

AÉROPORT DE GENÈVE Dégâts aux avions

Oiseaux sous surveillance



Alexander Zelenka

Les chocs entre avions et oiseaux peuvent avoir des conséquences dramatiques, comme vient de le rappeler l'atterrissage en urgence d'un airbus à New York. Pour éviter ce type de catastrophe, l'Aéroport international de Genève s'est doté d'une Unité de prévention du péril animalier



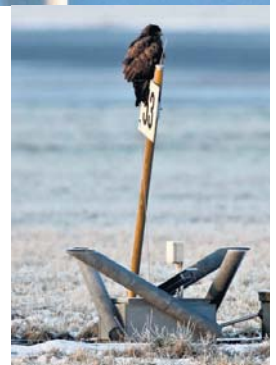
Indifférente au bruit, la buse variable est un oiseau difficile à effaroucher. Photos Olivier Born

Aéroport de Genève, 7 h 30. Héron 1, le véhicule de l'Unité de prévention du péril animalier (PPA), circule à toute vitesse sur le tarmac, le gyrophare allumé. Au volant, Tristan Hofmann, ingénieur en gestion de la nature, effectue sa première ronde de la journée afin de s'assurer qu'aucun animal ou groupe d'oiseaux ne se trouve trop près de la piste, où atterrissent et décollent chaque année près de 200 000 avions.

«L'aéroport de Genève est situé près du Fort de l'Ecluse, un important couloir de passage pour les migrateurs, par où ont transité 40 000 rapaces diurnes en 2008, explique Tristan Hofmann. Attirés par l'abondance de nourriture, quantité de buses venues de Scandinavie s'y arrêtent en hiver.» Responsables de près de la moitié des collisions sur l'aéroport de Genève, les rapaces sont étroitement surveillés par les agents de l'Unité PPA.

Des dégâts de plusieurs millions

En décembre dernier, un Embraer 170 avait dû faire un arrêt d'urgence, une buse ayant été ingérée par l'un des réacteurs de l'appareil. La semaine dernière, un airbus a dû amerrir en catastrophe sur la rivière Hudson, près de New York, également suite à une collision avec des oiseaux. Bien que spectaculaires, ces incidents n'ont heureusement pas fait de victimes. En revanche, les



Pour effaroucher oiseaux et animaux, Tristan Hofmann a plusieurs moyens à disposition: la diffusion de cris préenregistrés, le générateur de bruit sans oublier le fusil laser.

dégâts atteignent des montants astronomiques. «Rien que pour les pièces, on les évalue à plus d'un milliard de dollars par an sur le réseau mondial de l'aviation civile, rappelle Stéphane Pillet, directeur du bureau d'environnement BTEE dont dépend l'Unité PPA. Sans compter le travail des mécanos, les frais liés aux annulations de vol et au logement des passagers.»

Notant toutes ses observations, Tristan Hofmann poursuit son inspection. Linotes, corbeaux freux, corneilles noires et alouettes des champs s'ajoutent aux buses variables déjà inscrites dans le rapport. «128 espèces différentes ont été observées aux abords de

l'aéroport. Chacune réagit de manière différente aux moyens d'effarouchement que nous avons à disposition. En cas d'urgence, il faut donc savoir rapidement apprécier la situation car une intervention ratée augmente le risque de choc.» Un exemple de situation dangereuse? «Les grandes concentrations d'oiseaux aux abords de la piste sont toujours inquiétants. La présence de nourriture attire souvent les querelles entre les différentes espèces. Là, il faut agir immédiatement.»

Arsenal d'effarouchement

En contact radio permanent avec la tour de contrôle, les agents reçoivent des

informations sur la présence d'oiseaux et d'animaux, tant des pilotes que de la cinquantaine d'agents de piste présents sur le terrain, eux aussi formés à la prévention du péril animalier. «Lorsqu'ils doivent intervenir, les agents ont à leur disposition plusieurs moyens d'effarouchement, précise Tristan Hofmann. A commencer par une quarantaine de générateurs de bruit, disposés tous les 200 m le long de la piste. Commandés à distance, ils produisent des détonations de 140 décibels qui font fuir les oiseaux.»

A l'arrière du véhicule, pistolets d'alarme, fusées longue portée et fusils laser complètent l'arsenal d'effarouchement. Installé sur le toit du véhicule, un puissant haut-parleur permet de diffuser différents cris d'oiseaux. «Ils ont été enregistrés à un moment où les oiseaux étaient particulièrement stressés. Indiquant la présence d'un danger, ces sons fonctionnent particulièrement bien avec les corbeaux freux et les étourneaux sansonnets.»

Davantage de collisions à l'avenir

En dépit de la vigilance des agents et des moyens mis à leur disposition, 61 chocs ont été recensés en 2008 à Genève, contre 8500 sur tout le réseau mondial de l'aviation civile. «On estime

toutefois que seul le quart de ces impacts est recensé, nuance Stéphane Pillet. En réalité, ils avoisinent les 35 000.» Les parties touchées en premier par les chocs sont les réacteurs, puis le nez de l'appareil et les ailes. Près de deux tiers des collisions surviennent durant le décollage, le cinquième pendant l'approche qui précède l'atterrissage, des phases particulièrement critiques au niveau de la sécurité.

Malgré le travail de prévention, les collisions risquent encore d'augmenter. «Le trafic aérien augmente, les avions vont toujours plus vite et sont de plus en plus silencieux, observe Tristan Hofmann. La distance de fuite des oiseaux diminue, il faut s'attendre à l'avenir à une augmentation des collisions.» Autre facteur aggravant: la ville et le béton gagnent chaque année du terrain, faisant paradoxalement de l'aéroport un espace de vie idéal pour de nombreuses espèces.

A. Z.

Formation

En 2009, l'Aéroport International de Genève et le bureau d'études en environnement BTEE ont décidé de partager leurs compétences mondialement reconnues en matière de gestion du péril animalier au travers d'Airtrace.

Ce centre de formation en environnement aéroportuaire permettra d'obtenir un Brevet international d'agent de prévention du péril animalier (agent PPA) au terme d'une formation de 6 mois.

A. Z.



A condition qu'ils ne soient pas trop près des avions, Tristan Hofmann peut aussi tirer des cartouches détonnantes et sifflantes en direction des animaux ou des oiseaux.

+ d'infos

Pour en savoir plus sur les activités de l'Unité de prévention du péril animalier:

www.btee.ch;
www.airtrace.ch; www.aig.ch