



Cent dix cigognes blanches ont fait halte à Cointrin. Avant de reprendre leur route vers le sud, le groupe exceptionnellement nombreux s'est arrêté dans un champ en bordure de piste le 17 août. Le lendemain matin, 80 volatiles revenaient au même endroit. Leur envol a contraint à une brève interruption du trafic. (CR)

Le péril aviaire peut gripper les réacteurs des avions

Cointrin Un film détaille la lutte quotidienne contre les oiseaux du tarmac.

LAURENCE NAEF

Cent dix cigognes blanches se sont posées la semaine dernière dans un champ bordant la piste de l'aéroport. Il a fallu interrompre quelques instants les décollages pour prévenir une collision, synonyme de gros dégâts, voire d'accident grave. Hier, l'équipe des agents de prévention aviaire, à bord de son véhicule équipé tout spécialement pour lutter contre ce risque, s'est précipitée vers un satellite sur lequel s'étaient posées cinq cigognes.

L'Aéroport international de Genève (AIG) est situé très précisément dans un des plus importants couloirs migratoires d'Europe, proche de deux zones humides attractives, le lac et le Rhône. Autour des pistes, la nature est riche. Dans les prairies, dont seules les zones pro-

ches de la piste sont fauchées pour des questions de sécurité, 210 espèces botaniques sont recensées, ce qui en fait un territoire particulièrement diversifié pour une faune (et notamment des insectes) qui attire les oiseaux. Près de 110 espèces ont été observées. Certains oiseaux, tels les hérons cendrés, les buses, les corneilles, les moineaux présentent un risque permanent. D'autres sont de passage, comme les milans noirs, friands de ces campagnols qui foisonnent à Cointrin.

34 000 impacts par an

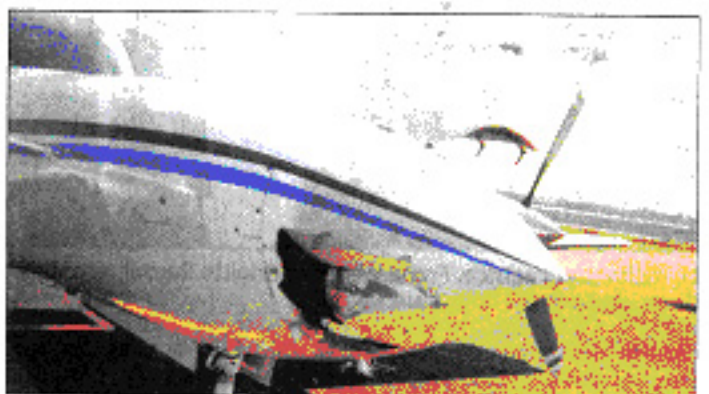
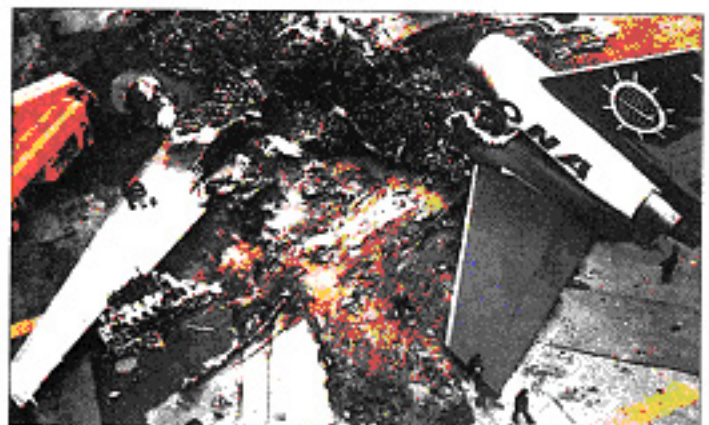
Cette situation a incité depuis longtemps la direction de l'aéroport à prendre les mesures adéquates pour prévenir les collisions de volatiles avec les avions. On estime à 34 000 le nombre d'impacts par an dans le monde, dont 66% en phase de décollage; 39% des dégâts touchent les réacteurs. Entre 1912 (premier choc recensé, premier pilote tué) et 1995, 30 accidents ont été fatals, 55 avions civils ont été perdus, 200 personnes sont mortes. Les coûts sont estimés à 1,1 milliard de dollars par an. L'intensité du

trafic, des aéronefs désormais plus rapides et des moteurs plus silencieux, sont autant de facteurs qui ne peuvent réduire les risques aviaires.

Tirs et effarouchement

C'est donc au niveau de la prévention que les efforts sont consentis à Genève, grâce à l'Unité de lutte contre le péril aviaire et la gestion de la faune (PPA-GF) de l'aéroport. La lutte passive s'exerce par une étude de la région (chaque aéroport a un environnement spécifique); des relevés journaliers des oiseaux, la présence de nids à déplacer, etc. La lutte active comprend des méthodes d'effarouchement, des tirs de fusées sifflantes, de pétards, la diffusion par haut-parleurs de cris de détresse d'oiseaux semblables, et plus récemment le laser.

Forte de son expérience, l'Unité de l'aéroport de Genève a réalisé un film didactique destiné aux aéroports du monde qui ne sont pas encore équipés d'un service de prévention aviaire. Présenté hier à la presse, il est produit par l'AIG et le Conseil mondial des aéroports.



Graves impacts dus aux oiseaux. En haut, une collision avec un goéland a provoqué le désastre à Kennedy Airport en 1975. En bas, dégât plus courant sur une carlingue. (CR)