près d'un siècle en plein sur un couloir migratoire. Bordé par le Salève et le Jura,

cet endroit canalise les oiseaux migrateurs qui longent les crêtes ou suivent les cours d'eau afin de trouver un couloir idéal au niveau du Fort de l'Ecluse. Les jours de forte concentration, on a dénombré près de 1500 buses variables. Plus de 40 000 rapaces diurnes ont transité par ce passage naturel en 2008. Les cultures et le climat jouent aussi leur rôle. Le dernier mois de juin, par exemple, avec ses pluies et sa haute température, a fait se propager les insectes. Chassant au ras du sol, des oiseaux comme les hirondelles ou les martinets se sont ainsi multipliés, causant plusieurs collisions. Il y a des moments dans ce travail où se mêlent le stress et une certaine émotion. Tel, fin août, le passage d'une septantaine de cigognes. «Par chance, j'étais de service, se souvient Elodie. Un groupe de cigognes pile dans l'axe de la piste! J'ai coordonné l'intervention avec la tour de contrôle pour retarder les décollages. Et nous avons réalisé un vrai mur du son en tirant des cartouches, car les cigognes sont très sensibles au bruit. Elles se sont décalées.» Très au point, la méthode genevoise fait autorité dans les milieux aéronautiques internationaux. Chaque oiseau présent sur le site est recensé, de l'accenteur mouchet au verdier d'Europe. Il est fiché selon sa dange-

Photos: Alban Kalulya, Christian Béchir et BTEE

«Nous sommes d'abord payés pour protéger les avions et leurs occupants. Mais très contents de sauver les oiseaux aussi...» Elodie Fontan, agente de prévention du péril animalier à Genève Aéroport



1 Des oiseaux près d'un avion de la Saudi Arabian: chaque année, l'aviation civile recense près de 34 000 impacts dans le monde.
2 A Cointrin, où 85 collisions ont lieu par an, le directeur de l'Unité de prévention du péril animalier, Stéphane Pillet, veille notamment sur le milan noir (3), qui constitue un danger majeur.
4 Un nid de corneilles, oiseau intelligent, en recherche permanente de nourriture en bord de piste.

rosité. Cent trente espèces figurent ainsi dans ce classement d'une redoutable précision, dont les plus petits représentants ne sont pas forcément les moins périlleux. Un étourneau de 87 grammes a pour particularité de vivre en groupe: si des dizaines d'entre eux sont happés d'un coup dans un réacteur, ils peuvent causer des dégâts irrémédiables...

Avec le temps, Stéphane Pillet a ébauché une solide philosophie quotidienne: «Nous ne devons pas travailler contre la nature, mais avec elle. Cela signifie gérer le milieu naturel et connaître précisément les espèces en présence, avec leur biologie et leurs habitudes spécifiques. Nous essayons même de favoriser les espèces qui ne nous posent pas de problèmes», explique-t-il, passionné.

Il fut tout heureux, récemment, de tomber sur une grue. Et ne se montre pas peu fier du travail effectué avec les hirondelles et les martinets. Leurs gîtes de nidification étant situés trop près de la piste, des nichoirs ont été posés à l'arrière du hangar, tout en augmentant leur nombre, éloignant ainsi les oiseaux de la piste. «Nous avons gagné en sécurité et nous abritons la plus grande colonie d'hirondelles de fenêtre de Suisse!» L'aéroport constitue aussi le plus grand site prioritaire du canton en matière de protection de la flore.

Elodie – qui à l'origine aimait plutôt les poissons... – et ses collègues sont à l'œuvre 365 jours sur 365. Ils ne sont pas seuls. Tout le personnel de piste (une soixantaine d'employés) a été sensibilisé au danger des oiseaux. Ils sont les yeux des



Dans les locaux de l'unité de prévention, des oiseaux empaillés rappellent l'incroyable diversité des volatiles présents sur l'aéroport: plus de 130 espèces! La moitié des collisions concerne des rapaces.

agents et ne se gênent pas pour les avertir. Pareil pour les contrôleurs aériens et tout un réseau de férus d'ornithologie, même situés en dehors de l'aéroport. Ils ont souvent le regard au ciel et, en cas d'observation d'oiseaux à risque, préviennent Cointin depuis leur domicile privé.

S'instaure ensuite le jeu du chat (l'agent) et de l'oiseau (l'oiseau). Les individus sédentaires sont en effet tout à fait habitués à la manière de travailler des agents. «Rien qu'en voyant notre véhicule, qui est le seul de couleur blanche sur l'aéroport, ils s'éloignent immédiatement

des zones sensibles. Et puis nous faisons du bruit, nous produisons des cris de prédateurs, nous tirons des cartouches, nous utilisons la pyrotechnie, le laser. En partant du principe que chaque animal représente un risque maximal potentiel», explique Stéphane Pillet. Suivant la méthode utilisée, les oiseaux s'éloignent de vingt minutes à une heure. Avec une efficacité maximale pour le laser, difficilement identifiable par l'animal et qui a l'avantage d'être non polluant et économique. Inutile pourtant de chasser les plus fidèles des oiseaux. En faisant fuir un héron connaissant le

risque des avions, deux autres risquent de revenir le lendemain, qui auront tout à découvrir des particularités d'un aéroport.

Parmi ces espèces, la palme de la jugeote revient aux corvidés (corneilles, corbeaux). Ils se distinguent par leur intelligence. «Il est très rare que des corneilles se prennent un avion, admire Elodie, elles viennent même lâcher leurs noix au-dessus du tarmac, pour que les appareils les brisent. Elles savent d'instinct si un avion va arriver, avant que nous le voyions nous-mêmes.» A l'opposé, le pigeon porte le bonnet d'âne. «Eux, ils foncent tout droit et ils voient très mal!»

Les surfaces herbeuses sont elles aussi fauchées avec un haut sens de la tactique animalière, deux fois par an. Cent dix-sept hectares sont coupés en juin et 140 hectares en septembre. Un bataillon de douze tracteurs débarque alors, avec une forêt de machines agricoles. Le travail est exécuté en une seule nuit: 700 tonnes de foin évacuées! «Nous voulons donner le maximum de surface aux volatiles dès le lendemain, soit éviter qu'ils soient concentrés dans la même zone», explique Stéphane Pillet.

Si les oiseaux représentent les 98% du travail de l'unité, d'autres animaux vivent aussi sur le territoire de l'aéroport. Renards ou lièvres profitent de l'endroit, sans poser de graves problèmes. Un chien ou un chevreuil réussit même exceptionnellement à se frayer un chemin jusqu'à ces vertes prairies, désertées par l'homme.

Oiseaux, petits mammifères, Stéphane Pillet connaît toutes ces espèces par cœur. Avec ses collègues, il passe sa vie à les observer et à les tenir à distance des gros aigles d'acier. Non sans quelques charmantes formules personnelles, qu'il lâche parfois, heureux de pratiquer ce métier à part. «Je me dis souvent que ces animaux nous font l'honneur de leur présence.»

Photos: Alban Kakulya et DR

«Je me dis souvent que ces animaux nous font l'honneur de leur présence»

Stéphane Pillet, directeur de l'Unité de prévention du péril animalier à Genève Aéroport



1 Les prairies de Genève Aéroport abritent 210 espèces végétales. 2 Pour éviter de graves collisions (ici, en avril 2008) avec les oiseaux, les agents disposent d'un arsenal (3, 4): cartouches détonantes ou sifflantes, fusées, laser. 5 Des piques ont été placées sur les parpaings près des pistes pour empêcher les volatiles de s'y poser.