

Oiseaux et avions flirtent dangereusement à Cointrin

A l'aéroport de Genève, 46 chocs entre des avions et des volatiles ont été enregistrés en 1994. Swissair dépense près de 40 millions par an pour réparer ses avions.

Chaque fois qu'un oiseau se pose près du tarmac, les responsables de la sécurité aérienne de l'aéroport tremblent. Et pour cause. A Cointrin, un héron cendré était aspiré, l'été dernier, dans un des réacteurs d'un Airbus 310 de Swissair, avec 150 personnes à son bord. L'avion a dû freiner sec alors qu'il roulait déjà à 203 km/h. Pas de blessés, mais d'importants dégâts matériels. En revanche, en janvier, un Falcon 50 s'écrase au Bourget en région parisienne: 10 morts. La cause de cet accident: un vanneau huppé qui s'est pris dans les pales du réacteur. Un bureau d'étude genevois, mandaté par l'Aéroport de Genève et le Département de l'économie publique (DEP) vient de dévoiler les résultats intermédiaires d'une enquête ornithologique. Cette étude est menée avec l'aide de chômeurs en fin de droit et elle porte sur deux ans d'observation des mœurs et coutumes des oiseaux.

«Septante huit espèces fréquentent les prairies de l'aéroport», affirme Stéphane Pillet, directeur du Bureau de travaux et d'étude en environnement (BTEE). Malheureusement pour eux, ils sont un danger pour la sécurité aérienne et coûte cher aux compagnies. Swissair a dépensé, l'an dernier, près de 40 millions de francs uniquement pour réparer ses appareils.

Quarante-six collisions, dont une qui a failli mal tourner, ont été enregistrées l'an dernier. «Il faut ajouter 30 à 40% de chocs impossibles à recenser parce que les indices manquaient», souligne Stéphane Pillet. Pour déterminer quels types d'oiseaux sont en cause et donc quels types de mesures prendre, les chercheurs ont été jusqu'à analyser les restes des cadavres écrasés sur la carlingue.

Prix de l'enquête: 75 000 francs. Une somme payée moitié-moitié par le DEP et la Confédération, tan-

dis que l'aéroport finance à hauteur de 10 000 francs l'élaboration finale de l'étude. Cette dernière devrait être officiellement rendue d'ici la fin de l'année.

Un problème international

Tous les aéroports sont confrontés à ce problème et tentent de coordonner leurs points de vue, notamment au sein du «Bird Strike European Comity». En Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile préside le Comité suisse pour la prévention du risque aviaire. Il réunit des spécialistes des aéroports de Genève, Zurich, Bâle et des aérodromes militaires, ainsi que Swissair, Swisscontrol et de l'Institut ornithologique de Sempach.

«On y discute notamment les normes prescrites pour les réacteurs, assure Jacques Fritz, chef des services trafic et responsable de la lutte aviaire à Cointrin. Ces derniers sont de plus en plus grands, donc la surface d'absorption augmente. Ils sont en outre moins bruyants et les oiseaux y font moins attention». Cela n'empêche pas la nouvelle série d'Airbus d'être munis de réacteurs pla-

cés très en avant de la carlingue et près du sol. Ce qui augmente les risques d'aspiration des rapaces qui aiment particulièrement se percher sur les piquets et les lampes de balisage de la piste.

En outre, l'environnement autour de Cointrin est particulièrement favorable. Les zones herbeuses, la piste et le tarmac attirent les volatiles qui viennent y chercher nourriture ou repos. «Il faut donc changer le milieu, explique Stéphane Pillet. Mais on ne peut pas utiliser de produits chimiques qui sont corrosifs pour les réacteurs et dommageables pour la nature».

«En France, ils font des essais de plantation de maïs, moissonnés rapidement, le champ est labouré immédiatement pour ne pas laisser le temps aux pigeons de venir picorer», constate-t-il. A Genève, le plan d'assolement de l'aéroport serait de simplement labourer certaines zones. En attendant, les moyens actuels sont dérisoires: électro-acoustiques, pyrotechniques et autres générateurs de bruit ne dissuadent plus les oiseaux de venir s'installer à Cointrin.

May Piaget □

Armée: même combat

«Il faut savoir qu'un avion qui vole à 1000 km/h et qui heurte un canard, encaisse un choc équivalent à 26 tonnes», estime Stéphane Pillet. Les avions militaires sont aussi concernés par ce phénomène. L'armée israélienne, pionnière en la matière, enseigne à ses pilotes les saisons migratoires des oiseaux et a, par exemple, mis au point des radars perfectionnés.

En Suisse, la lutte aviaire mili-

taire relève encore de la préhistoire. «Nous avons tenté de mettre des moutons pour brouter l'herbe afin que les oiseaux ne puissent plus faire de nids dans les hautes herbes, explique Renat Ryter, chef d'Etat-major de l'Office fédéral des aérodromes militaires. Mais ces ovins attireraient encore plus les oiseaux». L'armée ne dévoile pourtant pas ses statistiques, ni le coût des réparations entreprises. My. P. □