

Oiseaux à plumes contre oiseaux de fer

TRANSPORT AÉRIEN ▶ Les oiseaux sont responsables de nombreux accidents d'avion dans le monde. A Genève-Cointrin, c'est un Valaisan, devenu un spécialiste en la matière, qui a développé l'unité de prévention du péril animalier. Reportage à l'Aéroport international de Genève (AIG).

Propos recueillis par OLIVIER RAUSIS

Le péril animalier dans le domaine de l'aviation? Le phénomène est connu au niveau mondial depuis 1912, mais il demeure largement méconnu du grand public. Le 16 janvier dernier, il a pourtant fait la une des médias. Un Airbus A320, qui venait de décoller, s'est vu contraint de se poser en catastrophe sur l'Hudson River, au centre de New York. La raison de cet accident? Une collision entre l'Airbus et des oiseaux! Les volatiles sont en effet responsables de nombreux incidents de ce type dans le monde, si bien que l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) a obligé tous les aéroports internationaux à mettre sur pied des unités de prévention du péril animalier (PPA). A Genève, c'est le bureau valaisan BTEE (lire en page 3) qui a développé cette unité et qui a mis au point une méthodologie de référence. Rencontre avec Stéphane Pillet de Liddes, directeur de BTEE et de l'unité PPA de Cointrin.

Stéphane Pillet, comment le bureau BTEE s'est-il spécialisé dans la prévention du péril animalier?

En 1991, l'aéroport de Genève-Cointrin cherchait un consultant pour trouver des solutions au problème. Comme je suis conseiller en environnement et que j'ai toujours été un passionné d'aviation, j'ai proposé mes services pour développer une activité me permettant d'allier mes deux passions. Mon bureau a ainsi été mandaté, année après année. Puis, en 2005, nous avons créé, en partenariat avec l'AIG (Aéroport international de Genève), l'unité de Prévention du péril animalier (PPA).

Qu'entend-on exactement par péril animalier?

Le péril animalier englobe tout ce qui concerne des chocs entre avions et animaux, tant sur les aéroports qu'en vol. Les oiseaux sont



Dans le local de l'unité PPA de l'aéroport de Genève, Stéphane Pillet présente un faucon hobereau victime d'un choc contre un avion en phase de décollage. LE NOUVELLISTE

responsables de la plupart de ces chocs, mais l'unité PPA doit aussi s'occuper d'autres animaux susceptibles de se promener dans le périmètre d'un aéroport. Je pense notamment aux animaux domestiques, au gibier, aux petits mammifères et aux insectes, mais aussi à des animaux plus exotiques comme des reptiles. Les chocs, dont certains peuvent avoir des conséquences dramatiques, sont très fréquents aujourd'hui en raison de l'augmentation du trafic aérien et de la faune. Les aéronefs sont aussi toujours plus rapides et plus silencieux. Comme 90% des impacts ont lieu aux abords des aéroports, en grande majorité pendant la phase de décollage, il est aisé de comprendre l'importance de la prévention dans ce domaine.

Quel est, justement, le rôle de l'unité PPA de l'aéroport de Genève?

L'objectif principal est de limiter les risques – mais le risque zéro n'existera jamais – tout en permettant une cohabitation harmonieuse de la

faune et des aéronefs. Il s'agit à la fois d'un problème naturel, délicat, difficile et passionnant à résoudre. La sécurité n'ayant toutefois pas de prix, nous faisons tout pour l'assurer en recourant à des actions de prévention passive et à des moyens de lutte active. A Genève, nous avons développé notre propre méthodologie (lire en page 3) qui a fait ses preuves et qui est en passe d'être adoptée dans d'autres pays en Europe et dans le monde.

Pourquoi les oiseaux apprécient-ils les abords des aéroports?

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les oiseaux apprécient la tranquillité qui y règne. Si l'on excepte évidemment le bruit, il se trouve que la pression humaine est quasiment inexistante dans les vastes périmètres des aéroports (n.d.l.r.: 380 hectares pour Cointrin). La visibilité est excellente et la nourriture – campagnols, insectes, graines... – abonde. On trouve ainsi autant d'oiseaux qui vivent dans ces périmètres que

de volatiles migrants qui profitent d'y faire des haltes.

Il y aura donc toujours du travail dans le domaine de la prévention du péril animalier?

Plus que jamais. Ici, à Genève, notre unité ne comprend que six personnes, mais nous pouvons compter, en cas de besoin, sur l'aide des cinquante agents de piste qui nous épaulent pour la prévention active et des sapeurs d'aviation qui nous renforcent pour certaines interventions plus «sportives». Notre travail est continu, 365 jours par an, du lever du jour à la tombée de la nuit. Nous avons aussi un service de piquet 24h/24. Pour l'avenir, le bureau BTEE et l'AIG viennent de créer une nouvelle entité dénommée Airtrace (www.airtrace.ch), qui se propose d'exporter notre méthodologie et notre savoir-faire, notamment en matière de formation. Nous sommes les premiers à être agréés par l'aviation civile française et sommes sur le point de l'être au niveau international par l'OACI.

REPÈRES

Le péril aviaire en chiffres

▶ Chaque année, plus de 35 000 impacts entre des oiseaux et des avions commerciaux sont recensés.

▶ Près de 900 moteurs touchés, endommagés ou perdus par année.

▶ Depuis 1912, 90 avions civils et plusieurs centaines d'avions militaires ont été perdus dans le monde à cause d'une collision avec un oiseau.

▶ Plus de 220 personnes ont été tuées depuis 1988 à cause d'une collision entre des oiseaux et un avion.

▶ Dans 39% des cas, ce sont les réacteurs qui sont touchés. Suivent: le radôme ou nez de l'avion (31%), le bord d'attaque des ailes (11%), le fuselage (8%) et les trains d'atterrissage (7%).

▶ Le coût annuel des dégâts causés par des animaux aux avions dépasse un milliard de dollars pour l'aviation civile internationale.



Sur les aéroports, les oiseaux sont un danger permanent pour les avions, surtout lors de la phase de décollage. LDD



Si à Genève, ce sont les oiseaux qui représentent le plus grand risque rencontres plus exotiques peuvent arriver ailleurs dans le monde. LDD



Lorsqu'un avion s'apprête à atterrir, Chloé Proellochs effarouche les oiseaux présents sur le site à l'aide d'un pistolet lance-fusées. LE NOUVELLISTE

Une lutte active et passive

A Genève, l'unité PPA, dirigée par Stéphane Pillet, a développé sa propre méthodologie de prévention des risques. Chloé Proellochs, l'une des agentes de l'unité qui intervient quotidiennement dans le terrain, nous en dit plus: «Nous avons tout d'abord établi un état des lieux exhaustif, qui a inclus une étude environnementale poussée. En nous basant sur cet état, nous avons mis en place des mesures de prévention passive écologiques, comme la fauche des prairies selon un plan de gestion spécifique, le déplacement des couples nicheurs en posant des nichoirs dans des lieux plus appropriés, l'élimination des perchoirs dans l'enceinte aéroportuaire, le drainage des zones humides. Nous effectuons aussi des recensements quotidiens des animaux présents sur le site afin d'anticiper les moyens à engager. Ensuite, interviennent les moyens de lutte active visant à effaroucher et à faire fuir les oiseaux se trouvant dans des zones interdites. Cela va de la bande-son diffusant des cris de détresse d'oiseaux au tir au pistolet de cartouches à blanc ou de fusées sifflantes ou détonantes. Enfin, dans les cas extrêmes, nous procédons à des tirs. Ici, cela arrive parfois avec des pigeons trop envahissants ou des corneilles trop malignes.»

Aujourd'hui, de nouvelles technologies, à l'exemple des faisceaux laser ou d'appareils électroniques de bruitage installés aux abords de la piste, sont aussi testées. L'efficacité combinée de toutes ces mesures est remarquable. En 2008, seuls 61 chocs ont été recensés alors que les oiseaux sont présents tous les jours dans le périmètre de l'aéroport et que 200 000 mouvements d'avions – atterrissages et décollages – ont lieu chaque année à l'AIG.

Nombreuses espèces
En ce qui concerne les collisions avec les avions, elles sont surtout le fait des rapaces diurnes (milan noir, buse variable, faucon crécerelle). Ces derniers font d'ailleurs partie des oi-

seaux qui, parmi les 128 espèces déjà observées à l'AIG, sont présents en permanence sur le site (mars à août pour le milan noir). On y ajoutera le moineau friquet et la corneille noire. D'autres, à l'exemple du canard colvert ou du goéland leucophaé, effectuent des visites occasionnelles. La cigogne blanche ou le bécasseau variable, par exemple, font des apparitions plus rares.

Parmi les événements exceptionnels, Stéphane Pillet cite le passage, en août 2006, de 110 cigognes blanches qui ont fait une halte à l'aéroport, nécessitant la fermeture de la piste durant quelques minutes. OR

PORTRAIT

Le bureau BTEE en bref

Fondé en 1990 par Stéphane Pillet, BTEE S.A. (Bureau de travaux et d'études en environnement) est spécialisé dans les domaines de l'environnement et de la sécurité. Il emploie 14 collaborateurs en Suisse et 3 en Belgique. Ces ingénieurs chargés de sécurité et biologistes réalisent des projets liés aux cours d'eau, des plans de gestion, des études d'impact, des concepts de sécurité, des plans de continuité d'activités ou management d'entreprise.

L'aviation représente 50% des activités de BTEE, ce qui amène la société à agir en France, en Belgique, en Tunisie, aux Caraïbes, au Maroc ou en Espagne. Cette proportion pourrait augmenter avec le développement d'Airtrace, Centre international de formation en environnement aéroportuaire.

Pour diriger ces activités, Stéphane Pillet a mis en place un système de management de l'environnement, de la qualité et de la sécurité, certifié ISO 9001 (qualité), ISO 14001 (environnement), OHSAS 18001 (sécurité et santé au travail) et EduQua (formations). OR

www.bureaubtee.com

