



David Baud, coordinateur sécurité incendie de l'aéroport, et Jean-Luc Briot, ornithologue au Service Technique de l'Aviation Civile.

La prévention du risque aviaire

Très fréquentées par les grands oiseaux métalliques, les pistes de Toulouse-Blagnac et leurs pelouses avoisinantes ont le don d'attirer de nombreux volatiles. Le danger de collision avion-oiseau au décollage et à l'atterrissage est donc permanent. Face à ce risque, les professionnels de la prévention du risque aviaire sont là. Rencontre avec David Baud, coordinateur sécurité incendie de l'aéroport et Jean-Luc Briot, ornithologue au Service Technique de l'Aviation Civile (STAC).

David Baud, quelle organisation pour prévenir le risque aviaire sur l'aérodrome ?

L'aéroport Toulouse-Blagnac a été classé E par le STAC, ce qui représente le niveau maximum sur l'échelle du risque. De ce fait, nous avons l'obligation d'avoir un véhicule et un agent en permanence sur les pistes pour effaroucher les oiseaux. Ce travail est assuré par nos pompiers. Ils reçoivent pour cela une formation spécifique. Sur le terrain, ils se relaient toutes les heures car cette surveillance est très longue. Elle commence une demi-heure avant le lever du jour, finit une demi-heure après le coucher du soleil... et exige beaucoup de concentration.

Quels sont les moyens utilisés pour effaroucher les oiseaux ?

Globalement, nous disposons de trois techniques d'effarouchement. La première, c'est la diffusion, par les puissants haut-parleurs placés sur le véhicule, de cris de détresse spécifiques à l'oiseau présent. Si cela ne suffit pas, nous faisons appel à la pyrotechnie : fusées crépitantes et détonantes de courte et longue portée. Le dernier recours, c'est le fusil de chasse avec du plomb de petit calibre. Le but n'est généralement pas de toucher l'animal mais de l'effrayer par le sifflement des plombs autour de lui ! Le STAC étudie actuellement une quatrième technique par rayon laser qui semble très efficace.

Jean-Luc Briot, qu'est-ce qui rend l'aérodrome si attirant pour les oiseaux ?

Le premier attrait, ce sont généralement les grandes prairies qui entourent les pistes avec leur population d'insectes, de petits mammifères et de rongeurs. C'est ensuite l'eau avec des bassins destinés au dispositif anti incendie. Cela peut être aussi les cultures avoisinantes. Tout cela attire aussi bien les espèces sédentaires que les migrateurs. L'un des axes forts de la lutte contre le risque aviaire consiste donc à essayer de rendre l'aérodrome le moins attractif possible pour les oiseaux. Ici, sur Toulouse-Blagnac, on a supprimé toutes les cultures à proximité des pistes ; on a dissimulé le plus possible les points d'eau et on a défini une hauteur d'herbe « intelligente », 20 cm environ, qui dissuade les oiseaux de venir s'y cacher... mais il reste un problème récurrent de mulots et de campagnols qui attirent les rapaces.

Justement, quelles sont les espèces qui fréquentent le plus souvent l'aérodrome ?

Il y a quelques années, nous avions de très importantes concentrations hivernales de vanneaux... Aujourd'hui ce sont les rapaces qui posent le plus de problèmes : le milan noir toute l'année, le faucon crécerelle en fin d'été, et, de plus en plus, la buse variable. Nous avons aussi des oiseaux potentiellement dangereux en raison de leur taille comme le héron cendré présent une bonne partie de l'année, le goéland ou le grand cormoran, un nouveau venu hivernal qui peut peser trois bons kilos. Au-delà, les populations les plus fréquentes sont les corbeaux, les étourneaux, vanneaux et martinets, les pigeons et les pies. Parmi les missions dévolues au péril aviaire, nous avons aussi un rôle d'observation des espèces et de recensement.

David Baud, peut-on « éduquer » les oiseaux pour qu'ils évitent les pistes ?

Effectivement, nous faisons tout pour essayer de faire comprendre à l'oiseau qu'il y a danger pour lui à rester sur les pistes. Mais on observe que pour beaucoup d'espèces, il y a une accoutumance. Ils finissent par s'habituer aux cris de détresse, aux fusées et même à la couleur du véhicule. Donc, il ne faut utiliser nos moyens qu'à bon escient et savoir mettre à notre profit le comportement de l'animal. Sur l'aérodrome, nous avons des oiseaux qui sont devenus « territoriaux ». Nous préférons les garder parce que nous les avons progressivement habitués à rester en dehors des pistes et surtout parce qu'ils défendent leur territoire contre la venue d'autres oiseaux.

Prévention du risque aviaire : les chiffres d'une année 2004

- 70 000 km de parcours de surveillance, soit près de 200 km par jour
- 10 000 fusées crépitantes et détonantes tirées
- 4 000 cartouches tirées
- 65 collisions avion-oiseau constatées*
- 53 oiseaux abattus*

* Ces événements font l'objet de rapports auprès du S.T.A.C et de la Préfecture de Haute-Garonne.