



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.1 Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19

L'APPROCHE DE GESTION DU PÉRIL ANIMALIER FONDÉE SUR LES RISQUES

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les diverses mesures prises par l'Inde afin de gérer les risques posés par la faune à l'intérieur et autour du périmètre aéroportuaire. L'Inde a identifié le péril animalier comme étant l'une des grandes priorités en matière de sécurité dans le cadre de son Plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP). Grâce aux activités et aux mesures initiées dans le cadre du NASP, le pourcentage d'impacts d'animaux ayant causé des dommages aux aéronefs a baissé. La note présente également l'approche adoptée par l'exploitant d'aérodrome dans le cadre de son système de gestion de la sécurité pour la maîtrise du péril animalier.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) partager les meilleures pratiques en matière de gestion du péril animalier ;
- b) prier instamment tous les États d'adopter une approche de gestion du péril animalier fondée sur les risques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 14 — volume 1 — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i> , Partie 3 — <i>Gestion du péril animalier</i> Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodromes</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les impacts d'animaux sont les incidents de sécurité de l'aviation les plus signalés dans le monde.

1.2 L'Annexe 14 — *Aérodromes*, volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, de l'OACI exige que les risques d'impacts d'animaux aux aérodromes ou à proximité soient évalués au moyen :

- a) d'une procédure nationale d'enregistrement des cas d'impacts d'animaux ;
- b) des renseignements recueillis auprès des exploitants d'aéronefs, du personnel des aérodromes et d'autres sources, sur la présence, à l'aérodrome ou à proximité, d'animaux pouvant constituer un danger pour les aéronefs ;
- c) d'une évaluation continue du risque faunique effectuée par un personnel compétent.

1.3 Les exigences relatives à la gestion du péril animalier figurent à la section 4 des spécifications de l'aviation civile (CAR), série B, partie I.

1.4 La section 5 des CAR, série C, partie I, prescrit la procédure à suivre pour la notification et la collecte des renseignements.

1.5 La base de données d'impacts d'animaux est transmise à l'OACI conformément aux exigences de l'organisation en vue de leur inclusion dans la base de données du Système OACI d'information sur les impacts d'animaux (IBIS).

1.6 Au cours des dix dernières années de l'histoire de l'aviation indienne, on a enregistré un accident survenu en 2014, et deux accidents survenus en 2015, liés à des impacts d'animaux.

1.7 Pour évaluer et maîtriser les risques liés aux impacts d'animaux, la lutte contre le péril animalier a été identifiée comme étant l'une des grandes priorités du Plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP). Ses performances sont évaluées chaque année à travers un ensemble d'indicateurs de performance, d'objectifs et de cibles à travers l'analyse des données collectées sur les impacts d'animaux. Les indicateurs de sécurité ci-après sont surveillés pour atteindre cet objectif :

- a) le nombre d'impacts d'animaux signalés dans les aéroports indiens pour 10 000 mouvements d'aéronefs ;
- b) le nombre d'impacts d'animaux signalés dans tous les aéroports indiens par jour ;
- c) le nombre d'incursions d'animaux sur les pistes par jour dans tous les aéroports indiens.

1.8 Pour atteindre l'objectif, l'Inde a élaboré un plan d'action pour la sécurité en collaboration avec les parties prenantes et conformément aux éléments indicatifs de l'OACI.

1.9 Les exploitants d'aéroports gèrent le risque animalier conformément aux exigences nationales et au plan national de sécurité de l'aviation à travers leur système de gestion de la sécurité.

2. ANALYSE

2.1 Pour évaluer l'efficacité du plan d'action pour la sécurité, des données sont collectées à travers le système de compte rendu obligatoire en utilisant un format standard conforme au système IBIS.

2.2 Tous les comptes rendus d'impacts d'animaux sont évalués et des plans d'action élaborés sur la base de l'analyse de données agrégées. Le plan d'action peut comprendre un examen de la gestion du péril animalier par les principaux aéroports, en collaboration avec les autorités municipales, pour la gestion de la zone située autour du périmètre aéroportuaire.

2.3 Grâce au succès enregistré dans la mise en œuvre du NASP en Inde, le pourcentage d'impacts d'animaux ayant endommagé les aéronefs a baissé de 12 % à 8 % entre 2018 et 2021, et le taux d'impacts d'animaux (c. à d., le nombre total d'impacts d'animaux confirmés pour 10 000 mouvements d'aéronefs) est passé de 2,96 à 2,12 entre 2018 et 2019. Lors de la pandémie de COVID-19 en 2020, le taux d'impacts d'animaux a augmenté pour atteindre 5,06. Après évaluation de la gestion du péril animalier à la fin de la pandémie, la DGCA de l'Inde a mis l'accent sur les activités de gestion intégrée du péril animalier, ce qui a permis de réduire le taux d'impacts d'animaux confirmés à 3,99 pour l'année 2021. Le nombre total d'impacts d'animaux a aussi suivi cette tendance.

2.4 *Gestion du péril animalier par l'exploitant d'aérodrome*

2.4.1 Un aéroport indien situé dans une ville appelée cité-jardin, en raison de ses vastes espaces verts luxuriants et de l'existence de plusieurs lacs peu profonds où l'on trouve environ 400 espèces indigènes d'animaux/oiseaux résidentes durant toute l'année, a adopté une approche fondée sur les risques dans son système de gestion de la sécurité pour son programme de gestion du péril animalier (WHMP). Cette ville est une destination de choix pour de nombreuses espèces migratoires, et chaque année, plus de 13 000 espèces d'animaux/oiseaux sont aperçus dans la ville, ce qui engendre une forte occupation de l'espace aérien par les oiseaux et les aéronefs, et peut souvent entraîner des conflits. Pour avoir un environnement de vol sécurisé dans cet écosystème, l'exploitant d'aérodrome a réalisé une évaluation du péril animalier afin de connaître la topographie, la flore et la faune à l'intérieur du périmètre aéroportuaire et dans un rayon de 13 km, afin d'évaluer le niveau du danger que les animaux représentent pour les opérations. Sur la base de cette enquête, l'exploitant d'aérodrome a élaboré des mesures et une procédure pour réduire le nombre d'animaux présents dans le périmètre de l'aérodrome et les en éloigner.

2.4.2 L'enquête a révélé la présence des espèces fauniques suivantes :

- a) 147 espèces d'animaux à l'intérieur et autour du périmètre de l'aérodrome ;
- b) 4 espèces de mammifères présentes dans les zones critiques (notamment 3 types de chauves-souris) ;
- c) 11 espèces de serpents (dont 4 espèces venimeuses) ;
- d) 6 espèces de lézards ;
- e) 7 espèces de crapauds ;
- f) 42 types de papillons ;

g) 3 espèces de papillons de nuit ;

h) 3 espèces d'abeilles.

Potentielles sources d'attractivité côté piste — elles ont été évaluées et aucune menace n'a été identifiée.

Potentielles sources d'attraction côté ville — impact des excavations (rongeurs/reptiles) dues à l'urbanisation.

2.4.3 *Zones créées pour la gestion du péril animalier*

2.4.3.1 Dans le but de cartographier les espèces fauniques recensées, l'espace de 13 km de rayon a été divisé en quatre zones afin d'appliquer efficacement les mesures de gestion du péril animalier :

a) Zone de péril primaire — Zone côté piste de l'aéroport ;

b) Zone de péril secondaire — Zone comprise dans le périmètre de l'aéroport ;

c) Zone de péril tertiaire — Entonnoir pour l'approche ;

d) Zone à faible péril — Les autres zones situées au-delà des zones indiquées ci-dessus dans un rayon de 13 km autour de l'aéroport

2.4.4 *Cartographie des mouvements d'animaux/oiseaux dans la zone critique*

2.4.4.1 Tous les mouvements d'oiseaux sont enregistrés du lever au coucher du soleil grâce à un modèle standard d'échantillonnage qui est en train d'être analysé pour déterminer le schéma critique des mouvements dans la zone de péril primaire. Le périmètre de l'aéroport est situé dans le couloir de transit (traversée) de plusieurs espèces (charognards/rapaces — espèces fauniques/oiseaux de grande taille dont le poids est supérieur à 700 g) entre leur site de perchage et le site d'alimentation dans la soirée, en suivant le même itinéraire. De potentiels foyers ont été identifiés dans les zones critiques et un solide plan de gestion a été élaboré, ainsi qu'un Manuel d'exploitation et des procédures. Des comptes rendus quotidiens sur les mouvements d'oiseaux sont établis et communiqués aux parties prenantes. Un contrôleur de la faune inspecte régulièrement le périmètre de l'aérodrome pour rechercher d'éventuelles incursions d'animaux ou des habitats qui attirent les animaux/oiseaux côté piste. Le contrôleur effectue aussi des patrouilles périodiques pour alerter et orienter le personnel chargé d'effaroucher les oiseaux dans leurs activités d'éloignement des oiseaux du couloir des mouvements d'aéronefs.

2.4.5 *Plan de gestion intégrée du péril animalier*

2.4.5.1 Les animaux/oiseaux sont attirés dans les aérodromes par la disponibilité de vastes espaces ouverts de jeu, d'entraînement, en plus de leurs instincts habituels pour la nourriture, l'eau et l'habitat. Tous les services dont les activités ont un impact sur l'habitat côté piste sont associés à l'équipe de gestion de la faune pour élaborer un programme intégré de gestion du péril animalier. Tous les mois, cette équipe procède à l'inspection du périmètre aéroportuaire pour identifier de potentielles sources d'attractivité pour les animaux/oiseaux et prendre des mesures d'atténuation. En outre, tous les travaux planifiés dans le périmètre de l'aéroport sont contrôlés grâce à un régime de permis pour que les équipes de projet s'assurent que toutes les mesures de contrôle sont prises sur le site.

2.4.6 *Plan de gestion de la végétation à un aérodrome*

2.4.6.1 Un couvert végétal est maintenu sur la bande située le long de la piste et des voies de circulation jusqu'à une distance de 30 m, tout en veillant à maintenir la première bande de 10 m de largeur à une hauteur de 10 cm pour permettre aux mammifères/reptiles terrestres de se dissimuler et de ne pas être vus par les oiseaux. La hauteur de la végétation sur la bande située entre 10 m et 150 m le long de la piste et des voies est maintenue à 20 cm de hauteur. Et au-delà, la hauteur de la végétation peut atteindre 1,5 pied, mais sans aucune source d'attractivité pour les animaux. La culture d'arbres/plantes fruitiers et à fleurs n'est pas autorisée sur le périmètre de l'aérodrome. Le processus et les procédures ci-après ont été élaborés afin de maintenir le périmètre aéroportuaire dans un état de stérilité afin d'éloigner les animaux :

- a) élaboration d'un plan de gestion de la végétation à un aérodrome ;
- b) réalisation d'une étude de la végétation et du sol à l'aéroport côté piste ;
- c) cartographie de la faune côté piste ;
- d) classification des espèces en fonction des risques qu'elles représentent ;
- e) classification des espèces en espèces dangereuses et en espèces moins dangereuses ;
- f) mise en œuvre de mesures de traitement spécifiques aux différentes espèces ;
- g) transformation de l'ensemble du périmètre aéroportuaire en une zone peu propice à la vie des animaux/oiseaux et leurs sources d'attraction en remplaçant les espèces de végétation de la bande située jusqu'à 10 m de part et d'autre de la piste et des voies de circulation, quatre fois par an, durant les quinze ans d'exploitation ;
- h) intensification des activités de contrôle passif en surveillant 60 terriers de rongeurs chaque semaine dans les zones critiques (pendant la période de maintenance) ;
- i) destruction d'une soixantaine d'étangs piscicoles de fortune.

2.4.7 Mesures prises pour une gestion efficace :

- a) L'espace compris dans un rayon de 13 km autour de l'aéroport est divisé en quatre parties à partir du point de référence d'aérodrome (ARP) et une inspection est organisée chaque mois par le Comité de la gestion de l'environnement à l'aérodrome (AEMC) autour de l'aéroport avec les parties prenantes et le chef du village pour identifier les potentiels sites dangereux qui attirent les oiseaux.
- b) Une réunion trimestrielle du sous-comité AEMC est organisée afin d'obtenir l'appui du gouvernement avec la participation de toutes les parties prenantes, y compris les services de maintien de l'ordre, pour la gestion de la zone qui entoure l'aéroport afin de supprimer toutes les sources d'attractivité d'oiseaux.

2.4.8 *Résultats*

2.4.8.1 En raison de l'efficacité de la mise en œuvre du WHMP sur le périmètre de l'aérodrome, les impacts d'animaux impliquant des espèces potentiellement dangereuses ont été réduits de 33 % (13 impacts impliquant le milan noir en 2008) à 3 % (1 impact impliquant le milan noir en 2019). De même, la proportion d'espèces d'animaux nocturnes potentiellement dangereuses a été réduite de 19 % (5 impacts impliquant des hiboux en 2013) à 3 % (1 impact impliquant les hiboux en 2019).

— FIN —