



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

Aéroports Zéro-Phyto

Etat des lieux





1 Cadre réglementaire

2 Aéroports et Zéro-phyto

3 Et après ?

Cadre réglementaire

Cadre réglementaire

En Europe et en France

- **Des dispositions réglementaires au niveau européen**

- Directive 2009/128/CE instaurant un cadre d'action communautaire pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable
- Règlement n° 1107/2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques

- **Des dispositions nationales**

- LOI n° 2014-110 du 6 février 2014 (dite Loi Labbé) visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national
- LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
- Arrêté du 15 janvier 2021 relatif aux mesures de protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques dans les propriétés privées, les lieux fréquentés par le public et dans les lieux à usage collectif

Cadre réglementaire

Les autres leviers

Les pouvoirs publics mettent en place un certain nombre de mesures visant à réduire l'utilisation des produits phytopharmaceutiques :

- Relèvement des taxes
- Durcissement de la réglementation relative à la commercialisation et à l'utilisation
- Instauration de programmes incitant les professionnels à adopter des pratiques tendant à la diminution de leur consommation (plan Ecophyto II+)

En savoir +

Le plan Écophyto II+ matérialise les engagements pris par le Gouvernement et apporte une nouvelle impulsion pour atteindre l'objectif de réduire les usages de produits phytopharmaceutiques de 50% d'ici 2025 et de sortir du glyphosate d'ici fin 2020 pour les principaux usages et au plus tard d'ici 2022 pour l'ensemble des usages.

Aéroports et Zéro-phyto

Aéroports et Zéro-phyto

La situation aujourd'hui

- **Le STAC a diffusé en 2019 un questionnaire auprès des exploitants d'aérodromes :**

- 65% des aéroports sondés ont indiqué utiliser des produits phytopharmaceutiques
- 35% ont cessé d'utiliser des produits phytopharmaceutiques, pour la plupart suite à la loi Labbé
- Pas de « profil type » dans les aéroports aujourd'hui Zéro-Phyto

➔ **De nombreux aéroports ont entamé une démarche de réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques**

Aéroports et Zéro-phyto

Une démarche aux nombreux bénéfices

- **Les bénéfices liés à la réduction puis l'arrêt de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques sont multiples :**
 - Diminution du risque sur la santé des salariés et des personnes
 - Impacts sur la qualité des sols, de l'eau et de l'air
 - Impact global (en terme de cycle de vie) sur l'environnement de l'arrêt du recours aux produits
 - Impacts positifs en termes d'image pour les aéroports, avec une plus grande acceptabilité

Aéroports et Zéro-phyto

La situation aujourd'hui

- **Des zones sensibles, où les alternatives sont plus complexes à mettre en œuvre :**
 - Les pieds de clôtures (nécessité de limiter la végétation pour maintenir le pied de clôture visible)
 - Les pourtours des aides à la navigation
 - Balises radioélectriques
 - Balisages lumineux / signalisation
- **L'enquête menée par le STAC fait ressortir plusieurs éléments :**
 - Les alternatives aux techniques chimiques requièrent une durée et une fréquence d'interventions plus importantes à iso-environnement
 - L'impact sur la santé des personnels n'est pas nul (manipulation, bruit des engins)
 - Un impact financier complexe à évaluer

Aéroports et Zéro-phyto

Des pratiques alternatives à développer

- **Des techniques alternatives à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques existent :**
 - Actions mécanisées (débroussaillage, tonte/fauchage, broyage, brossage)
 - Travail manuel du sol
 - Actions thermiques (brulage, eau chaude/vapeur)
 - Paillage / Artificialisation de certaines zones (minéralisation, végétalisation via plantes couvre-sol..)
 - Pontage des fissures

Aéroports et Zéro-phyto

Une réflexion plus globale à mener

- **Au delà de l'action de l'entretien en elle-même, une réflexion plus globale doit-être menée :**
 - Priorisation des zones : définir un ordre de priorité entre les différentes zones pour évaluer le besoin et la fréquence d'entretien
 - Ecoconception des infrastructures : intégration des préoccupations d'entretien et de gestion de la sécurité dès la conception
 - Mise en place de plantations visant à diminuer et faciliter l'entretien

➔ Cette réflexion est à mener en prenant en compte la problématique du risque aviaire, et de la sécurité aérienne de manière générale.



Et après ?

Et après ?

- **Un appui de l'UAF, en partenariat avec le Groupe ADP, et le soutien de la DGAC à l'ensemble des aéroports à travers le plan EcoPhyto II+**
- **Une première étape dans une démarche de gestion de la biodiversité du site :**
 - Changer de regard vis-à-vis des espaces verts aéroportuaires
 - Recensement, préservation et valorisation de la biodiversité du site aéroportuaire
 - Réflexion sur les modalités de cultures des zones de prairies

Et après ?

- **Des travaux à venir en lien avec la thématique de la biodiversité :**

- Poursuite du travail avec la Direction de l'Eau et de la Biodiversité de la DGALN concernant la mise en œuvre de l'arrêté du 15 janvier 2021, en lien avec les exploitants
- Elaborations de fiches thématiques à destination des aérodromes
- Poursuite des enquêtes sur les pratiques des exploitants

→ **Le STAC continuera d'accompagner les gestionnaires d'aérodromes dans la mise en œuvre de démarches en faveur de la biodiversité en maintenant le niveau d'exigence requis dans la prise en compte du risque animalier.**



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

Roland Deroo-Masson
roland.deroo@aviation-civile.gouv.fr

Guillaume Van Reysel
guillaume.van-reysel@aviation-civile.gouv.fr