



Environment  
Canada

Environnement  
Canada

0057289F

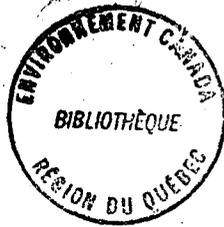
LEHOUX, DENIS

août 78.

ELIAC

AEROPORT DE DORVAL ET LE PERIL AVIAIRE

Août 1978



SCF

Denis Lehoux, biologiste

Service canadien de la faune

Région de Québec

TL  
725.3  
.B5  
L44

1. Les pistes

A. Balisage

Situation

Le balisage des pistes à l'aéroport de Dorval se fait à l'aide de lumières (ampoules) blanches. Tel que mentionné par McNeil *et al* (1976), de nombreux insectes et araignées sont attirés au voisinage de telles balises lumineuses. Il peut s'accumuler jusqu'à 180 grammes d'insectes et d'araignées autour d'une simple source lumineuse en une seule nuit. Ces invertébrés constituent une source de nourriture très attrayante pour les oiseaux surtout au lever du soleil.

Correctif

Etant donné qu'il est impensable d'enlever les balises le long des pistes, le seul correctif possible serait de remplacer les lumières blanches par des lumières oranges ne comportant pas des longueurs d'ondes inférieures à 530 m $\mu$ . Des études effectuées par Van Tets *et al* ont effectivement démontré que ce type de lumière attirait beaucoup moins les insectes et les araignées que la lumière blanche tout en ne diminuant pas la visibilité pour l'homme. Avant d'apporter ce correctif, on devrait s'assurer qu'il est possible d'utiliser des lumières oranges.

B. Végétation en bordure des pistes

Situation

La végétation présente aux abords des pistes est constituée principalement de *Potentilla anserina*, de *Trifolium pratense* et de différentes graminées auxquelles est associée une multitude de mauvaises herbes telles: *Taraxacum officinale*, *Ambrosia artemisiifolia*, *Plantago major*, *Barbarea*

*vulgaris*, *Vicia Cracca*, *Sonchus* sp. ... La coupe de la végétation se fait régulièrement sur une bande de 200' le long des pistes (zone 2) tout au long de l'été au rythme d'1 fois/2 semaines. La végétation dans la zone excédent 200' (zone 2A) n'est coupée qu'une fois par année durant les deux dernières semaines d'août. La hauteur de l'herbe aux abords mêmes de la piste est d'environ 5" à 6" de hauteur alors qu'elle peut atteindre 12" à 15" dans la zone plus éloignée. A noter que la végétation n'est pas ramassée après la coupe et qu'on retrouve une quantité assez importante d'insectes dans les deux milieux.

### Correctif

La coupe annuelle de la végétation dans la zone éloignée de la piste (2A) aurait peut-être avantage à être effectuée plus tard en saison soit à la toute fin d'octobre ou au début novembre. Le foin fraîchement fauché exerce un attrait particulier sur bon nombre d'espèces d'oiseaux (hirondelles, carouges, mainates, vachers et principalement sur les étourneaux) qui s'y nourrissent d'invertébrés mis à découvert à la suite du fauchage. Etant donné que les concentrations les plus importantes de ces oiseaux se font aux mois d'août et septembre, une coupe de végétation effectuée durant la même période risque donc de les attirer. En coupant le foin plus tard en saison (fin octobre-début novembre), alors que les espèces d'oiseaux ci-haut mentionnées ont quitté pour la plupart nos régions, on réduirait possiblement ces risques d'attraction.

## 2. Arbres et arbustes

### Situation

A l'arrière des hangars d'Air Canada, on retrouve une ligne de peupliers à quelque 800' des pistes Q6L24R (voir figure)

### Correctif

Etant donné que ces arbres sont susceptibles de servir de perchoirs aux oiseaux, ils devraient être coupés.

### 3. Canaux de drainage à ciel ouvert

#### Situation

Existent présentement à Dorval plusieurs canaux de drainage à ciel ouvert dont les plus importants et les plus près des pistes apparaissent en rouge sur la figure annexée. La bordure abrupte de ces canaux n'est nullement entretenue et y pousse allègrement une végétation atteignant 2' à 3' de hauteur ou plus et composée d'espèces comme: *Agropyron repens*, *Poa pratensis*, *Phragmites communis*, *Lythrum Salicaria*, *Asclipicis syriaca*, *Achillea millefolium*, *Typha* sp., *Solidago* sp. ... On n'y retrouve cependant que peu ou pas d'arbustes. Etant donné le relief peu accentué de l'aéroport de Dorval, l'eau présente dans la plupart des canaux ne circule que difficilement.

#### Correctif

Les canaux de drainage à ciel ouvert bordés de végétation non coupée peuvent représenter un terrain de prédilection pour la reproduction du carouge à épaulettes en plus d'attirer d'autres espèces d'oiseaux en quête d'eau pour s'abreuver et même d'insectes pour s'alimenter. McNeil *et al* (1976) mentionnent qu'on devrait faucher toute forme de végétation présente le long des canaux. Là où les pentes des berges sont trop abruptes, ces dernières devraient être adoucies pour y faciliter la coupe. Il serait aussi toujours possible d'utiliser des herbicides pour contrôler la végétation présente le long des rives des canaux. Avant toute forme d'utilisation de produits chimiques, il faudrait cependant s'assurer que le système de drainage n'ira pas contaminer de régions avoisinantes.

## 4. Golf

Situation

Une portion de terrain appartenant à Transports Canada et sis à environ un mille au nord-est des pistes a été cédé aux fins de construction d'un golf. Certains aménagements relatifs à ce golf ont déjà été amorcés: débroussaillage et creusage d'un lac artificiel.

Correctif

McNeil *et al* (1976) signalent que les terrains recouverts de gazon exercent une attraction considérable sur les Pluviers kildir, les Pluviers dorés d'Amérique, les Pluviers à ventre noir, les Maubèches des champs, les goélands, les Alouettes cornues, les Merles d'Amérique, les Etourneaux sansonnets, les Carouges à épaulettes, les Mainates bronzés et les Vachers à tête brune. McNeil *et al* (1976) concluent qu'il est avantageux d'interdire l'aménagement de nouveaux terrains de golf dans la zone intérieure d'un aéroport!

## 5. Edifices

## A) Hangars d'Air Canada

Situation

Il semblerait que des pigeons pénètrent à l'intérieur des hangars d'Air Canada pour y nicher et/ou s'y reposer. Le nombre de pigeons mis en cause n'a pas été porté à notre connaissance.

Correctif

Blokpoel (1976) mentionne qu'il est possible d'éloigner les oiseaux

des hangars en éliminant ou en détruisant les sites d'attraction. Les postes utilisés pour la nidification ou tout simplement comme perchoirs, pourraient être recouverts d'un grillage ou d'une substance collante. L'utilisation aussi d'un filet de plastique pourrait aussi s'avérer efficace principalement si le nombre de sites fréquentés est particulièrement élevé. La compagnie Conwed (770-29th ave SE Minneapolis (tel): (612) 378-0030) vend d'ailleurs de ces filets en rouleaux de 14' ou 17' de largeur et de 5 000' de longueur.

#### B. Cuisines de CP Air, d'Air Canada et de CARA (airline food service)

##### Situation

La situation qui prévaut présentement aux abords des cuisines des compagnies ci-haut mentionnées (à l'exception peut-être de celle de CARA) est telle qu'elle est susceptible d'attirer les goélands (présence d'ailleurs d'une dizaine de Goélands à bec cerclé à cet endroit). On retrouve sur le sol aux abords des bâtiments, bon nombre de canettes de liqueur, de verres de café, de sacs de croustilles et de gâteaux... L'absence de poubelles fait que les camionneurs qui font la livraison, se servent du pavé comme dépotoir.

##### Correctif

Le fait d'installer des poubelles à proximité des cuisines permettrait de réduire sensiblement l'attrait des lieux pour les goélands. Pour de meilleurs résultats, il serait aussi recommandable qu'on s'assure auprès d'un contracteur d'une collecte régulière des déchets et d'un nettoyage quotidien du site.

##### Conclusion

Etant donné la fréquence élevée des accidents d'avions impliquant des goélands, le nettoyage des abords des cuisines du CP et d'Air Canada

devrait être considéré comme la première priorité à l'aéroport de Dorval. Viendrait ensuite l'élimination de la végétation aux abords des canaux soit par fauchage ou à l'aide d'herbicides. Dans ce dernier cas, on devrait s'informer s'il est nécessaire d'acquiescer une autorisation des Services de Protection de l'environnement du Québec avant l'emploi de ces herbicides. Les autres facteurs pris en considération dans ce rapport (golf, fauchage, lumières de balisage...) pourront faire l'objet de nouvelles discussions avant d'en arriver à une décision finale.

Littérature citée

Blokpeol, H., 1976. Bird hazards to aircraft. Clarke, Irwin and company limited, 236 p.

McNeil, R. N. David et P. Mousseau, 1976. Les oiseaux et le péril aviaire. Les presses de l'Université de Montréal, C.P. 6128, Succursale A, Montréal, 255 p.

Van Tets, G.F., W.J.M. Vestjens and E. Slater, 1969. Orange runway lighting as a method for reducing bird strike damage to aircraft. Csiro Wildl. Res., 14: 129-151.

CANADA

MINISTRY OF TRANSPORT

AIR TRANSPORTATION ADMINISTRATION



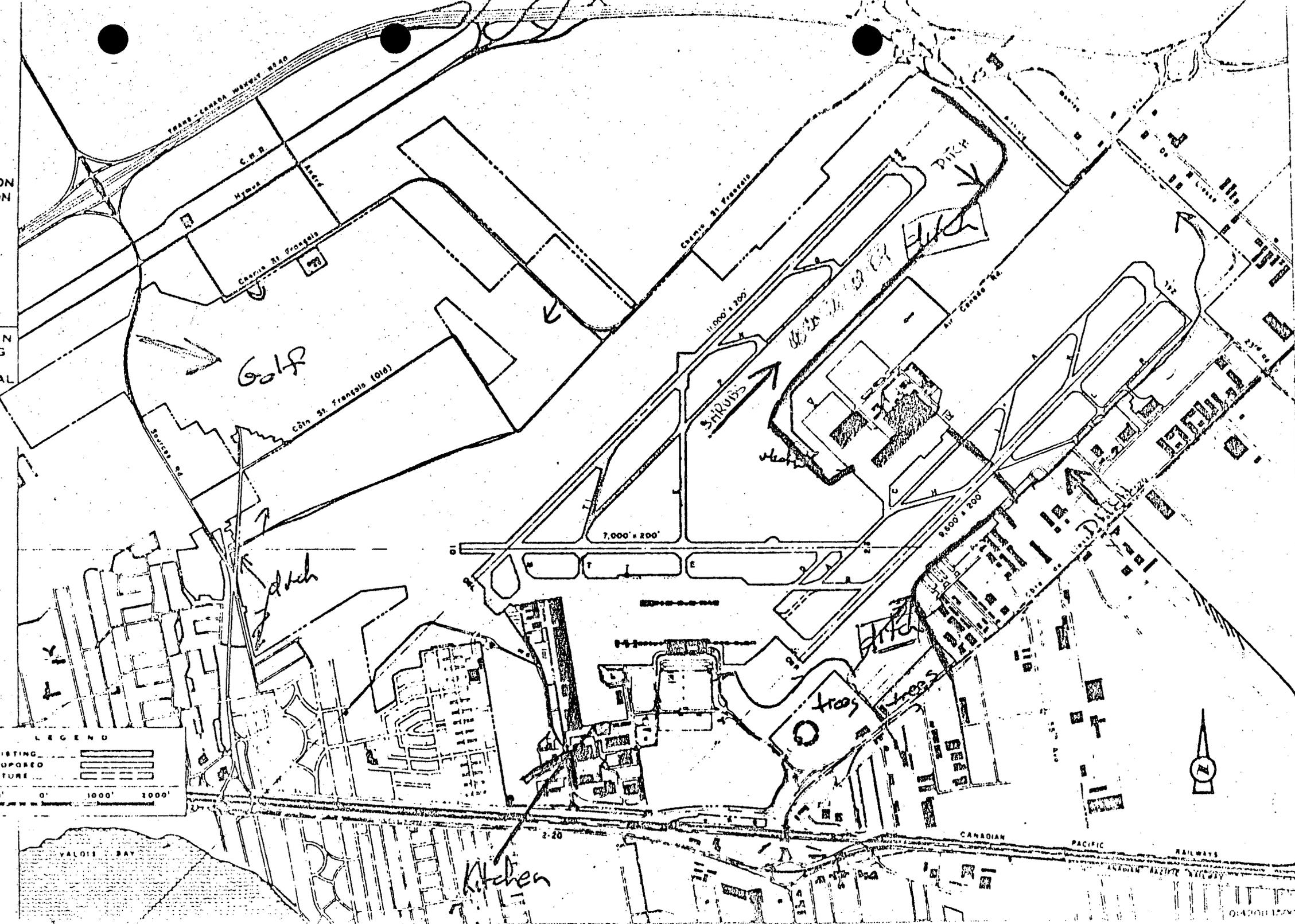
CONSTRUCTION ENGINEERING AND ARCHITECTURAL BRANCH

PLANNING & CONTRACTS

**LEGEND**

EXISTING	
PROPOSED	
FUTURE	

1000' 0' 1000' 2000'



MONTREAL

INTERNATIONAL AIRPORT

QUEBEC

LAT 45°28' N  
LONG 73°45' W  
ELEV 117' 0"

Dwg. No.  
Q-15-F