

CHAPITRE 3

ORGANISMES RELIÉS À LA GESTION DE LA FAUNE AUX AÉROPORTS



Le pilote de cet AWACS (Boeing 707 modifié) de l'OTAN a interrompu le décollage après que l'un des réacteurs a happé des oiseaux à la base aérienne d'Aktion, en Grèce, en juillet 1996. L'avion est sorti de piste et a été lourdement endommagé.

3.1 INTRODUCTION

La gestion de la faune est un dosage complexe de science, d'expérience et d'art. Elle est réglementée et assurée par divers organismes fédéraux, d'État et municipaux. Ainsi, la faune et ses habitats sont souvent protégés, à divers degrés de chevauchement, par des règlements fédéraux, d'État et municipaux appliqués par différents organismes publics. Ce chapitre résume les rôles et les responsabilités de ces organismes.

3.2 ORGANISMES FÉDÉRAUX¹

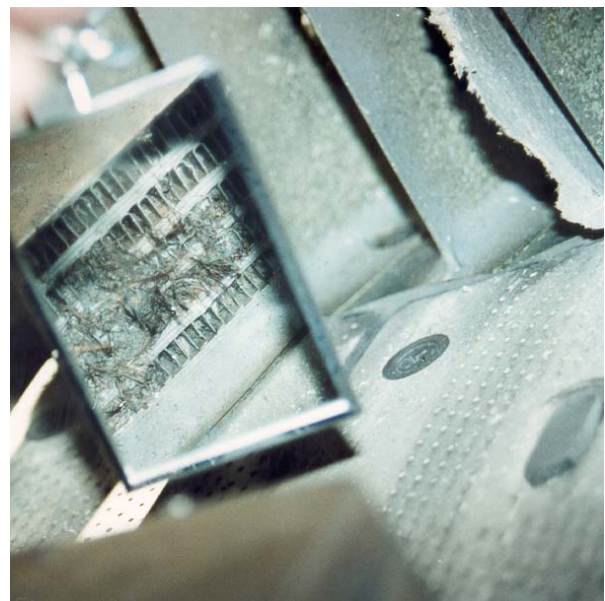
3.2.a Federal Aviation Administration

3.2.a.i Mission

La Federal Aviation Administration (FAA) doit fournir un réseau d'aviation global sûr et efficace qui contribue à la sécurité nationale ainsi qu'à la promotion de l'aviation aux États-Unis. À titre de chef de file de la communauté aéronautique internationale, elle est attentive à la nature dynamique des besoins des consommateurs, de la conjoncture économique et de l'environnement.

3.2.a.ii Pouvoirs

Depuis 1970, l'article 612 de la loi fédérale sur l'aviation (*Federal Aviation Act* de 1958), dans sa forme modifiée (49 U.S.C. 1432), habilite l'administrateur de la FAA à délivrer des certificats d'exploitation aux aéroports desservant certains transporteurs aériens et à établir des normes de sécurité minimale sur le fonctionnement de ces aéroports. Certains des règlements et des politiques appliqués à cet égard ont directement trait à la gestion de la faune dans les zones aéroportuaires.



À la suite d'un impact d'oiseaux, des inspecteurs du National Transportation Safety Board (NTSB) ont examiné le radiateur à vitesse constante (CSD) d'un moteur de Boeing 737 à l'aide d'un miroir. On peut voir des plumes et une aube mobile endommagée à l'arrière plan. (Photo : NTSB)

3.2.a.iii Rôle et responsabilités

La FAA doit, entre autres, appliquer l'article 139 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* (14 CFR 139). Elle est donc responsable de différents aspects du secteur de l'aviation, dont la navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, la certification et la réglementation, la sécurité aérienne, l'atténuation des effets sur l'environnement ainsi que la recherche et le développement en aéronautique.

¹ La majeure partie de l'information réunie dans cette section est adaptée (avec autorisation) du chapitre 2 du document intitulé *Managing Wildlife Hazards at Airports*, publié en juin 1998 par les services de la faune de l'unité du ministère de l'Agriculture des États-Unis responsable de l'inspection sanitaire des plantes et des animaux (Department of Agriculture, Animal and Plant Health Inspection Service, Wildlife Services).

Le rôle et les responsabilités de la FAA en matière de risque faunique et de questions connexes de santé et de sécurité humaines sont établis dans 14 CFR 139.337. L'Office of Airport Safety and Standards (bureau de la sécurité et des normes aériennes) de la FAA publie des recommandations (appelées *advisory circulars*, série AC 150/5000), des bulletins d'information sur la certification (*Certalerts*) ainsi que des politiques stratégiques et des documents d'orientation (*Guidance Directives*) pour expliciter la réglementation.

3.2.a.iii.a Office of Airport Safety and Standards

L'Office of Airport Safety and Standards dispose des services d'un biologiste de la faune, dont le bureau est à Washington, D.C. Ce biologiste collabore avec les exploitants d'aéroports et les titulaires de certificats par l'intermédiaire des bureaux régionaux et de district de la FAA pour tout ce qui a trait au risque lié à la faune aux aéroports. Ses attributions sont les suivantes : examiner les plans d'aménagement des aéroports agréés afin de réduire au minimum le risque posé par les animaux, gérer la base de données sur les collisions entre aéronefs et animaux afin de documenter les impacts signalés par les aéroports dans l'ensemble des États-Unis et de ses territoires et conseiller la FAA quant à l'opportunité de plans de gestion de la faune, à la recherche sur le risque associé à la faune et à toute autre question de gestion de la faune relevant de la FAA.

Le biologiste de la faune de la FAA étudie tous les rapports d'impacts d'animaux présentés à l'organisme. Des exemplaires des rapports particulièrement significatifs (voir le chapitre 6 et 14 CFR 139.337[a][1-3]) et l'historique de l'aéroport touché en matière d'impacts sont transmis au personnel régional de la FAA. On peut également consulter, à l'annexe D, l'énoncé de politique de l'Office of Airport Safety and Standards sur l'examen des plans de gestion du risque faunique aux aéroports (*Policies and Program Guidance Policy*, n° 64).

3.2.a.iii.b Évaluation du risque faunique

Comme on le verra au chapitre 6 (14 CFR 139.337[a][1-3]), les responsables des aéroports agréés sont légalement tenus de faire une étude environnementale² s'il se présente un événement mettant en cause un animal. La *Program Policy and Guidance* n° 53 de l'Office of Airport Safety and Standards de la FAA (annexe D) établit la procédure que doivent suivre les inspecteurs de sécurité responsables de la certification des aéroports quand l'application de la loi exige une évaluation du risque présenté par la faune. En vertu du protocole d'entente conclu entre la FAA et les services de la faune du ministère de l'Agriculture

² 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.

(USDA/WS, annexe G), ces derniers peuvent prêter assistance pour l'évaluation du risque faunique et l'élaboration de plans de gestion de la faune. Le *Certalert* 97-02 de l'Office of Airport Safety and Standards (reproduit à l'annexe E) détaille le rôle des USDA/WS et les relations entre ceux-ci et la FAA en ce qui a trait au risque faunique dans les zones aéroportuaires. Le chapitre 6 traite du contenu de l'évaluation du risque faunique.

3.2.a.iii.c Plans de gestion de la faune

Selon la FAA, la décision de dresser un plan de gestion de la faune doit tenir compte de l'activité qui se déroule à l'aéroport en question, des points de vue de l'exploitant de l'aéroport et de ses usagers ainsi que d'autres facteurs pertinents (14 CFR 139.337[c][1-5]). Le chapitre 6 traite du contenu du plan de gestion de la faune.

3.2.a.iii.d Recommandations (Advisory Circulars), énoncés de politiques et bulletins Certalert

Les **Advisory Circulars** (AC) conseillent et renseignent sur un sujet donné ou exposent une méthode permettant à l'administrateur de la FAA de respecter un règlement fédéral sur l'aviation. La FAA publie les AC pour renseigner le public intéressé de manière systématique mais non juridique. À moins d'être intégré à un règlement par un renvoi spécifique, le contenu des AC n'impose rien au public.

Les **énoncés de politiques** ont pour but d'aider le personnel de l'administration centrale de la FAA à interpréter les dispositions réglementaires. Ils précisent le sens de certains articles des règlements.

Les bulletins **Certalert** fournissent aux inspecteurs de la sécurité et de la certification des aéroports une information opportune sur toute une gamme de sujets liés à la sécurité et aux certificats. Ce sont des documents d'orientation non directifs qui n'ont pas valeur de règlements.

Les recommandations (Advisory Circulars), les énoncés de politiques et les bulletins *Certalert* concernant la faune et les aéroports sont présentés aux annexes C, D et E respectivement.

3.2.b Service de la faune du ministère de l'Agriculture

3.2.b.i Mission

La mission des USDA/WS est d'orienter, au nom du gouvernement fédéral, la gestion des problèmes causés par la faune. Le but de leurs interventions est de limiter les dommages causés à l'agriculture, aux ressources naturelles et à la

propriété, de réduire au minimum les menaces à la santé et à la sécurité humaines et de contribuer à la protection des espèces menacées ou en danger de disparition.

3.2.b.ii Pouvoirs

C'est la loi fédérale du 2 mars 1931 sur la réduction des dommages causés par les animaux (*Animal Damage Control Act*) dans sa version modifiée (7 U.S.C. 426-426c; 46 Statute 1468; voir l'annexe B) qui est le fondement législatif du programme des USDA/WS.

Les USDA/WS ont compétence pour gérer les dommages causés par les oiseaux migrateurs seulement en vertu des dispositions pertinentes du *Code of Federal Regulations* ainsi que des permis délivrés par le service américain responsable de la faune aquatique et terrestre (US Fish and Wildlife Service ou USFWS) (50 CFR 21). Les USDA/WS ne peuvent pas délivrer de permis de destruction d'oiseaux migrateurs.



Le personnel des USDA/WS apporte son aide à l'évaluation et à l'atténuation du risque posé par la faune en zone aéroportuaire. (Photo : E. C. Cleary, FAA)

3.2.b.iii Rôle et responsabilités

La faune est une ressource publique très chère à la population des États-Unis. Il arrive toutefois qu'elle nuise aux ressources agricoles et industrielles, menace la santé et la sécurité humaines et ait une incidence sur d'autres ressources naturelles. Les USDA/WS doivent, à l'échelle fédérale, aider à résoudre les conflits qui découlent parfois de la proximité entre faune et activité humaine. Ils doivent principalement s'attaquer aux menaces que présentent les oiseaux migrateurs.

La directive ADC 2.305 (*Wildlife Hazards to Aviation*, reproduite à l'annexe F) précise en quoi les biologistes de la faune des USDA/WS peuvent fournir une aide technique aux gestionnaires d'aéroports, aux organismes aéronautiques des États, à l'industrie aéronautique, à la FAA et au ministère de la Défense des États-Unis (USDOD) ou assurer leur supervision directe pour ce qui est du risque lié à la faune et de la sécurité en zone aéroportuaire.

Ainsi, les USDA/WS aident les organismes fédéraux, d'État et municipaux, les gestionnaires d'aéroports, l'industrie aéronautique et les militaires à réduire ce risque aux aéroports ainsi qu'aux bases militaires et aux alentours, suivant les protocoles d'entente conclus entre la FAA et le USDOD et diverses directives.

Il incombe en outre au personnel des USDA/WS qui constate un risque existant ou potentiel associé à la faune dans une zone aéroportuaire ou à une base aérienne de prévenir immédiatement les autorités compétentes.

Les USDA/WS peuvent conclure des ententes de coopération visant l'élaboration des évaluations et des plans de gestion de la faune, en plus d'appliquer des programmes directs d'atténuation du risque, le tout étant financé de concert par les entités signataires des ententes.

Les biologistes des USDA/WS peuvent également former le personnel d'un aéroport ou d'une base aérienne à la détermination du risque lié à la faune et à l'utilisation sûre et opportune de l'équipement et des techniques de maîtrise de la faune.

Ils peuvent en outre fournir aide et recommandations aux gestionnaires d'aéroports et aux commandants des bases aériennes qui souhaitent obtenir un permis fédéral, d'État ou municipal pour déplacer des espèces protégées.

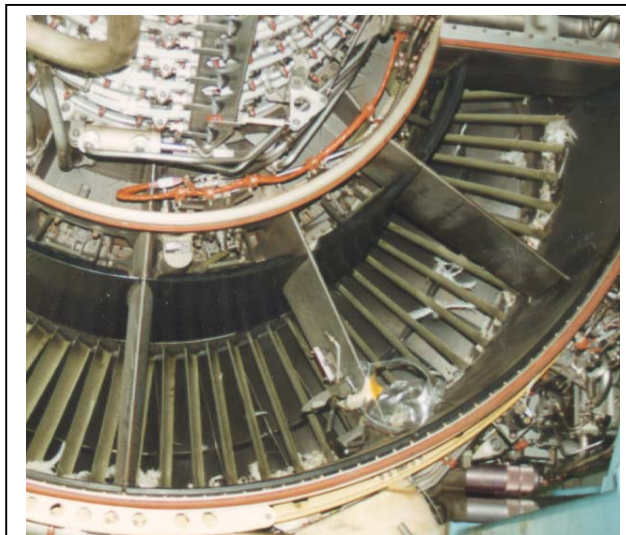
3.2.c Ministère de la Défense des États-Unis

3.2.c.i Mission

Le ministère de la Défense des États-Unis (US Department of Defense ou USDOD) fournit les forces militaires nécessaires pour prévenir la guerre et assurer la sécurité des États-Unis.

3.2.c.ii Pouvoirs

L'USDOD a succédé au National Military Establishment, créé par la loi sur la sécurité nationale de 1947 (*National Security Act*, 50 U.S.C. 401). Il s'agit d'un organe exécutif du gouvernement établi en vertu de modifications apportées à la *National Security Act* en 1949, qui le plaçait sous la responsabilité du secrétaire à la Défense (5 U.S.C. 101). Les pouvoirs fondamentaux de l'USDOD sont établis par 32 CFR 1-2900.



Ce moteur d'un KC-10 de la USAF a happé un goéland au roulage. Il a fallu démonter et inspecter le moteur pour vérifier s'il était endommagé. (Photo : NTSB)

3.2.c.iii Rôle et responsabilités

Chacun des secteurs militaires (la Marine comprend le US Marine Corps) a une structure distincte, est chapeauté par un secrétariat propre et fonctionne sous la responsabilité, la supervision et le contrôle du secrétaire à la Défense. Les commandants des unités de combat unifiées et spécifiques relèvent du président des États-Unis et du secrétaire à la Défense pour ce qui concerne les missions militaires qui leur sont confiées et l'exercice du commandement à l'égard des forces placées sous leur responsabilité.

L'équipe de la force aérienne (USAF) responsable du risque d'impact d'oiseaux (Bird Aircraft Strike Hazard ou BASH), qui travaille au centre de sécurité du commandement aérien à la base des forces aériennes de Kirtland, au Nouveau-Mexique, supervise les activités de lutte de la USAF contre les impacts d'animaux. L'équipe BASH tient une base de données sur les collisions entre des animaux et les aéronefs militaires (www.afsc.saia.af/mil/AFSC/Bash) semblable à celle de la FAA pour l'aviation civile (chapitre 2).

3.2.d Environmental Protection Agency des États-Unis

3.2.d.i Mission

L'Environmental Protection Agency (agence de protection de l'environnement) des États-Unis (USEPA) a pour mandat de protéger l'environnement dans tout le pays.

3.2.d.ii Pouvoirs

L'USEPA a été créée en 1970 en réaction aux inquiétudes suscitées par la pollution de l'air et de l'eau, la mauvaise qualité de l'eau potable, les espèces en danger de disparition et l'élimination des ordures. Les principales responsabilités statutaires de l'USEPA sont établies par 40 CFR 1-799.



Les décharges attirent souvent des oiseaux (ici, des urubus à tête rouge), qui présentent un risque pour les avions. L'USEPA exige que certaines décharges soient exploitées de manière à ne pas susciter de péril aviaire pour les avions (voir chapitre 4). (Photo : E. A. LeBoeuf, USAF)

3.2.d.iii Rôle et responsabilités

L'USEPA élabore et met en œuvre des normes et des règlements sur la qualité de l'air et de l'eau, le traitement des déchets dangereux, les pesticides et les substances toxiques, en partenariat avec les gouvernements des États et les administrations municipales. Elle est responsable, à cet égard, de l'homologation et de la réglementation des pesticides ainsi que de la réglementation, du choix de l'emplacement et de la construction des usines de traitement des eaux usées et des installations d'évacuation de déchets solides autorisées par les organismes d'État ou municipaux. Ces derniers ou les autorités aéroportuaires peuvent consulter la FAA et les USDA/WS pour examiner avec ceux-ci les risques inhérents aux projets en matière de sécurité aérienne qui relèvent de la compétence de l'USEPA.

3.2.d.iii.a Décharges

L'autorisation ou l'interdiction de l'aménagement d'une décharge est du ressort de l'USEPA, des organes administratifs des États et des municipalités ainsi que de conseils de zonage. D'autres organismes fédéraux, comme la FAA, peuvent tout au plus formuler des observations sur la compatibilité ou l'incompatibilité du lieu choisi avec les exigences de leur mission.

3.2.d.iii.b Pesticides

Aucun pesticide ne peut être utilisé s'il n'a pas d'abord été homologué par l'USEPA et l'organisme de réglementation de l'État approprié. Les pesticides sont généralement classés comme étant d'emploi restreint ou général. Les premiers ne sont vendus qu'à des utilisateurs agréés ou à des personnes placées sous la supervision directe de ceux-ci et ne peuvent être utilisés qu'aux fins précisées sur le certificat d'agrément de l'utilisateur. L'achat et l'utilisation des pesticides d'emploi général ne sont à peu près pas restreints. Pour utiliser un pesticide d'emploi restreint, l'appliquer sur un terrain appartenant à une autre personne ou appliquer des pesticides contre rémunération, il faut être utilisateur agréé ou travailler sous la supervision directe d'un utilisateur



La population de bernaches du Canada a plus que triplé de 1985 à 1998 aux États-Unis, où elle atteint près de 3 millions d'individus. Ces oiseaux, qui ont une très grande capacité d'adaptation, peuvent nicher sur des terrains de golf, près d'étangs urbains, à des aéroports ou sur des toits plats. De 1990 à 1998, 19 % de tous les impacts d'oiseaux signalés qui ont causé des dommages leur ont été attribués. (Photo : E. C. Cleary, FAA)

agréé. Là encore, seuls les pesticides précisés sur le certificat de l'utilisateur agréé peuvent alors être employés (voir ci-après la section consacrée aux organismes de protection de l'environnement des différents États).

3.2.e Ministère de l'Intérieur et services de la faune

3.2.e.i Mission

La mission du service américain de la faune (US Fish and Wildlife Service ou USFWS) est de conserver, de protéger et de mettre en valeur les espèces fauniques américaines et leurs habitats, pour le bénéfice continu de tous.

3.2.e.ii Pouvoirs

L'USFWS gère les oiseaux migrateurs et les espèces menacées ou en danger de disparition figurant sur la liste du gouvernement fédéral. Ses principales responsabilités en matière de réglementation procèdent de 50 CFR 1-199.

3.2.e.iii Rôle et responsabilités

L'USFWS est responsable de la conservation et de la mise en valeur des oiseaux migrateurs, des espèces menacées ou en danger de disparition, de certains mammifères marins, de certains poissons d'eau douce et anadromes ainsi que des milieux humides. Il gère en outre le réseau national des réserves fauniques, applique les lois fédérales touchant la faune et étudie les effets des projets d'aménagement sur l'environnement sur le plan biologique.

Consulté en application de l'article 7 de la loi sur les espèces menacées de 1973 (*Endangered Species Act* ou 16 U.S.C. 1531-1544, 87 Statute 884, version modifiée), l'USFWS se prononce sur les aspects biologiques des projets fédéraux qui pourraient avoir des répercussions sur les espèces inscrites (ou en voie de l'être) sur la liste fédérale des espèces menacées ou en danger de disparition et sur les projets qui pourraient aboutir à la destruction ou à l'altération d'habitats considérés ou en voie d'être considérés comme essentiels.

3.2.f Service du génie de l'Armée américaine

3.2.f.i Mission

Le service du génie de l'Armée américaine (Corps of Engineers ou COE) remplit de nombreuses fonctions liées aux ressources en eau, dont la préservation de ces ressources et la protection de la navigation.

3.2.f.ii Pouvoirs

Le COE tient ses pouvoirs de l'article 10 de la loi sur les cours d'eau et les ports de 1899 (*Rivers and Harbors Act*, 33 U.S.C. 403), qui interdit d'obstruer ou de modifier les voies navigables des États-Unis sans permis du COE; de l'article 404 de la loi sur la qualité de l'eau (*Clean Water Act*, 33 U.S.C. 1344), qui régit l'excavation et le déversement de produits de dragage ou de remblayage dans les eaux des États-Unis; ainsi que de l'article 103 de la loi de 1972 sur la protection, la recherche et les refuges en matière d'environnement marin (*Marine Protection, Research, and Sanctuaries Act*), qui régit l'immersion de matériaux de remblayage dans les océans.



Résultat d'une rencontre entre ce C-141 et un vol de goélands argentés au départ de la base des forces aériennes Travis, en Californie, le 20 janvier 1993 : 175 000 \$US en dommages. (Photo : USAF)

3.2.f.iii Rôle et responsabilités

L'organe de réglementation du COE administre un régime de permis en application de l'article 404 de la *Clean Water Act*. Toutes les activités d'aménagement comportant la modification d'habitats en milieu humide et l'extraction ou le déversement de matériaux de remblayage dans les eaux américaines doivent être évaluées au regard des dispositions de cet article avant qu'un permis les autorisant soit délivré. Les promoteurs de projets exigeant un permis peuvent être tenus de prévoir l'atténuation des effets sur les ressources touchées.

3.3 ORGANISMES D'ÉTAT

Les règlements des États et leur application ne sont pas abordés ici étant donné leur grande variété. Voici néanmoins quelques renseignements d'ordre général.

Les organismes de réglementation d'État et municipaux à consulter en ce qui concerne la faune et les aéroports sont ceux qui ont compétence sur la faune et les ressources naturelles, la protection de l'environnement, la santé, l'application de la loi, le transport et autres questions, selon le cas.

3.3.a Organismes de gestion de la faune



Il est parfois nécessaire d'obtenir deux permis (fédéral et d'État) avant d'intégrer des oiseaux migrateurs au programme de gestion de la faune d'un aéroport. (Photo : E. C. Cleary, FAA)

La loi confère aux organismes de gestion de la faune des pouvoirs relatifs aux espèces résidentes d'oiseaux non migrateurs, de mammifères terrestres, de poissons d'eau douce, d'amphibiens et de reptiles. Ces organismes élaborent les règlements touchant la prise et la possession de toutes les espèces protégées par les États. Ces derniers déterminent la saison de chasse aux oiseaux-gibier migrateurs et les limites de prises, dans le cadre des lignes directrices établies par l'USFWS. Les États peuvent également

dresser une liste d'espèces animales et végétales menacées ou en danger de disparition que le gouvernement fédéral ne considère pas comme telles.

Le prélèvement d'individus d'une espèce protégée par un État en dehors de la saison de chasse ou au-delà des limites de prises autorisées pour les besoins de la sécurité aéroportuaire exige un permis délivré par l'État. Il suffit de communiquer avec un bureau des USDA/WS (annexe A) pour savoir comment obtenir tous les permis d'État nécessaires.

3.3.b Organismes de protection de l'environnement

3.3.b.i Permis d'implantation de décharges et inspections

Sous réserve de l'approbation de l'USEPA, les organismes de protection de l'environnement des États et les organismes administratifs municipaux délivrent les permis d'implantation des décharges. C'est aussi à chaque État qu'il revient d'inspecter les décharges pour s'assurer qu'elles respectent toutes les lois fédérales et d'État applicables.

3.3.b.ii Homologation des pesticides

Aucun pesticide ne peut être vendu ou utilisé s'il n'est pas homologué auprès de l'USEPA et des organismes de réglementation des pesticides des États. Les pesticides homologués pour des besoins locaux particuliers ne peuvent être utilisés que dans l'État où ils sont homologués et, dans certains cas, dans le lieu géographique précis pour lequel le produit a été homologué.

3.3.b.iii Certificats d'utilisateurs de pesticides

Sous réserve de l'approbation de l'USEPA, chaque État établit les critères d'agrément et les méthodes de formation des utilisateurs de pesticides. La vente au détail et l'utilisation de pesticides d'emploi restreint sont limitées aux utilisateurs agréés et aux personnes qui travaillent sous leur supervision directe ainsi qu'aux usages précisés sur le certificat d'agrément.

Pour utiliser un pesticide d'emploi restreint, appliquer un pesticide contre rémunération ou appliquer un pesticide sur un terrain appartenant à une autre personne, il faut être utilisateur agréé ou travailler sous la supervision directe d'un utilisateur agréé. Le choix du produit est limité aux pesticides précisés sur le certificat d'agrément.

3.4 AÉROPORTS

3.4.a Exploitants d'aéroport

Un exploitant titulaire d'un certificat d'aéroport doit démontrer que ses installations sont correctement et suffisamment dotées d'équipements et de programmes permettant une exploitation sûre, conformément à tous les articles de 14 CFR 139, partie D. Ce règlement prévoit entre autres la nécessité de résoudre les questions découlant du risque lié à la faune, d'évaluer ce risque et d'élaborer les plans de gestion connexes, selon les circonstances.



Les exploitants d'aéroport sont tenus d'éliminer les risques associés à la faune sitôt qu'ils les décèlent. (Photo : E. A. LeBoeuf, USAF)

En plus de satisfaire à toutes les autres dispositions, le titulaire du certificat d'aéroport doit prendre des mesures immédiates pour réduire le risque faunique dès qu'il en constate l'existence (14 CFR 139.337(f)). Il est tenu en outre d'élaborer une procédure pour que le personnel ou le locataire de l'aéroport signale au personnel compétent la présence d'animaux sauvages dangereux à l'intérieur ou à proximité des aires de mouvement des aéronefs.

3.4.b Contrôleurs de la circulation aérienne

Dans la mesure où les obligations prioritaires et d'autres circonstances le permettent, les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus de :

- diffuser l'information connue sur les mouvements d'oiseaux signalés par les pilotes et la tour de contrôle ou captés par radar et vérifiés par un pilote;
- transmettre cette information aux installations voisines et aux stations d'information de vol dès qu'il existe un risque associé à la faune dans leur zone d'activité (FAA Order 7110.65, 2-1-22).

3.4.c Pilotes

Les pilotes ont le devoir de signaler toute situation dangereuse en zone aéroportuaire, y compris la présence d'oiseaux ou d'animaux sauvages menaçant la sécurité aérienne. Les pilotes et autres membres du personnel des transporteurs ou des aéroports doivent signaler tout impact d'animal dont ils ont connaissance en remplissant et en postant la formule 5000-7 *Bird/Other Wildlife Strike Report* de la FAA (reproduite à l'annexe G). L'affranchissement n'est pas nécessaire aux États-Unis. La formule peut être reproduite au besoin. Il est aussi possible de signaler les impacts par l'intermédiaire d'Internet, à l'adresse <http://wildlife.pr.erau.edu/strikeform/birdstrikeform.html>. Tous les rapports d'impacts sont minutieusement étudiés et révisés pour éviter la double saisie dans la base de données.

3.5 COMITÉ DE LUTTE CONTRE LE PÉRIL AVIAIRE

Le comité américain de lutte contre le péril aviaire (Bird Strike Committee-USA ou BSC-USA) a été formé en 1991. Il doit faciliter la diffusion de l'information; promouvoir la cueillette et l'analyse de données exactes sur les impacts d'animaux; stimuler la mise au point de nouvelles techniques de lutte contre le risque faunique; encourager la création de programmes de perfectionnement en gestion de la faune aux aéroports par la formation des biologistes des aéroports et du personnel de surveillance des oiseaux et par la promotion de strictes normes de conduite; et assurer la liaison avec les organisations similaires d'autres pays.



Un pilote a subi de graves lacérations à la tête après l'éclatement de la verrière du cockpit par suite d'une collision avec un goéland peu après le décollage d'un aéroport de Californie, en novembre 1988. (Photo : J. R. Dodd, directeur de l'aéroport)

Le BSC-USA relève d'un comité directeur de huit personnes, soit respectivement deux membres de la FAA, des USDA/WS, de l'USDOD et du groupe de travail

sur le risque associé à la faune formé par l'industrie. Il se réunit chaque année avec le Comité du péril aviaire du Canada (CPAC), au Canada et aux États-Unis en alternance. La réunion comprend généralement quatre parties. La première consiste en la présentation d'exposés ou de rapports. La deuxième est une période réservée à la visite d'exposants et de présentations sur affiches. La troisième est une séance de formation sur la maîtrise de la faune aux aéroports civils et militaires. La dernière partie est une excursion sur le terrain, habituellement à l'aéroport de la ville hôte et dans d'autres lieux liés à l'aviation ou à la sécurité aérienne. Toute personne intéressée par la réduction du risque faunique dans le secteur de l'aviation et par la gestion de la faune en zone aéroportuaire peut participer à la réunion. L'adhésion au BSC-USA est gratuite, mais la participation à la réunion annuelle est assortie de droits d'entrée.

Pour en savoir plus sur le BSC-USA, il suffit de se rendre au site Web suivant : <http://www.birdstrike.org>.