



AVIS DE LA LPO RHÔNE CONCERNANT LA DEMANDE DES AEROPORTS DE LYON DANS LE CADRE DU PERIL AVIAIRE

Fait à Lyon le 24/03/2017

La LPO Rhône (1500 adhérents) a pour objet d'agir pour l'oiseau, la faune sauvage, la nature et l'homme, et lutter contre le déclin de la biodiversité par la connaissance, la protection, l'éducation et la mobilisation.

Agréée au titre de la Protection de l'Environnement, la LPO Rhône dispose de l'agrément « Jeunesse et Education populaire » délivré par le Ministère de l'Education Nationale et est habilitée à participer aux débats sur l'environnement dans le cadre d'instances départementales.

Nous avons pris connaissance de la demande faite par Aéroport de Lyon, dans le cadre du péril aviaire.

Nous nous étonnons que les éléments explicatifs soient copiés/collés d'une année à l'autre : mêmes annexes avec le tableau de force d'impact, la carte des axes de migration et même texte introductif (appelé « Note »).

Le commentaire que nous avons fait en 2015 sur ces éléments explicatifs est toujours valable : « Pour justifier de la destruction du Milan noir, une carte, indiquant que l'aéroport Saint-Exupéry se situe sur un axe de migration principal, est fournie en Annexe 2. Cette carte ne porte aucune référence...d'où vient-elle ? Sur quelles données se base-t-elle ? »

Comme les années précédentes, la demande est faite alors que l'année est déjà bien engagée. En effet, une fois la consultation en cours close et l'arrêté pris, on sera en avril 2017. Faut-il comprendre que, durant la période courant du 1^{er} janvier à la date de parution de l'arrêté, aucune destruction (des espèces concernées par l'arrêté) n'aurait été faite ?

Concernant la demande :

- la réglementation prévoit que la destruction de spécimens n'intervienne que pour compléter, si les risques pour la sécurité aérienne persistent, les mesures de prévention prévues dans l'arrêté du 10 avril 2007, consolidé en octobre 2015. **Or, comme les années précédentes, la demande ne détaille pas les mesures réellement mises en œuvre.** Seule l'utilisation de moyens pyrotechniques et acoustiques est mentionnée alors que les articles 2 à 6 prévoient d'autres mesures préventives.

Par ailleurs, Aéroport de Lyon n'explique pas l'augmentation de 70% des collisions (68 en 2014, 65 en 2015 et 100 en 2016) : nous nous interrogeons sur l'efficacité des mesures préventives a priori déployées par le pétitionnaire ?

Comment expliquer que le nombre de faucons crécerelles rentrant en collision avec les avions augmente autant sur cet aéroport alors que ce constat n'est pas fait sur d'autres aéroports, implantés eux aussi en milieu agricole ?

- Comme les années précédentes, le nombre de spécimens par espèce sur lequel porte la demande n'est aucunement justifié dans le document. Cette année, cela se vérifie d'autant plus qu'une espèce protégée : le Martinet noir, est ajouté à la liste des espèces pour lesquelles une demande de destruction est faite.



Or, le Martinet noir représente en 3 années (2014, 2015 et 2016) moins de 4% des collisions déclarées (9 au total sur 3 ans pour un oiseau de petite taille). Mais surtout, le Martinet noir ne figure pas dans la liste des espèces mentionnée dans l'arrêté du 13 février 2015, arrêté qui fixe les conditions et limites dans lesquelles des dérogations à l'interdiction de destruction de spécimens de certaines espèces animales protégées peuvent être accordées par les préfets pour assurer la sécurité aérienne. **Et donc, une demande de dérogation pour cette espèce nécessite, au préalable, une consultation auprès du CNPN.**

Nous demandons, au vu de ces éléments, à ce que le Martinet noir soit retiré de l'arrêté préfectoral.

Plus généralement, aucun lien n'est fait entre espèces prélevées, collisions et quotas demandés. Par exemple, aucune collision n'a eu lieu avec le Héron cendré. Pourtant un individu est prélevé en 2016. Les étourneaux sont massivement prélevés alors qu'aucune collision n'a eu lieu (pour cette espèce grégaire).

- L'arrêté du 10 avril 2007 encadre de façon très précise la formation des agents assurant les missions visées par la demande du pétitionnaire. Or, ce dernier ne nous précise pas (nominativement) qui seront les destinataires de cette autorisation et quel est leur niveau de formation. La seule détention du permis de chasser ne nous semble pas suffisante pour obtenir le droit de destruction d'espèces protégées.

Il nous paraît indispensable qu'un tableau soit joint à la demande précisant nominativement les personnes qui bénéficieront de cette autorisation, l'année de leur formation initiale, de leur formation locale et les éventuelles actions d'entretien et de perfectionnement des connaissances qu'ils auraient suivies.

Conclusion :

La LPO Rhône a bien conscience de l'importance de la sécurité aérienne et des risques liés au péril aviaire.

Toutefois, nous déplorons que, concernant la demande faite par Aéroports de Lyon (destruction directe d'espèces protégées sans mesures compensatoires) et au vu des conséquences de l'autorisation qui serait donnée, le dossier de demande soit si peu étayé :

- une espèce protégée est ajoutée sans raison à la demande,
- aucun argument n'est donné quant aux quotas demandés,
- l'efficacité des mesures préventives n'est pas évaluée notamment au regard de l'augmentation spectaculaire du nombre de collisions.

Nous nous réservons le droit de contester cet arrêté devant le tribunal administratif.

Pour la LPO Rhône
Élisabeth Rivière
Présidente