

AVIS du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel des HAUTS-DE-FRANCE

AVIS n°2019-ESP-13

Arrêté ministériel du 19 février 2007 modifié fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvage protégées.

Référence du projet : 2019-03-25x-00347
(MTES-ONAGRE)

Référence de la demande : 2019-00347-020-001

Dénomination du projet : 59 – Aéroport de Lille : péril animalier

Préfet(s) compétent(s) : Préfet du Nord

Bénéficiaire(s) : Aéroport de Lille SAS SOGAREL

Espèces concernées par la demande de dérogation

Faucon Crécerelle	<i>Falco tinnunculus</i>	10 individus (maximum annuel)
Buse variable	<i>Buteo buteo</i>	10 individus
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	4 individus
Goéland argenté	<i>Larus argentatus</i>	10 individus
Mouette rieuse	<i>Larus ridibundus</i>	20 individus
Goéland brun	<i>Larus fuscus</i>	10 individus
Goéland cendré	<i>Larus canus</i>	10 individus
Goéland leucopnée	<i>Larus michahellis</i>	10 individus
ou Goéland pontique	<i>Larus cachinnans</i>	
Goéland marin	<i>Larus marinus</i>	10 individus
Mouette mélanocéphale	<i>Larus melanocephalus</i>	10 individus

Contexte de la demande

Le 18 février 2019, la DDTM du Nord a été saisie d'une demande de dérogation à la protection des espèces au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement par la société Aéroport de Lille SAS SOGAREL afin de renouveler l'arrêté préfectoral du 9 avril 2014 lui accordant pour 5 ans l'autorisation d'effectuer des tirs d'effarouchement et des tirs létaux pour assurer la sécurité aérienne sur le site. La demande est instruite par la DDTM du Nord qui a transmis son avis au CSRPN le 6 mars 2019.

Lorsque la présence d'oiseaux à proximité des pistes crée un risque de collision avec les aéronefs au décollage ou à l'atterrissage, la SAS SOGAREL procède à l'effarouchement par diffusion de cris de détresse enregistrés et de tirs de fusées crépitantes.

Le tir de spécimens est mis en œuvre en dernier recours pour des oiseaux qui restent insensibles à l'effarouchement ou qui reviennent immédiatement à leur position d'origine après un court envol.

Les espaces autour des pistes sont gérés pour réduire l'attractivité du site aéroportuaire pour l'avifaune, selon les recommandations nationales de l'Aviation civile : suppression du couvert, des points d'eau et des cultures, fauchage des zones en herbe à plus de 20 cm.

Un rapport annuel est transmis et un bilan des opérations d'effarouchement et de tirs est présenté à la DDTM du Nord et à l'ONCFS. La DDTM précise dans son avis que ces informations sont collectées et transmises avec rigueur.

La DDTM59 note également :

- la stabilité du nombre de tirs et de collisions malgré une augmentation du trafic et la suffisance des quotas de tirs figurant à l'arrêté de 2014 et repris dans la demande ;
- que les jeunes Faucons crécerelles et les jeunes laridés sont les espèces engendrant le plus de risques de

collision. En effet, ces jeunes volants inexpérimentés, dont la période d'envol coïncide avec le pic d'activité de l'aéroport, ne répondent pas à l'effarouchement et créent des situations à risques en fin d'été.

- les difficultés posées par l'identification des laridés (différenciation complexe, en particulier des juvéniles dont le plumage évolue, et résistance à l'effarouchement). Ces difficultés expliquent que la demande porte sur certaines espèces proches (Goélands argenté, cendré, brun, leucopée et pontique, Mouettes rieuse et mélanocéphale) même si certaines n'ont jamais fait l'objet de tirs.

Observations et propositions de l'expert délégué

Les prélèvements restent mesurés, modestes et semblent faits qu'en dernier recours lorsque les animaux restent insensibles aux méthodes d'effarouchement non létales. Seules les Mouettes rieuses (75 u.), Goélands argentés (7 u.), Goélands bruns (9 u.), Héron cendré (1 u.), Faucons crécerelles (20 u.) et Buse variable (1 u.) ont été prélevés au cours de la précédente dérogation (2014 -2018). Il convient également d'ajouter la destruction de 44 Vanneaux huppés et 103 « colombins » (pigeons biset/domestiques, Pigeons ramiers et Perdrix grises) au cours de la même période. Côté mammifères ce sont pour les 10 dernières années 8781 lapins, 254 lièvres, 20 renards, 20 putois et 1 fouine qui ont été détruits.

Parmi les espèces proposées dans le cadre du renouvellement de la demande de dérogation, certaines présentes en nombre sur les plateformes aéroportuaires représentent un danger non négligeable. Les tirs létaux peuvent se justifier dans ces cas particuliers.

L'analyse de la liste des espèces proposées dans la demande de dérogation à l'interdiction de destruction soulève toutefois quelques interrogations. La présence de Goélands pontiques et leucopée, d'aire de répartition méditerranéenne, doit être rare en Hauts-de-France et exceptionnelle à Lesquin. La rareté et le statut de la Mouette mélanocéphale et du Goéland cendré en région doivent également en faire des espèces exceptionnelles sur l'aéroport. Le Nord des Hauts-de-France a également une forte responsabilité nationale sur la présence et le maintien du Goéland cendré en France (espèce en limite d'aire de répartition) et toute destruction d'individus (Mouette mélanocéphale et Goéland cendré) risquerait d'en fragiliser les populations. L'argument qui consiste à dire que les possibilités de confusion sont importantes pour justifier une dérogation multi-espèces confirme le risque que présente cette pratique pour certains laridés rares.

Il apparaît opportun de connaître l'origine des Faucons crécerelles détruits, et peut-être, si les sites de nidification sont dans le périmètre immédiat de l'aéroport, imaginer qu'ils puissent être neutralisés et compenser dans des secteurs plus éloignés, pour éviter de détruire des jeunes issus d'une reproduction voisine.

Le dossier communiqué ne présente pas de justificatif quant aux prélèvements des mammifères (réel danger de collision au roulage ?), ni d'analyse de l'effet « prédateur » qu'ils pourraient avoir sur des oiseaux présentant des risques afin de favoriser une régulation naturelle des espèces en surnombre.

La destruction des putois ne semble pas pouvoir se justifier même s'il ne s'agit pas ici de la demande d'avis du CRSPN, mais leur maintien pourrait peut-être participer à la limitation naturelle des espèces que l'on désire effaroucher. Il est également regrettable de voir la destruction de nombreux lièvres lorsque divers territoires en région ont vu les effectifs de cette espèce s'effondrer. Enfin, le dossier ne présente pas les initiatives réalisées au niveau des itinéraires techniques agricoles (nature des emblavements, périodes de récolte, hauteur de coupe des herbes) conformément aux recommandations nationales de l'Aviation civile, ni de propositions innovantes pour la réalisation de couverts herbacés (non agricoles) pour éviter d'offrir aux oiseaux des territoires de nidification attractifs et des ressources alimentaires adaptés ou abondantes.

Avis du CRSPN

Au vu du dossier présenté, afin d'assurer la sécurité des vols de l'aéroport de Lesquin, le CRSPN propose de donner :

- un avis favorable pour déroger à l'interdiction de perturber intentionnellement par effarouchement les espèces protégées listées dans la demande ;
- un avis favorable à la demande de dérogation à l'interdiction de détruire des spécimens d'espèces protégées listées dans la demande à l'exception des Goélands pontiques et leucopée, Mouette

mélanocéphale, Goéland cendré et Goéland marin dont les effectifs en région sont menacés et très réduits et dont les effectifs sont certainement marginaux à l'échelle de l'aéroport. Conscients des éventuels risques pour la sécurité humaine qui doivent primer, le CSRPN est prêt à réétudier cette limitation sur la base de comptages réalisés au sein de la zone aéroportuaire et qui montreraient que l'une ou l'autre des cinq espèces sus-visées serait présente dans des effectifs pouvant occasionner des risques de collisions.

Le CSRPN demande également que la société Aéroport de Lille SAS SOGAREL :

- analyse et compare d'autres méthodes d'effarouchement que celles utilisées actuellement (tirs de semonce et fusées crépitantes) afin de juger de la meilleure efficacité des différentes méthodes envisageables et/ou de la possibilité de mettre en œuvre des mesures d'effarouchement variées pour limiter les phénomènes d'accoutumance et par la suite les nécessités de tirs ;
- forme à l'identification des espèces concernées par la demande de dérogation, les agents et/ou les prestataires qui auront en charge les éventuelles destructions. La mise en place d'un contrôle des cadavres est attendue (photos, stockage des cadavres en congélateurs...);
- réalise des comptages des espèces exclues des tirs létaux afin d'évaluer leur niveau de fréquentation de la zone aéroportuaire. Ces espèces étant menacées en région Hauts-de-France, l'accord éventuel de tirs létaux pourrait être assujéti de mesures de conservation de ces espèces au titre des mesures compensatoires, par exemple sur les sites de nidifications de ces espèces éloignées de l'aéroport (l'objectif étant de permettre de compenser les tirs par d'éventuelles mesures visant à améliorer le succès de reproduction sur des sites favorables à ces espèces à l'échelle des Hauts de France).
- analyse l'impact sur le trafic aérien et la place des populations de mammifères sur la plate-forme aéroportuaire notamment des espèces (renards et putois notamment) susceptibles d'exercer une prédation naturelle sur les oiseaux présentant des dangers ou au moins de stresser ces oiseaux par leur simple présence. En fonction des résultats, il sera donc souhaitable de limiter voire stopper la régulation des mammifères susceptibles de limiter la présence d'oiseaux sur la zone aéroportuaire ;
- étudie la répartition des sites de nidification du Faucon crécerelle proches de l'aéroport ainsi que les colonies et les dortoirs des laridés, et plus particulièrement ceux de la Mouette rieuse, espèce la plus concernée par les tirs afin d'évaluer l'éventuelle possibilité de limiter les sites attractifs localisés à proximité de l'aéroport ;
- réalise un état des lieux et une analyse des pratiques agricoles susceptibles d'offrir aux oiseaux, que l'on souhaite éviter, des territoires de nidification attractifs et des ressources alimentaires adaptées à proximité de l'aéroport afin d'éviter et/ou limiter les démarches de destruction.

Fait à Amiens
Le 28 mai 2019

Le Président du CSRPN Hauts de France



Franck SPINELLI