

## CHAPITRE 4

### RÈGLEMENTS ET POLITIQUES SUR LA GESTION DE LA FAUNE AUX AÉROPORTS



Le 20 décembre 1985, au cours de manœuvres à basse altitude, près de la base des forces aériennes de Cannon, au Nouveau-Mexique, ce F-111 heurte une buse à queue rousse qui fait voler en éclats le radôme en matériaux composites. Les dommages s'élèvent à 165 000 \$US. (Photo : USAF)

#### 4.1 INTRODUCTION

La faune est protégée, à divers degrés de chevauchement, par des lois, des règlements et des ordonnances fédéraux, d'État et municipaux appliqués par différents organismes gouvernementaux. Le chapitre 3 donne un aperçu du rôle et des responsabilités de chacun de ces organismes. Voyons maintenant quelques-uns des règlements et des politiques parmi les plus importants qui

touchent la gestion de la faune à l'intérieur ou à proximité des zones aéroportuaires.

## 4.2 SOMMAIRE DES RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX



Capot moteur d'un Boeing 747 endommagé par des pales de soufflante après l'ingestion d'une bernache du Canada au décollage d'un aéroport de New York en 1984. (Photo : USDA)

### 4.2.a Titre 14, *Code of Federal Regulations*, partie 139

Le titre 14 CFR 139 régit la certification et l'exploitation des aéroports terrestres accueillant les vols passagers réguliers ou à la demande d'un transporteur aérien (selon les définitions de la partie 139). L'article 139.337 décrit spécifiquement les responsabilités de l'exploitant d'un aéroport à l'égard de la réduction du risque d'impact animal en zone aéroportuaire. On trouvera au chapitre 6 un exposé détaillé sur cet article.

### 4.2.b Titre 40, *Code of Federal Regulations*, partie 258.10

Reconnaissant que les oiseaux sont attirés en grand nombre par les décharges de déchets urbains solides et qu'ils compromettent la sécurité aérienne, l'Environmental Protection Agency des États-Unis (USEPA) oblige les propriétaires

ou exploitants voulant aménager ou agrandir une décharge à moins de 3 kilomètres (10 000 pieds) des pistes d'un aéroport accueillant des aéronefs à turboréacteurs ou à moins de 1,5 kilomètre (5000 pieds) des pistes d'un aéroport recevant des aéronefs à moteurs à pistons à démontrer que ces installations ne présentent pas de danger pour les aéronefs.

L'USEPA exige en outre de l'exploitant qui souhaite aménager ou agrandir une décharge à moins de 8 kilomètres (5 milles) de l'extrémité d'une piste d'informer de son projet le bureau régional de la Division des aéroports de la FAA et l'exploitant de l'aéroport.

### 4.2.c Titre 50, Code of Federal Regulations, parties 1 à 199

Ces règlements régissent la gestion des espèces fauniques protégées par une loi fédérale aux États-Unis et dans leurs territoires. Ils ont été adoptés en vertu de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (voir ci-dessous). Ils établissent la procédure de délivrance des permis de prise d'espèces protégées par la législation fédérale. En règle générale, il faut obtenir un permis fédéral, délivré par les USFWS, avant de prélever des oiseaux migrateurs non considérés comme gibier ou des oiseaux migrateurs dont la chasse est autorisée en dehors de la saison de chasse normale ou au-delà des limites de prises.

La législation fédérale protège tous les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs.

- Selon la loi, un oiseau est dit migrateur s'il appartient à l'une des espèces énumérées à l'article 10.13 du titre 50 CFR, peu importe son origine, s'il a été ou non élevé en captivité ou s'il représente une mutation ou un hybride de l'une de ces espèces. La définition s'étend aux parties, aux nids et aux œufs, ainsi qu'à tout produit, fabriqué ou non, composé totalement ou partiellement de l'un de ces oiseaux, d'une de ses parties, du nid ou des œufs (50 CFR 10.12). La liste englobe presque toutes les espèces d'oiseaux indigènes des États-Unis, à l'exception des oiseaux migrateurs dont la chasse est autorisée (faisans, dindons et autres phasianidés, entre autres). Les espèces exotiques et sauvages comme le cygne tuberculé, l'oie cendrée, le canard musqué, l'étourneau sansonnet, le moineau domestique et le pigeon biset ne figurent pas dans la liste de 50 CFR 10.13 et ne sont donc pas protégées par la législation fédérale.



Il est interdit de posséder un oiseau migrateur ou tout produit fabriqué à partir de plumes, de nids ou d'œufs d'oiseau migrateur sans le permis fédéral approprié. Ce tambour comportant des plumes de la queue d'un aigle royal a été confisqué par les USFWS. (Photo : National Fish and Wildlife Forensics Laboratory)

Outre le gouvernement fédéral, tous les États protègent les oiseaux migrateurs ainsi que les espèces d'oiseaux-gibier résidentes comme les phasianidés, le



dindon et la perdrix. Tous les États ne protègent pas les espèces exotiques ou sauvages.

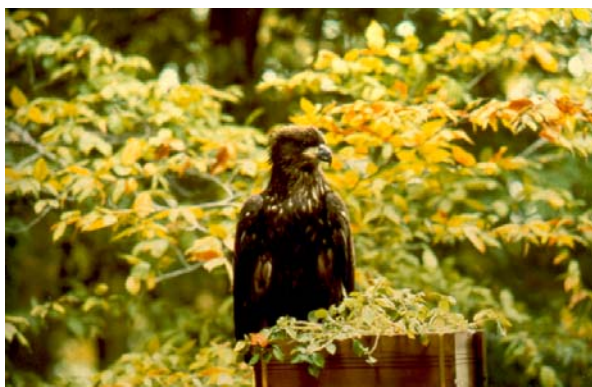
À l'exception des espèces figurant dans la liste du gouvernement fédéral ou des espèces qu'il est proposé de considérer comme menacées ou en danger de disparition, la législation fédérale ne protège pas les mammifères terrestres, les reptiles ni d'autres taxons fauniques (exemple : chevreuil, coyote, raton laveur, marmotte, alligator). La protection de ces groupes est laissée plutôt à la discrétion de chaque État.

#### **4.2.c.i Critères et procédures de délivrance des permis de destruction**

Pour prélever des oiseaux migrateurs, leurs nids ou leurs œufs dans le cadre d'un programme de gestion de la faune en zone aéroportuaire il faut d'abord obtenir un permis des USFWS. Dans certains États, l'organisme de gestion de la faune peut exiger en outre un permis d'État. Pour prélever une espèce protégée par l'État, il faut un permis de l'organisme de conservation de la faune de l'État en question. Pour savoir comment obtenir un permis de destruction fédéral ou d'État, il suffit de communiquer avec le bureau local des USDA/WS des États-Unis (annexe A).

#### **4.2.c.ii Ordonnances permanentes de destruction**

La législation fédérale permet à la population de se protéger et de protéger ses



Il est interdit de harceler sans permis fédéral une espèce menacée ou en danger de disparition, le pygargue à tête blanche ou l'aigle royal pour le chasser d'un aéroport. Ce jeune pygargue à tête blanche a été capturé et déplacé. (Photo : E. C. Cleary, FAA)

biens des dommages causés par les oiseaux migrateurs à condition de ne pas déployer d'efforts pour tuer ou capturer les oiseaux.

- Selon 50 CFR 21.41, il n'est pas nécessaire de détenir un permis pour effrayer ou rabattre des oiseaux migrateurs qui causent des dégâts, à l'exception des espèces menacées ou en danger de disparition ainsi que l'aigle royal et le pygargue à tête blanche.

Par ailleurs, il est permis de tuer ou de capturer certaines espèces d'oiseaux migrateurs sans permis fédéral, dans certaines circonstances, la plupart ayant trait à l'agriculture. Il existe une ordonnance permanente de destruction des oiseaux noirs et des espèces apparentées applicable aux aéroports.

- Selon 50 CFR 21.43, en effet, le permis fédéral de destruction n'est pas exigé pour réduire les populations de carouge à tête jaune, de carouge à épaulettes, de quiscale rouilleux, de quiscale de Brewer, de quiscale des marais et de grand quiscale, de vacher, de corneille et de pie prises ou s'apprêtant à causer des dommages aux arbres ornementaux ou d'ombrage, aux récoltes, au bétail ou à la faune, ou concentrées en nombre et d'une manière tels qu'elles présentent un danger pour la santé ou constituent toute autre forme de nuisance.

Les États ne suivent pas toujours le modèle fédéral en cette matière. Ainsi, en Ohio, il est interdit de tuer des corneilles en dehors de la saison de chasse sans un permis délivré par l'État. Il est en outre interdit d'y tuer des oiseaux noirs le dimanche.

Quiconque souhaite éliminer un autre oiseau migrateur ou l'éliminer dans des circonstances autres que celles qui sont décrites ci-dessus doit d'abord obtenir le permis fédéral de destruction d'oiseau migrateur délivré par l'USFWS et, dans certains cas, un permis de destruction de l'État. La première étape pour ce faire est de communiquer avec le bureau des USDA/WS le plus proche dans l'État (annexe A).

#### **4.2.d Loi de 1918 sur le traité relatif aux oiseaux migrateurs (Migratory Bird Treaty Act) et modifications subséquentes, (U.S. Code 603-711; 40 Statute 755)**

Les États-Unis d'Amérique, le Canada, les États-Unis du Mexique, la Russie et le Japon sont parties à la Convention concernant les oiseaux migrateurs. C'est sur cette convention que se fondent la protection et la gestion des oiseaux migrateurs aux États-Unis (50 CFR, parties 1 à 199).

#### **4.2.e Loi sur la réduction des dommages causés par les animaux (Animal Damage Control Act) du 2 mars 1931 et modifications subséquentes (7 U.S. Code 426-426c; 46 Statute 1468)**

Cette loi autorise et oblige le secrétariat à l'Agriculture à gérer les espèces animales nuisant aux intérêts agricoles, à d'autres animaux, à la santé et à la sécurité humaines de même qu'à l'aviation (annexe B). Ce sont les USDA/WS qui sont chargés d'exécuter ce mandat. Étant donné l'expérience et la formation de leur personnel, les USDA/WS sont reconnus partout dans le monde comme spécialistes de la gestion des dommages causés par la faune. L'organisme exerce une présence active dans tous les États et territoires des États-Unis. Il est également responsable du centre national de recherche sur la faune établi au Colorado et de huit stations de recherche sur le terrain.

#### **4.2.f Loi fédérale sur les insecticides, les fongicides et les rodenticides (Federal Insecticide, Fungicide, and Rodenticide Act) (7 U.S. Code 136; Public Law 104.317, version modifiée)**

Cette loi, mise en application par l'USEPA, régit l'homologation, l'étiquetage, la classification et l'emploi des pesticides. Toute substance utilisée comme pesticide doit être homologuée auprès de l'USEPA et des organismes de réglementation des pesticides des États où elle est employée. Pour utiliser un pesticide d'emploi restreint, en appliquer sur les terres d'une autre personne ou en appliquer contre rémunération, il faut être utilisateur agréé ou travailler sous la supervision directe d'un utilisateur agréé. Seul est permis l'emploi des pesticides visés par le certificat d'utilisateur agréé.

### **4.3 POLITIQUES MINISTÉRIELLES**

#### **4.3.a Circulaire 150/5200-33 de la Division des aéroports de la FAA : facteurs attirant les animaux à l'intérieur ou à proximité des zones aéroportuaires**

La circulaire 150/5200-33 porte sur certaines formes d'aménagement du territoire susceptibles d'attirer des animaux dangereux à l'intérieur ou à proximité du territoire des aéroports publics. Elle guide en outre le choix de l'emplacement des nouveaux aéroports (construction, expansion et rénovation) en ce qui a trait au mouvement des aéronefs à proximité d'éléments attirant des animaux dangereux (annexe C).



Les habitats susceptibles d'attirer les animaux, comme celui-ci, près d'un aéroport du Midwest des États-Unis, devraient être éliminés. (Photo : E. C. Cleary, FAA)

#### **4.3.b Division des aéroports de la FAA : politiques et programmes sur la gestion de la faune aux aéroports (annexe D)**

##### **4.3.b.i Sur les études environnementales en zone aéroportuaire**

La politique no 53, établit la procédure que doivent suivre les inspecteurs de sécurité de certification des aéroports de la FAA quand il est déterminé que le propriétaire d'un aéroport doit mener une étude environnementale<sup>3</sup> (évaluation du risque) en réponse à un risque lié à la faune en zone aéroportuaire.

<sup>3</sup> Les USDA/WS utilisent le terme « wildlife hazard assessment » (évaluation du risque faunique), mais on trouve le terme « ecological study » (étude environnementale) dans 14 CFR 139.337(a). Dans ce contexte, les deux sont synonymes, mais le premier a la préférence parce qu'il est plus descriptif.

#### **4.3.b.ii Relative à la consultation en vertu de l'article 7 sur les espèces menacées ou en danger de disparition**

La politique no 57, établit la procédure de coordination et de documentation du respect, par la FAA, de la loi sur les espèces en danger de disparition (*Endangered Species Act*), loi qui exige de l'exploitant d'un aéroport d'élaborer, de faire autoriser et de mettre en œuvre un plan de gestion du risque faunique.

#### **4.3.b.iii Sur l'examen des plans de gestion de la faune des aéroports**

La politique no 64, établit la procédure à suivre en cas d'incident nécessitant une étude environnementale (évaluation du risque faunique) en vertu de l'article 14 CFR 139.337(a)(1-3). Elle charge les inspecteurs de sécurité chargés de la



La FAA doit être avisée de tout projet d'aménagement ou d'agrandissement d'une décharge à moins de 8 kilomètres (5 milles) d'un aéroport. (Photo : R. A. Dolbeer, USDA)

certification des aéroports d'examiner le plan de gestion de la faune des aéroports pour s'assurer qu'il satisfait aux exigences de 14 CFR 139.337(e) dans le cadre de l'inspection relative à la certification.

#### **4.3.b.iv Sur la certification des aéroports relative à la coordination des installations d'élimination de déchets**

La politique n° 65, établit la procédure à suivre pour coordonner et documenter les décisions prises par la FAA quant à l'aménagement ou à

l'expansion de décharges à moins de huit kilomètres (cinq milles) d'un aéroport public.

### **4.3.c Division des aéroports de la FAA : bulletins d'information (Certalet) sur la gestion de la faune aux aéroports (annexe E)**

#### **4.3.c.i Ce bulletin sur les relations entre la FAA et les USDA/WS**

Office of Airport Safety and Standards : Certalet n° 97-02, explique le rôle de la FAA et du service d'inspection sanitaire des animaux et des plantes (Animal and Plant Health Inspection Service) du département de l'Agriculture des États-Unis ainsi que les relations entre les deux organismes relativement au risque posé par la faune aux aéroports.

**4.3.c.ii Ce bulletin sur les plans de gestion de la faune**

Office of Airport Safety and Standards : Certalert n° 97-09, a été publié à cause du nombre croissant de questions posées sur la préparation et le contenu du plan de gestion de la faune en vue de son approbation par la FAA. Le bulletin présente un résumé détaillé, fondé sur 14 CFR 139.337, de ce que le plan doit contenir pour être approuvé par la FAA et pour figurer dans le manuel de certification des aéroports. Le chapitre 6 explicite cet article de la loi.

**4.3.c.iii Ce bulletin sur les herbes attirant les animaux dangereux pour les aéronefs**

Office of Airport Safety and Standards : Certalert no 98-05, a été publié par suite des rapports faisant état de la plantation, par des propriétaires ou des exploitants d'aéroports, dans des zones perturbées (chantiers de construction, travaux de remblayage, etc.), de mélanges de semences contenant de l'agrostide commune. De fait, ces plantes, comme toutes les autres sortes de millet, attirent les colombidés et autres oiseaux granivores qui peuvent présenter un danger de collision avec les aéronefs.

**4.3.d Directive 2.305 du service de la faune de l'USDA : risque faunique dans le secteur de l'aviation (annexe F)**

Cette directive porte sur les services d'aide technique et d'intervention directe fournis par les USDA/WS aux gestionnaires d'aéroports, aux organismes de réglementation de l'aviation des États, à l'industrie aéronautique, à la FAA et au ministère de la Défense en ce qui a trait au danger que présente la faune pour la sécurité aérienne.

**4.3.e Protocole d'entente entre la FAA et les USDA/WS (annexe G)**

Depuis 1989, la FAA et les USDA/WS sont liés par le protocole d'entente n° 12-14-71-0003-MOU), qui crée un lien de coopération entre les deux organismes. La FAA recourt grandement à l'aide des USDA/WS pour résoudre les problèmes que pose la faune pour l'aviation.