

Compte-rendu des opérations de lutte animalière

Aéroport de Calvi Ste Catherine – Service S.P.R.A.

Année 2018

1. Nombre et espèces d'oiseaux effarouchés ou tués en 2018 :

1.1 Actions de lutte aviaire :

Visites préventives Péril Animalier : 1 914
Effarouchements supplémentaires : 408

Collisions supposées animaux-avions : 7
dont :

- 0 oiseau retrouvé mort sur la piste,
- 1 collision avérée en vol,
- 2 collisions supposées signalées avec oiseaux non retrouvés,

Soit : Collisions avérées ou ASR : 4

Collisions au titre du S.G.S : 4

1.2 Animaux retrouvés morts sur ou à proximité immédiate de la piste :

Sans objet

1.3 Animaux retrouvés errants sur ou à proximité immédiate de la piste :

Cadavre de lièvre (apporté par les rapaces)

1.4 Oiseaux retrouvés morts sur ou à proximité immédiate de la piste :

Bécassine des marais	:	0
Buse variable	:	0
Chouette effraie	:	0
Cormoran	:	0
Corneille mantelée	:	0
Etourneau	:	0
Faucon crécerelle	:	0
Goéland argenté	:	0
Héron cendré	:	0
Hibou des marais	:	0
Hirondelle	:	0

Milan noir	:	0
Milan royal	:	0
Moineau	:	0
Mouette rieuse	:	0
Pluvier doré	:	0

1.5 Oiseaux retrouvés morts suite à une collision avérée :

Buse variable	:	0	
Chouette effraie	:	0	
Corneille mantelée	:	0	
Faucon crécerelle	:	0	
Goéland leucophée	:	1	(6 oct.),
Héron cendré	:	0	
Hibou des marais	:	0	
Hirondelle	:	0	
Martinet	:	0	
Moineau	:	0	
Milan noir	:	0	
Milan royal	:	1	(19 oct.),
Mouette rieuse	:	0	
Grive	:	0	
Inconnu	:	2	(23 fév., 15 juil.).

1.6 Oiseaux prélevés lors d'opération de tir sélectif :

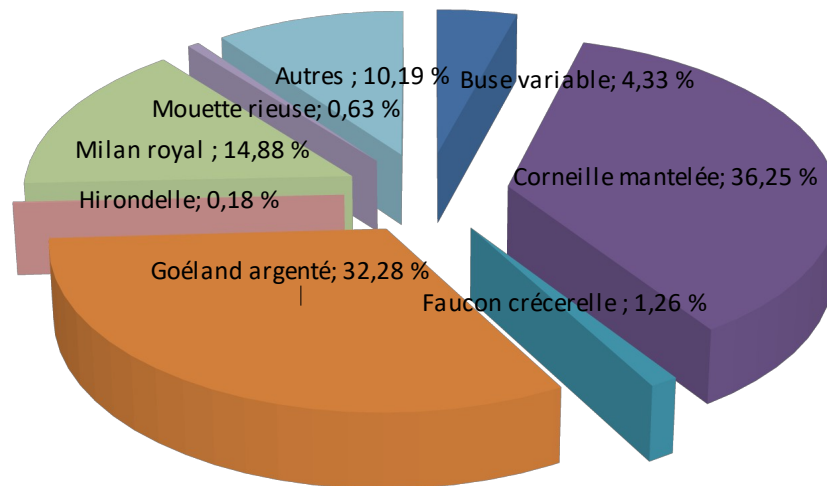
Bergeronnette grise	:	0
Buse variable	:	0
Chouette effraie	:	0
Corneille mantelée	:	0
Faucon crécerelle	:	0
Goéland argenté	:	0
Héron cendré	:	0
Milan noir	:	0
Milan royal	:	0
Mouette rieuse	:	0

1.7 Oiseaux effarouchés lors des missions de prévention :

Buse variable	:	48
Busard des roseaux	:	0
Corneille mantelée	:	402
Effraie des clochers	:	0
Etourneau	:	0
Faucon crécerelle	:	14
Goéland argenté	:	358
Héron cendré	:	0

Hirondelle	:	2
Milan royal	:	165
Mouette rieuse	:	7
Pigeons	:	0
Autres	:	113

(Cormorans, Bécassine, Epervier...).

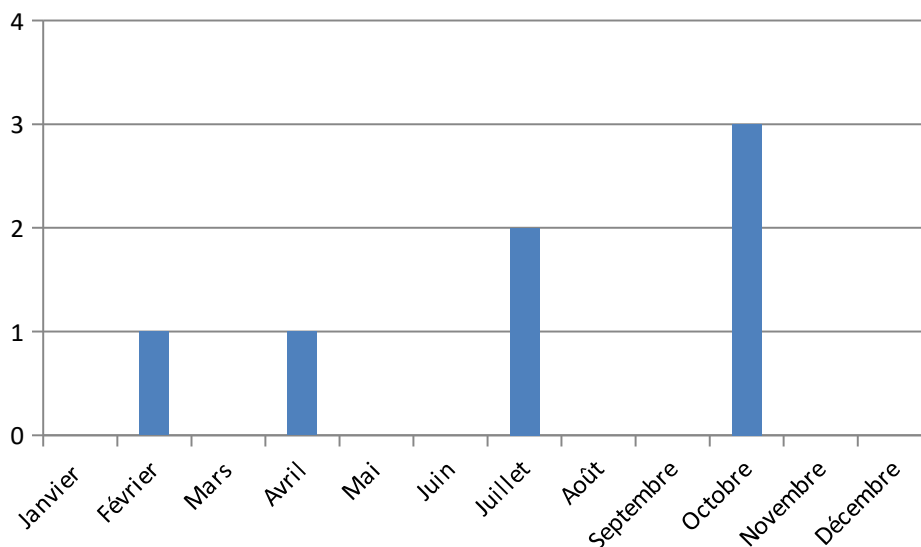


2. Conséquences des collisions sur le vol (en relation avec §1.4 et 1.5) :

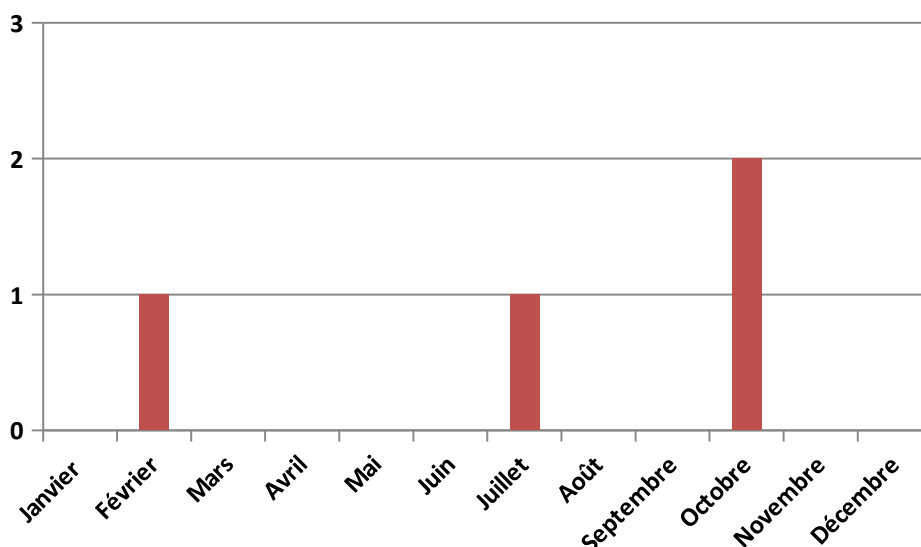
Choc sans incidence	:	4
Choc avec incidence	:	0
Choc avec dommage	:	0

On remarque que sur ces 4 collisions avérées et signalées, toutes n'ont eu aucunes conséquences sur le vol.

3. Répartition mensuelle des collisions supposées et signalées :



4. Répartition mensuelle des collisions avérées (au titre du S.G.S.) :



5. Armement :

5.1 Dispositif d'effarouchement acoustique mobile spécifique aux oiseaux :

. Effaroucheur STERELLA EFFTEL 7310 S

5.2 Fusil :

. Europ Arm Millenium Reflex Calibre 12/76 mm n°80549

5.3 Pistolet lance fusée crépitante / détonante :

. Reck Cobra Calibre 9 mm n°RK111702452
. Arminius Calibre 9 mm n°1170651

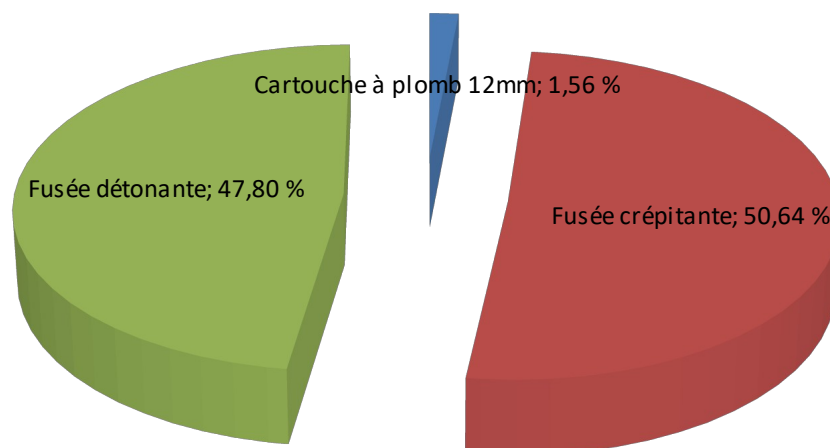
5.4 Pistolet lance fusée longue portée :

. Dianawerk Rastatt Calibre 26,5 réducteur 18,6 mm n°21608.06

6. Munitions utilisées :

Cartouche à plomb 12mm	: 16	<i>contre 1 en 2017,</i>
Amorces 9 mm à blanc :	: 1 041	<i>contre 949 en 2017</i>
Fusée crépitante	: 518	<i>contre 494 en 2017,</i>
Fusée détonante	: 489	<i>contre 440 en 2017,</i>
Fusée longue portée	: 0	<i>contre 16 en 2017,</i>
Cartouche détonante 12 mm	: 0	<i>contre 0 en 2017.</i>

Pour un montant total d'environ : 991 €.



7. Personnel d'exécution / Formation :

7.1 Personnel :

Le personnel d'exécution du Péril Animalier, S.P.R.A., est le personnel du Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs titulaire de la formation initiale de lutte contre le péril animalier et d'action d'entretien et de perfectionnement des connaissances.

Il est composé aujourd'hui d'un chef de service, de 3 chefs de manœuvres chargés de veiller à l'exécution de la mission et de 11 pompiers.

7.2 Formation :

Les actions d'entretien et de perfectionnement des connaissances ont été réalisées par le S.T.A.C. en juin 2008. Les nouvelles actions d'entretien et de perfectionnement ont débutées au sein du S.P.R.A de Calvi Sainte Catherine à partir du mois de mars 2013.

Une équipe pédagogique composée de deux chefs de manœuvre (du S.P.R.A. de Bastia) a été désigné spécialement pour cette formation. Un scénario pédagogique spécifique a été réalisé par le chef de service pour répondre aux exigences réglementaires.

Cette formation obligatoire triennale est complétée au minimum par des entraînements semestriels à l'utilisation de l'ensemble des moyens acoustiques, pyrotechniques, aux tirs, à la reconnaissance des oiseaux fréquentant la plate-forme... De plus, en 2015, il est à souligner que le permis de chasser a été passé par les agents de prévention du péril animalier qui n'en ont pas encore été détenteurs car embauchés avant l'arrête du 10 avril 2007. Ainsi, à ce jour, l'ensemble du personnel est titulaire du permis.

8. Comparatif Année 2016 / 2017 et 2017 / 2018 :

Collisions supposés oiseaux-avions 2016-2017 : - 43 %

Collisions avérées oiseaux-avions 2016-2017 : - 50 %

Collisions supposés oiseaux-avions 2017-2018 : + 233 %

Collisions avérées oiseaux-avions 2017-2018 : + 400 %

L'augmentation du nombre de collision supposés oiseaux-avions (+ 233 % entre 2017 et 2018) peut paraître le résultat d'une augmentation très importante mais en réalité celle-ci était jusqu'à présent très faible (1 collision contre 4 cette année).

8.1 Actions de lutte aviaire :

Actions de lutte aviaire	2016	2017	2018
Visites préventives Péril Animalier	2 295	2 052	1 914
Visites supplémentaires Péril Animalier	532	432	408
Collisions supposées oiseaux-avions	7	3	7
Collisions avérées ou ASR	2	1	4

Le nombre de visites préventives a légèrement baissé depuis ces 3 dernières années. Cette diminution s'explique par un trafic quasi identique (malgré l'arrivée d'un vol de Paris tous les jours maintenant) mais aussi par le renfort d'un agent supplémentaire durant la saison IATA été tous les week-ends. De ce fait, les rotations de personnels sont moins nombreuses le jour de fort trafic car ce dernier reste souvent sur place durant toute sa vacation, il est alors comptabilisé qu'une seule intervention qui auparavant pouvait être découpé en deux voire trois et même quatre.

9. Evaluation du risque animalier :

La méthodologie d'évaluation du risque animalier est basé sur celle proposée par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) qui suit les dernières évolutions réglementaires européenne et nationale en vigueur dans le domaine de la prévention du risque animalier.

Cette méthodologie repose sur le calcul d'un niveau de risque animalier (NRA) pour chacune des espèces animales présentes dans le volume de l'aérodrome. Ce calcul est basé sur deux approches complémentaires et combinées définies sous l'acronyme « ARA » (animal risk assessment).

- Une première approche basée sur la mesure du risque de collision animalière survenue dans le volume de l'aérodrome (niveau de risque de collision animalière gradué de 1 à 3: NRC).

- Une seconde approche basée sur la mesure du danger représenté par les espèces animales présentes dans le volume de l'aérodrome (niveau de danger animalier gradué de 1 à 3 : NDA).

A. Niveau de risque de collision (N.R.C.) :

La mesure du niveau de risque de collision animalière repose sur une matrice élaborée au niveau international par des experts du domaine de la prévention du risque animalier et du monde aéronautique. Pour chacune des espèces animales impliquées dans une ou plusieurs collisions survenues dans le volume de l'aérodrome sur les 3 dernières années, cette mesure permet de définir un niveau de risque basé sur la fréquence des collisions et leur gravité.

Calcul NRC (collisions)							
	2016	2017	2018	<i>Moyenne / 3 ans</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Gravité</i>	N.R.C.
Faucon crécerelle	1	1	0	0,66	<i>Faible</i>	<i>Très faible</i>	1
Goéland leucophée	0	0	1	0,33	<i>Très faible</i>	<i>Faible</i>	1
Milan royal	1	0	1	0,66	<i>Faible</i>	<i>Elevée</i>	2

B. Niveau de danger animalier (N.D.A.) :

L'évaluation du risque animalier ne repose pas simplement sur la somme de toutes les collisions animalières se produisant dans le volume de l'aérodrome. Elle doit également prendre en compte le danger représenté par les animaux observés tout au long de l'année dans le volume de l'aérodrome.

Calcul NDA (Observations animalières)				
	Col. 2018	Fréquence	Gravité	N.D.A.
Goéland leucophée	1	Occasionnelle	Moyenne	2
Milan royal	1	Régulière	Elevée à Té.	3

C. Niveau de risque animalier (N.R.A.) :

$$\mathbf{NRA = NRC + NDA}$$

Le niveau de risque animalier (NRA) est obtenu, via la matrice ci-dessous, à partir du niveau de risque de collision (NRC) et du niveau de danger représenté par chaque espèce animale (NDA). Il permet de mesurer, pour chaque espèce animale présente et/ou impliquées dans une ou plusieurs collisions dans le volume d'un aérodrome, 3 niveaux de risque distincts, associés chacun à des préconisations d'actions. Elles sont issues du document technique 9137 de l'OACI «

Manuel des services d'aéroport. Partie 3, Prévention et atténuation du risque faunique ».

Ce calcul permet d'obtenir une classification du niveau de risque exprimant à la fois la probabilité d'occurrence de collisions animalières graves et la probabilité de survenue d'une situation dangereuse pour la sécurité arienne.

Calcul NRA (Risque final)			
N.R.C.	N.D.A.		
	3	2	1
3	3	3	2
2	3	2	1
1	2	1	1
NR	2	1	1

1
2
3

Niveau 1 : risque animalier faible

Niveau 2 : risque animalier élevé

Niveau 3 : risque animalier très élevé

D. Niveau de risque animalier de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine :

Calcul NRA (Risque final)			
	N.R.C.	N.D.A.	N.R.A.
Goéland leucophée	1	2	1
Milan royal	2	3	3

L'année 2018 est donc marquée par l'apparition d'un niveau de risque très élevé concernant le Milan royal. Ce niveau de risque "mathématique" n'est pas forcément représentatif de la situation faunistique locale, car la présence du Milan royal sur le site est relativement récente. Il faut cependant préciser que cette population est en nette augmentation et donc a nécessité un nombre d'action curatif supplémentaire au maintien de la sécurité sur l'aéroport.

10. Conclusion :

L'année 2018 est marquée par une augmentation du nombre de collision. Celle-ci est liée à une présence plus importante sur la plate-forme de certains oiseaux très présents dans la région ou sur la Corse. Ces derniers trouvant en l'aéroport une zone de chasse favorable et tranquille. Il est donc important de maintenir une observation fine et une pression régulière lors des trafics commerciaux afin de réduire le survol de la piste.

Il est nécessaire de poursuivre ou d'engager les mesures suivantes :

- Observer et compter les espèces afin de repérer les zones éventuelles d'habitats proches et de chasses, par la mise en place d'un protocole d'observation de ces derniers. Observation aviaire hebdomadaire mise en place en relation avec les hauteurs d'herbes,
- Eliminer les zones de posé (poteaux, antennes, mâts, panneaux de signalisation...) en positionnant sur ces derniers des « pointes » ou des « herses »,
- Informer la Délégation de l'Aviation Civile en Corse de la situation ornithologique particulière concernant le Milan royal, mais qui n'est cependant pas aussi "catastrophique" en réalité sur le terrain,
- Mise en place d'une cartographie des lieux d'observations. Cf. projet d'acquisition d'un outil de relevés des observations.
- Limiter les zones de chasse des oiseaux sur les zones à risque en appliquant une politique de gestion des espaces par le respect des hauteurs de coupes lors du fauchage,
- La mise en œuvre du fauchage ne pourra être réalisé qu'après validation du service SPRA, afin de bien procéder aux fauchages différenciés, et ainsi rendre les zones proches de la piste moins attractive pour les rapaces,
- Prélever si nécessaire après application des actions préventives, certains oiseaux qui représentent un danger réel d'accident d'aéronef, et donc reconduire à titre préventif l'arrêté préfectoral autorisant le prélèvement de :
 - 1 Buse variable,
 - 3 Corneille mantelée,
 - 3 Faucon crécerelle,
 - 5 Goéland leucophée,
 - 1 Milan royal.

Fait à Bastia, le 12 février 2018.

Le Chef des Services
S.S.L.I.A. / S.P.R.A.

Laurent GUYOT