

Direction  
générale de  
l'Aviation  
civile

Service  
technique de  
l'Aviation civile

Janvier 2018

# *Enquête sur la prise en compte de la biodiversité par les gestionnaires d'aéroports*

*Note d'information technique*



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire



[www.stac.aviation-civile.gouv.fr](http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr)

STAC



# *Enquête sur la prise en compte de la biodiversité par les gestionnaires d'aéroports*

## *Note d'information technique*

Service technique de l'Aviation civile  
Département Aménagement, Capacité, Environnement

Rédacteur  
Nathalie SCHWEIGERT



# Sommaire

<b>1. Contexte</b>	<b>4</b>
<b>2. Méthodologie</b>	<b>5</b>
<b>3. Perception de la biodiversité par les aérodromes</b>	<b>7</b>
3.1. Définition de la biodiversité	7
3.2. Liens entre aéroport et biodiversité	7
3.3. Mise en place d'un programme en faveur de la biodiversité	9
<b>4. Les programmes en faveur de la biodiversité</b>	<b>10</b>
4.1. Actions mises en place par les aérodromes	10
4.2. Moyens humains et financiers	12
4.3. Communications sur la démarche entreprise	12
<b>5. Les initiatives envisagées pour agir en faveur de la biodiversité</b>	<b>13</b>
5.1. Actions proposées par les aérodromes	13
5.2. Moyens humains et financiers possibles	14
5.3. Autres démarches proposées	15
<b>6. Les attentes vis-à-vis de la DGAC et du STAC</b>	<b>16</b>
<b>7. Conclusion de l'enquête</b>	<b>18</b>
<b>8. Annexe: Questionnaire « La Biodiversité sur les aéroports »</b>	<b>19</b>

# 1. Contexte

L'objectif clairement affiché depuis le sommet de la Terre de Rio de 1992, tenu sous l'égide de l'ONU, est de stopper l'érosion de la biodiversité, considérée comme une des ressources vitales du développement durable. D'une manière générale, cela implique la préservation des grands équilibres écologiques.

Cette thématique de la protection de la biodiversité est particulièrement d'actualité en France avec la publication au journal officiel de la loi « pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » (Loi n° 2016-1087, dite « loi biodiversité ») le 8 août 2016. Les dispositions de cette loi doivent renforcer et renouveler les politiques publiques en faveur de la biodiversité. Elle crée notamment l'Agence Française pour la Biodiversité. Elle définit, également dans son article 1er, la biodiversité (ou diversité biologique) comme étant « *la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, ainsi que les complexes écologiques dont ils font partie. Elle comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, la diversité des écosystèmes ainsi que les interactions entre les organismes vivants* ».

Dans ce contexte, les aéroports, qui comprennent de grandes surfaces enherbées mais aussi d'importantes zones artificialisées et diverses installations susceptibles de porter atteinte à l'environnement, se doivent de prendre en compte la protection du milieu naturel dans son développement tout en garantissant un très haut niveau de sécurité de son activité, notamment en limitant les risques de collisions entre les aéronefs et les animaux. L'exploitant d'aéroport doit donc être un acteur de la préservation de la biodiversité tout en respectant les contraintes qui lui sont propres (prévention du risque animalier, servitudes de dégagement...) et qui peuvent s'avérer particulièrement fortes.

Dans le but de mieux connaître l'état actuel de la prise en compte de la biodiversité dans la gestion des aérodromes en France, le STAC a mis en place un questionnaire en ligne dont les résultats sont présentés dans ce document accompagnés d'exemples de réponses.

Ce questionnaire représente uniquement la tendance qu'ont les aérodromes à considérer la biodiversité dans la gestion de leur plateforme. Afin d'affiner cette connaissance, le STAC a rencontré plusieurs aéroports mettant en place un programme en faveur de la biodiversité. Les aéroports peuvent bien évidemment solliciter le STAC pour lui faire part des actions mises en œuvre dans ce domaine ou pour avoir son avis ou son aide pour la mise en place d'actions futures.



## 2. Méthodologie

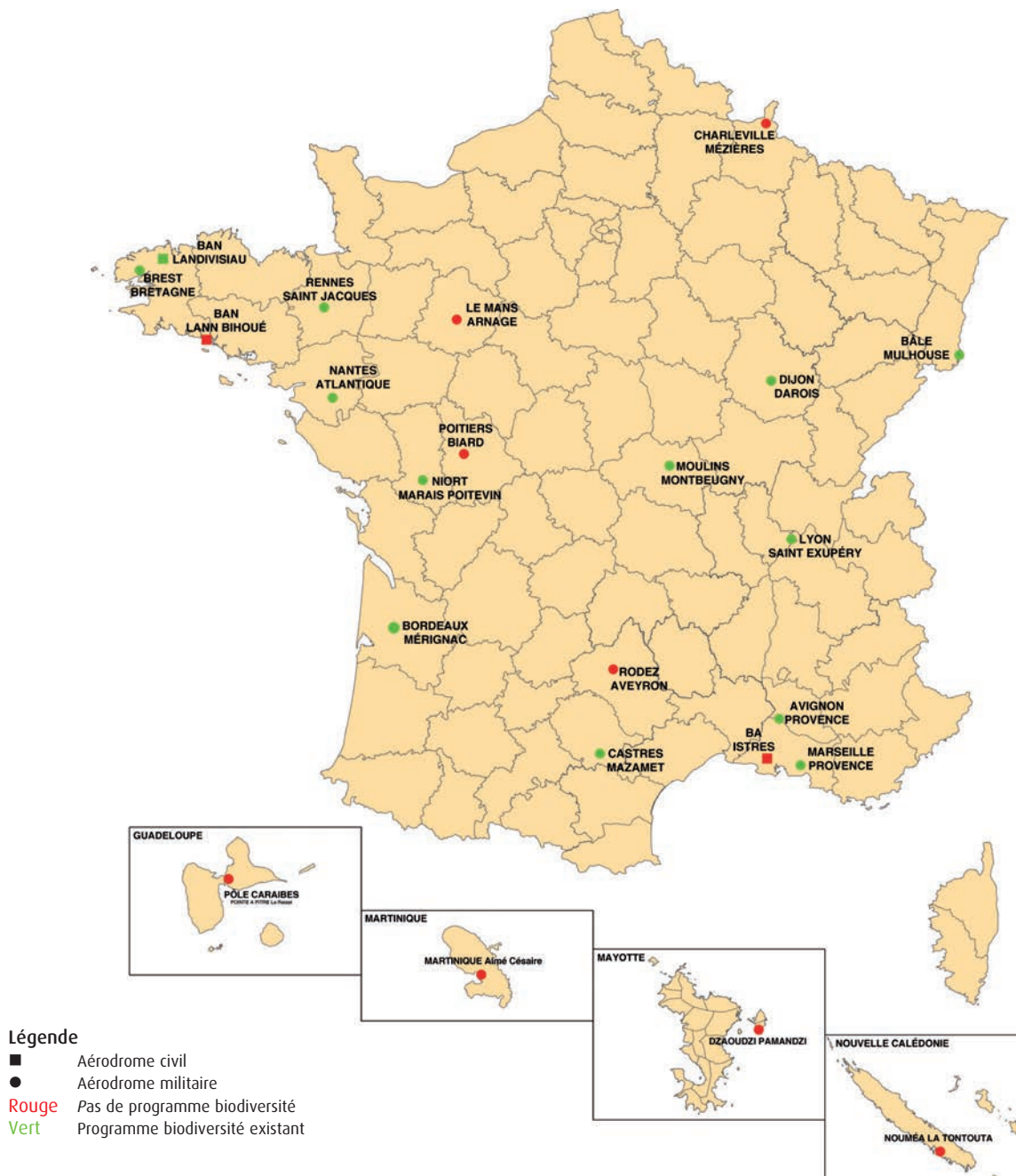
Le questionnaire en ligne élaboré par le STAC comporte une dizaine de questions portant sur la définition de la biodiversité, le lien entre biodiversité et aéroport, les actions, moyens humains/financiers mis ou pouvant être mis en place par les aéroports, les attentes vis-à-vis de la DGAC...(voir annexe 1).

Ce questionnaire a été diffusé à l'ensemble des aéroports membres de l'UAF ainsi qu'aux bases aériennes de l'armée de l'air et de la marine. L'enquête s'est déroulée au cours du mois de décembre 2016 (prolongée en janvier 2017 pour les bases aériennes).

À la clôture de cette enquête, 23 réponses ont été recensées dont 20 provenant d'aéroports civils et 3 d'aéroports de défense.

La carte ci-après représente les aéroports ayant répondu à l'enquête et la mise en place ou non d'un programme de biodiversité sur ces derniers.

Les aéroports ayant répondu à l'enquête sont les suivants :



Carte des aéroports ayant répondu à l'enquête

- Aérodrômes civils (60 % ont mis en place un programme en faveur de la biodiversité)
  - Ayant mis en place un programme en faveur de la biodiversité
    - Avignon Provence
    - Bâle-Mulhouse
    - Bordeaux Mérignac
    - Brest Bretagne
    - Castres-Mazamet
    - Dijon-Darois
    - Lyon-Saint-Exupéry
    - Marseille Provence
    - Moulins-Montbeugny
    - Nantes Atlantique
    - Niort Marais Poitevin
    - Rennes
  - N'ayant pas mis en place un programme en faveur de la biodiversité
    - Charleville Mézières
    - Guadeloupe Pôle Caraïbes
    - Le Mans - Arnage
    - Martinique Aimé Césaire
    - Mayotte
    - Nouméa La Tontouta
    - Poitiers-Biard
    - Rodez-Aveyron
- Aérodrômes militaires (33 % ont mis en place un programme en faveur de la biodiversité)
  - Ayant mis en place un programme en faveur de la biodiversité
    - Base Aéronautique Navale (BAN) de Landivisiau
  - N'ayant pas mis en place un programme en faveur de la biodiversité
    - Base Aérienne (BA) 125 Istres-Le Tubé
    - Base Aéronautique Navale (BAN) de Lann-Bihoué

Le taux de réponse à cette enquête peut paraître relativement faible par rapport au nombre d'aéroports sollicités (12 % de réponses l'UAF comptant 164 aéroports et l'Armée 34) mais les aéroports ayant répondu constituent un échantillon représentatif tant en terme de localisation (Métropole et Outre-Mer - donc différents types de climat et d'habitat) que de caractéristiques diverses (civil/militaire, différents niveaux de trafic, de moyens, de surface).

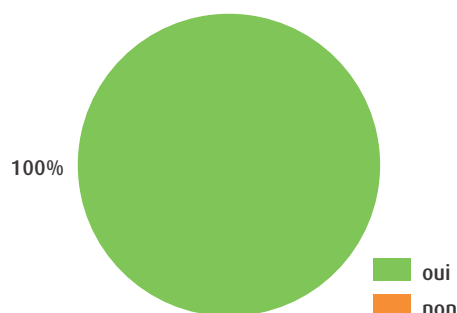
L'analyse des réponses reçues permet donc de dessiner la tendance actuelle de la prise en compte de la biodiversité dans les politiques de gestion des aérodrômes français.



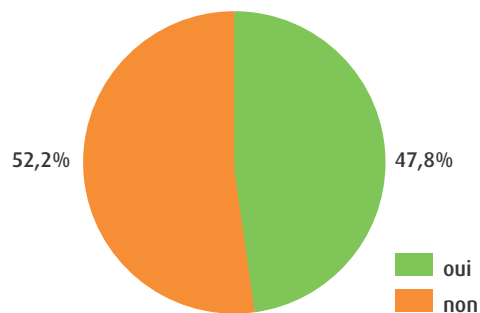
## 3. Perception de la biodiversité par les aéroports

### 3.1. Définition de la biodiversité

L'enquête menée auprès des aéroports français sur « la biodiversité sur les aéroports » révèle que l'ensemble des aéroports tiennent compte de la diversité faunistique et floristique dans leur définition de la biodiversité mais seulement 48 % y intègrent la notion d'interaction ou d'écosystème.



Notion de faune et de flore



Notion d'écosystème

#### Exemples :

- l'ensemble des espèces faune flore présentes dans un périmètre donné,
- l'ensemble des espèces animales et végétales présentes sur un site,
- diversité biologique (faune et flore),
- l'ensemble des composantes naturelles animales comme végétales constituant notre environnement.

#### Exemples :

- l'ensemble des êtres vivants et toutes les formes de vie sur terre ainsi que les relations entre eux,
- c'est la diversité des êtres vivants (la faune, la flore) et des écosystèmes et les interactions qu'il y a entre eux,
- il s'agit de multiples espèces vivantes qui interagissent entre elles dans différents écosystèmes.

### 3.2. Liens entre aéroport et biodiversité

L'ensemble des aéroports pensent que des liens existent déjà entre les aéroports et la biodiversité, qui peuvent être perçus de façon positive ou négative.

Ainsi, la biodiversité est appréhendée sous le prisme de la sécurité aérienne et du risque animalier par la majorité des aéroports. Il est intéressant que ce lien soit le premier cité car la sécurité aérienne constitue la priorité des gestionnaires d'aéroports. Le lien entre la biodiversité et la sécurité aérienne est vu de différentes façons :

- Les services de prévention du risque animalier régulent les espèces dangereuses pour atteindre un niveau de sécurité aérienne satisfaisant.
- La flore peut présenter une attractivité particulière pour des espèces à risque (une gestion adaptée peut être mise en œuvre).



**Exemples :**

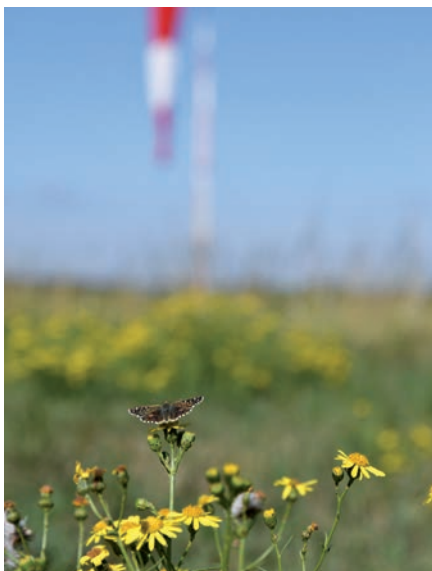
- La faune doit être contrôlée afin de ne pas représenter de risque pour la sécurité aérienne.
- La biodiversité peut investir le domaine aéroportuaire dans le cadre de la prévention du péril animalier, notamment en travaillant sur la flore pour limiter l'attractivité du milieu pour la faune.

Le deuxième lien mis en évidence est que les aéroports constituent *a priori* des réserves de biodiversité avec des milieux naturels étendus même si cette biodiversité n'est pas toujours connue.

**Exemples :**

- Un aéroport est un immense "terrain de jeu" pour la faune et la flore de par l'importance des espaces naturels qu'il possède.
- Les aérodromes, de par leur superficie et leurs activités sont des réservoirs de biodiversité.
- Un aéroport abrite une biodiversité peu connue et valorisée.

Ensuite seulement, la biodiversité est vue comme une contrainte au développement aéroportuaire avec la nécessité d'étudier l'impact des aménagements futurs sur la faune et la flore et de compenser la perte d'habitat ou d'espèce engendrée par l'aménagement. Parfois la présence d'une espèce particulière fortement protégée complique l'exploitation de l'aéroport.

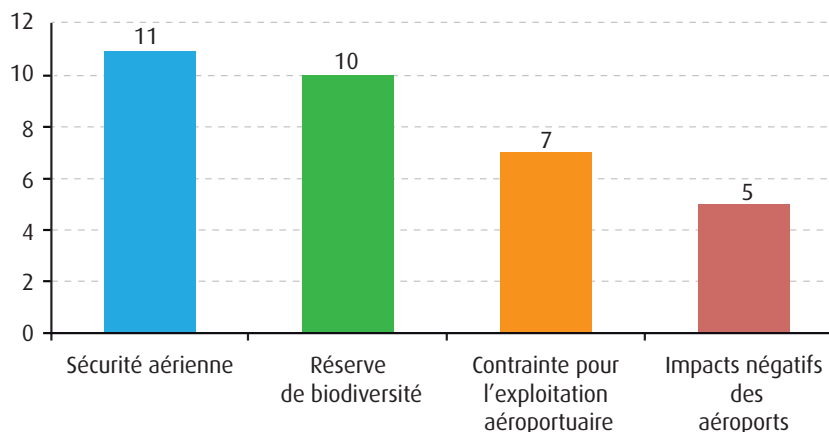
**Exemples :**

- La présence de biodiversité peut aussi être antinomique avec l'exploitation de la plate-forme (péril animalier), ainsi que son développement en limitant ses projets.
- Prise en compte des espèces végétales et de la faune locale pour les constructions aéroportuaires.
- La sécurité aérienne et les développements aéroportuaires se trouvent menacés et très contraints par cette espèce dont le mode de protection voire le classement nous semble inapproprié.

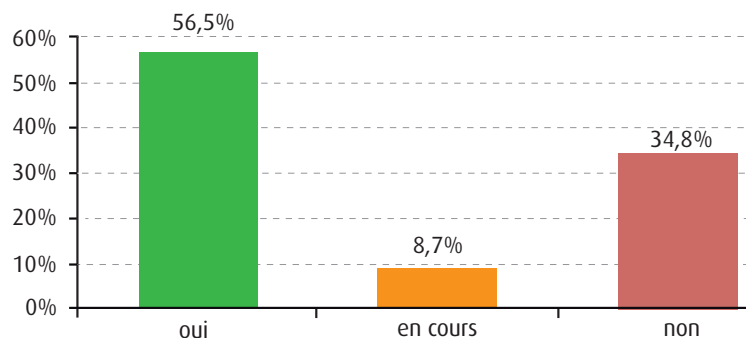
Enfin, il est noté que l'aéroport peut avoir un impact négatif sur la biodiversité via son infrastructure (imperméabilisation de surface naturelle) et les pollutions diverses qui lui sont liées (produits phytosanitaires, hydrocarbures, viabilité hivernale, qualité de l'air, nuisances sonores...).

**Exemples :**

- L'aéroport peut avoir un impact sur la biodiversité de par l'imperméabilisation des espaces, notamment.
- L'activité aéroportuaire peut impacter le développement ou la disparition de certaines espèces végétales ou animales, de par l'infrastructure qu'elle requiert, l'environnement sonore, la qualité de l'air, la sécurité aéronautique qu'elle implique.

*Lien entre aéroports et biodiversité***3.3. Mise en place d'un programme en faveur de la biodiversité**

Sur les 23 aéroports ayant répondu à l'enquête, 13 ont déjà mis en place un programme en faveur de la biodiversité, 2 sont en train de le faire et 8 n'ont pas encore initié la démarche.

*Mise en place d'un programme biodiversité*

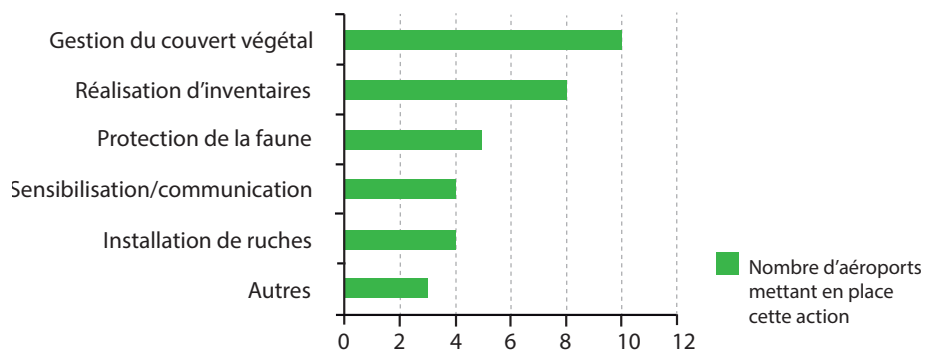
La biodiversité est prise en compte quelle que soit la classe de trafic de l'aéroport. Cependant, parmi les aéroports ayant répondu à ce questionnaire, les aéroports ayant un trafic important (> 50 000 mouvements commerciaux par an) ont tous mis en place un programme en faveur de la biodiversité (généralement prise en compte dans la politique commerciale de l'aéroport) alors que l'implication des aéroports ayant un trafic moins important est plus aléatoire et dépend fortement de la volonté du gestionnaire d'aéroport.

## 4. Les programmes en faveur de la biodiversité

Sur 23 gestionnaires d'aérodromes ayant participé à cette enquête, 13 ont actuellement mis en place un programme en faveur de la biodiversité. Les actions, les moyens humains et financiers peuvent être très différents d'un aéroport à un autre.

### 4.1. Actions mises en place par les aérodromes

Les actions en faveur de la biodiversité mises en place par les aérodromes sont diverses mais deux actions ressortent : la gestion du couvert végétal et la réalisation d'inventaires.



Actions mises en place par les aérodromes

Plus des trois-quarts des aéroports ont mis en place une **gestion adaptée et raisonnée du couvert végétal**. Étant donné la surface importante végétalisée d'une plateforme aéroportuaire, cette action peut avoir un très fort impact sur la biodiversité. Elle se décline sous différentes formes :

- établissement d'un plan de fauche,
- réduction voire suppression des produits phytosanitaires.

#### Exemples :

- *gestion différenciée des espaces verts,*
- *fauche tardive,*
- *plan de gestion des prairies,*
- *diminution significative des produits phytosanitaires (- de 5 l par an),*
- *zéro phytosanitaire.*

Plus de la moitié des aéroports ont également **réalisé des inventaires**. Selon les cas, ces inventaires englobent la faune, la flore et les habitats ou bien sont plus spécifiques à une thématique ou même à une classe donnée (exemple des inventaires insectes). C'est généralement, la première action à mettre en œuvre. En effet, pour définir un programme permettant de préserver et de valoriser la biodiversité, il faut connaître la biodiversité présente initialement sur le site. Cela permet également d'avoir un état de référence pour pouvoir mesurer et suivre dans le temps les effets des mesures mises en place.

**Exemples :**

- *réalisation d'inventaires des espèces faune/flore,*
- *étude état initial faune, flore et habitat,*
- *inventaire des insectes,*
- *programme de comptage de la faune.*

Une troisième action, plus ciblée, relative à la **protection des espèces animales** dans la prévention du risque animalier via la prise en compte des enjeux spécifiques liés aux espèces fortement protégées et le choix de recourir de façon privilégiée aux techniques alternatives au prélèvement est citée par 5 aéroports seulement. Cette action est étonnamment faiblement citée par les aéroports alors qu'elle est généralement mise en œuvre par les exploitants et qu'elle constitue un moyen efficace de préserver les espèces.

**Exemples :**

- *suivi des arrêtés préfectoraux et ministériels liés aux espèces protégées,*
- *effarouchement pour limiter les prélèvements.*



Les autres actions mises en place sont : la sensibilisation des personnels de l'aéroport et du public, la mise en place de ruche, l'attention particulière à l'impact des travaux sur l'environnement, le reboisement et la valorisation d'une zone humide.

**Exemples :**

- *formation à la biodiversité des équipes du péril animalier,*
- *sensibilisation du public à la faune et flore,*
- *opérations ponctuelles ruches et jachères fleuries,*
- *valorisation d'une zone humide en collaboration avec une association,*
- *étude d'impact en amont de travaux.*

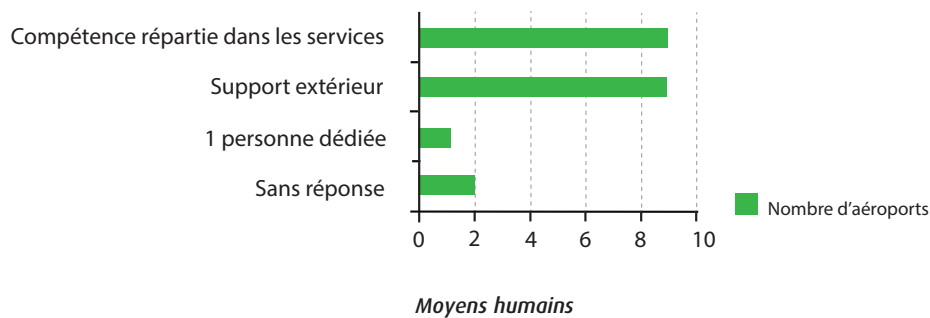
Enfin, deux aéroports ont mis en place une démarche globale sur leur plateforme regroupant les actions précédentes. Cette approche est très intéressante car elle permet de prendre en compte les différents aspects de la biodiversité dans son ensemble et de bien intégrer la notion d'interaction et d'équilibre écosystémique.

**Exemples :**

- *plan de gestion écoresponsable,*
- *convention avec le Conservatoire des Sites local.*

## 4.2. Moyens humains et financiers

Les moyens humains mis en œuvre varient en fonction des plateformes. La plupart des aérodromes répartissent cette compétence dans les services déjà en place (Service de Prévention du Risque Animalier, Service Espaces verts, Service Qualité...) et s'appuient si nécessaire sur des prestataires ou partenaires extérieurs. Seul un aéroport a identifié une personne dédiée à la biodiversité qui bénéficie néanmoins d'un appui extérieur.



Les partenaires extérieurs sont majoritairement des associations : soit des associations locales de protections de la nature (associations affiliées à France Nature Environnement, Conservatoires d'espaces naturels...) soit des associations locales ou nationales regroupant différents acteurs (collectivités locales, aéroports, industriels...). Les autres partenaires extérieurs sont des bureaux d'études en environnement et des agriculteurs.

### Exemples :

- *Un prestataire externe entretient les zones naturelles. Pas d'autre moyen spécifique car les missions sont intégrées à celles des services techniques ou des pompiers qui s'occupent des travaux et du péril animalier.*
- *Service environnement, lutte aviaire, espaces verts, BE externe, chefs de projet.*
- *Ponctuellement, les chargés de projet de développement, les chargés de projet technique, le responsable Relations Territoriales et de l'Environnement. Quotidiennement, les agents du SSLIA dans le cadre de leur mission d'effarouchement.*

Concernant les moyens financiers annuels dédiés à la biodiversité, peu de données recueillies et les chiffres fournis varient entre 2 000 € et 50 000 €.

## 4.3. Communications sur la démarche entreprise

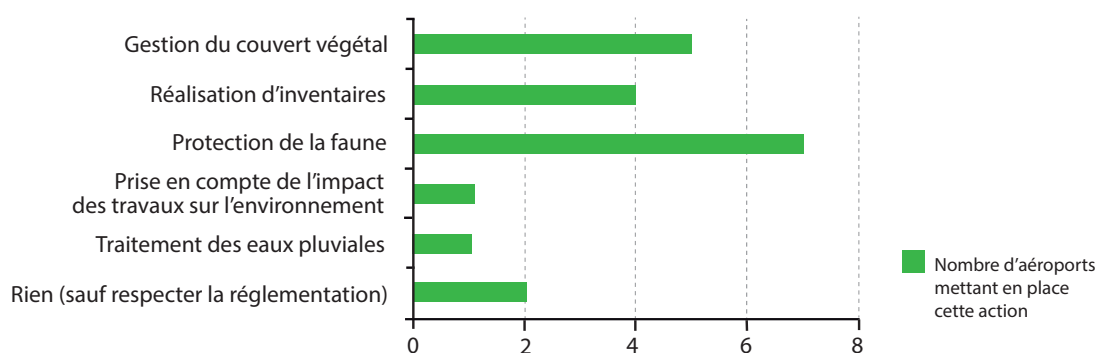
Du point de vue de la communication, il apparaît que seulement 5 aérodromes ont entrepris de communiquer sur leur démarche. Les publics ciblés sont divers : tout public, public aéronautique, personnel de l'aéroport, administrations, riverains, collectivités locales...

## 5. Les initiatives envisagées pour agir en faveur de la biodiversité

Sur 23 aérodromes ayant participé à cette enquête, 2 sont en train de mettre en place des actions en faveur de la biodiversité et 8 n'ont pas défini de programme.

### 5.1. Actions proposées par les aérodromes

Les actions en faveur de la biodiversité envisagées par les aérodromes sont diverses mais une action ressort des réponses faites: la protection de la faune.



Actions envisagées par les aérodromes

La principale action envisagée par les aéroports n'ayant pas mis en place de programme en faveur de la biodiversité concerne la protection de la faune. Plus de la moitié de ces aéroports pourrait mettre en place des actions telles que: la protection des espèces et des habitats, la surveillance de l'évolution des populations...

#### Exemples:

- protection des espèces et de la faune,
- actions pour la préservation des espèces les plus sensibles (protection de l'habitat, surveillance de l'évolution des populations).



La deuxième action envisagée concerne la gestion du couvert végétal. La mise en place d'une gestion sans produit phytosanitaire, la limitation du nombre de fauche et la conservation de parcelle naturelle (sans intervention humaine) sont évoquées.

#### Exemples:

- gestion 0 phyto,
- fauchage limité,
- conservation de parcelle naturelle.

Les autres actions citées sont l'évaluation de la biodiversité via le recensement des espèces animales et végétales présentes, le traitement des eaux pluviales et une prise en compte de l'impact des travaux sur l'environnement.

#### Exemples:

- évaluation de la biodiversité sur la plateforme,
- recensement/inventaire des espèces présentes (animales et végétales),
- traitement des eaux de ruissellement pluviales, rétention hydrocarbures...,
- attention lors de travaux/de projets divers.

Les deux aéroports dont le programme biodiversité est en cours de réflexion mais non encore abouti s'inscrivent dans une démarche globale prenant en compte les différents volets de la biodiversité et leurs interactions.

#### Exemples :

- mise en place d'un système à partir de 2017 (prévu dans le cadre de la politique environnementale du groupe),
- les actions sont en cours pour la mise en place d'une démarche environnementale.

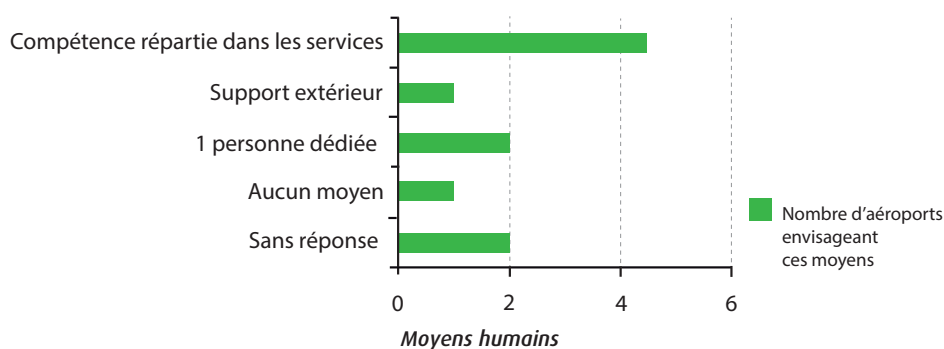
Sur les 10 aéroports n'ayant pas encore mis en place de programme en faveur de la biodiversité, seulement 2 n'envisagent pas de le faire sauf si la réglementation le leur impose. Cela témoigne d'une certaine dynamique sur le sujet, basée sur le volontariat.

#### Exemples :

- aucune réflexion n'a été menée à ce jour,
- suivre la réglementation applicable.

## 5.2. Moyens humains et financiers possibles

Les moyens humains envisagés pour la mise en place d'un programme en faveur de la biodiversité varient en fonction des plateformes.



Deux aéroports envisagent d'y dédier une personne au sein d'un service existant (à temps partiel ou via le service QSSE-SGS). Quatre aéroports se reposeraient sur les services SPRA et espaces verts, un aéroport n'envisage pas de ressource interne mais souhaite qu'une démarche commune des aéroports soit mise en place et un aéroport n'envisage pas de dédier des ressources du tout.

#### Exemples :

- 1 responsable QSSE-SGS,
- les personnels en charge du péril animalier qui sont très concernés par la biodiversité,
- personne, mais cette notion doit être intégrée dans chaque poste existant,
- la priorisation à travers une démarche commune des aéroports,
- nous ne disposons pas de ressources humaines internes qui pourraient être dédiées à cette thématique.

Les données recueillies en termes de moyens financiers annuels pouvant être dédié à la biodiversité sont très faibles, les moyens envisagés varient de 0 € à < 20 000 € (1 seul aéroport envisage un budget supérieur à 10 000 € an). Plusieurs aéroports sont favorables à la définition d'un budget dédié à la biodiversité mais ne précise pas le montant que cela pourrait représenter.



### 5.3. Autres démarches proposées

Au-delà des réponses à cette enquête, plusieurs actions en faveur de la biodiversité sont également proposées par l'UAF et HOP! Biodiversité.

Dans son guide de bonnes pratiques sur le développement durable des aéroports français, l'UAF propose dans la partie « Stratégie d'entreprise et biodiversité » la méthodologie suivante :

- Étape 1 : Assurer une veille réglementaire

Il s'agit de vérifier à quels textes réglementaires l'aéroport est soumis (sites « Natura 2000 », ZICO, ZNIEFF, documents d'urbanisme, APPB, Code de l'Environnement...) et de faire un inventaire des zones de protection éventuellement présentes sur la zone aéroportuaire.

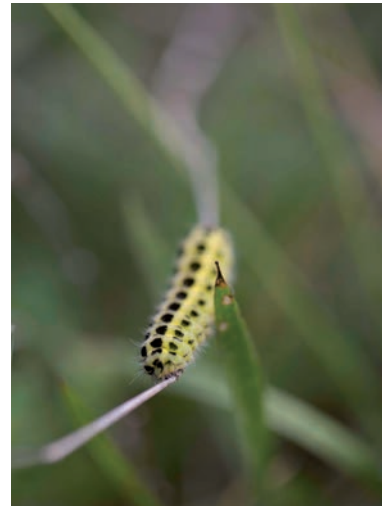
- Étape 2 : Mettre en place des indicateurs.

Par exemple : surface artificialisée/surface en milieu naturel, suivi des quantités de produits phytosanitaires, indicateurs de biodiversité.

- Étape 3 : Mettre en place des solutions pour préserver le milieu naturel.

Il s'agit de se doter d'outils et d'instaurer de grands principes de protection des milieux naturels, dans le respect des contraintes aéronautiques (prévention du péril animalier, servitudes de dégagement pour les végétaux). À titre d'exemple, il peut s'agir de :

- réaliser une cartographie des milieux à l'échelle de la plate-forme,
- conserver les habitats naturels dans leur complexité structurale en évitant la simplification et en veillant à leur compatibilité avec les contraintes d'exploitation de l'aéroport,
- favoriser les interventions manuelles et sélectives, dans la gestion des espaces verts, au détriment des moyens mécaniques et chimiques,
- favoriser la plantation d'espèces locales en privilégiant, par exemple, des espèces nécessitant peu d'entretien et peu gourmandes en eau,
- s'interroger, le plus en amont possible, sur l'impact d'un nouvel aménagement en portant une attention particulière au choix de l'emplacement de la nouvelle installation, l'optimisation de l'espace utilisé, son impact paysager...
- favoriser les prélèvements d'animaux par des associations de chasse pour une réintroduction dans le milieu naturel,
- favoriser des méthodes sélectives de limitation des populations ayant un impact limité sur le milieu (stérilisation, dameuse pour écrasement des galeries de rongeurs...),
- favoriser des techniques d'effarouchement plus écologiques (laser...),
- éviter de rendre le site attractif pour les animaux (types de plantation, entretien, hauteur de tonte, utilisation de répulsifs...).



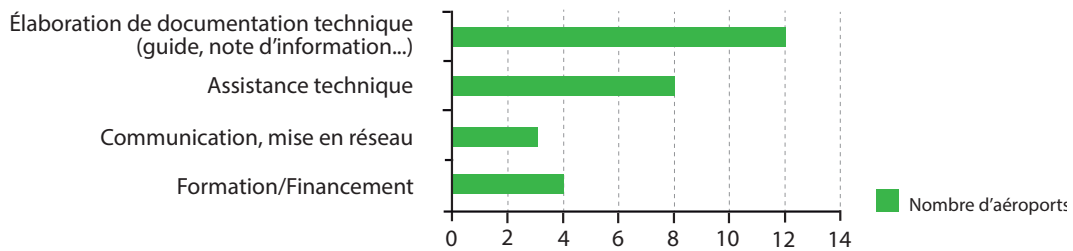
Les gestionnaires d'aéroports ont donc déjà quelques propositions d'actions pouvant être mise en place sur leur plateforme.

Par ailleurs, l'association « HOP! Biodiversité » a été créée le 18 juin 2015 dans le but d'évaluer la biodiversité aéroportuaire par des sciences participatives, d'identifier les bonnes pratiques et de promouvoir une gestion des espaces plus naturelle et respectueuse de la biodiversité. La DGAC est un des membres fondateurs du programme avec la compagnie HOP! et les aéroports de Castres-Mazamet, Lorraine-Airport, Perpignan Sud de France et Aéroports de Paris (Paris-Orly).

L'association compte actuellement 13 aéroports adhérents sur lesquels des protocoles développés par le Muséum National d'Histoire Naturelle sont mis en place avec des bénévoles de chaque plateforme (accompagnés par des scientifiques de l'association) afin d'évaluer la biodiversité présente.

## 6. Les attentes vis-à-vis de la DGAC et du STAC

Afin d'adapter la politique biodiversité de la DGAC les aéroports ont été sollicités pour faire part de leurs attentes quant à l'implication de la DGAC et du STAC.



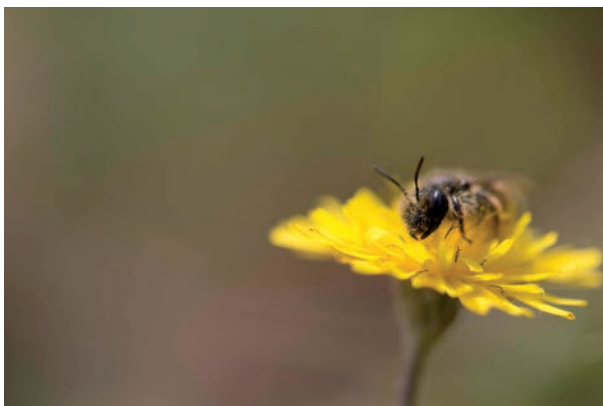
Attentes vis-à-vis de la DGAC

La plus forte attente des aéroports vis-à-vis de la DGAC, partagée par plus de la moitié des aéroports, concerne la diffusion de guides et d'informations à destination des exploitants d'aéroport sur la gestion de la biodiversité sur un aérodrome.

### Exemples :

- *Guide de bonnes pratiques.*
- *Comment favoriser la biodiversité tout en maintenant le niveau de sécurité ?*
- *Études sur l'attractivité des couverts herbacés pour la faune et moyens pour réduire cette attractivité.*
- *Une étude sur les conséquences de la loi biodiversité sur l'activité aéronautique, notamment sur les produits utilisés côté piste : produits de dégivrage et déverglçage, produits pour l'entretien des pistes (dés herbant), etc.*

Ensuite, en plus de la publication de guides et autres supports, 35 % des aéroports souhaitent que la DGAC et le STAC puissent les accompagner et leur apporter une aide spécifique lors de la mise en place de leur programme en faveur de la biodiversité.



### Exemples :

- *Aider l'aéroport à mettre en place une démarche d'identification des espèces remarquables pour une meilleure connaissance et de préservation des habitats.*
- *Accompagnement et assistance des chargés de projet en matière de dossier CNPN.*

Une autre attente est la communication auprès du public sur l'implication actuelle des aéroports en faveur de la biodiversité mais également entre les aéroports afin de favoriser le dialogue et le questionnement sur le sujet.

*Exemples :*

- *communication sur l'importance du sujet,*
- *faire un inventaire des aéroports impliqués. Faire connaître cette liste au public afin que les aéroports soient perçus comme un espace naturel préservé,*
- *mise en commun des différentes actions de biodiversité sur les autres aéroports.*

Plus ponctuellement, certains aéroports demandent une formation à la biodiversité ou des financements d'étude et/ou d'actions en faveur de la biodiversité.

*Exemples :*

- *formation sur le sujet,*
- *financement d'études et/ou d'actions de préservation et de mise en valeur de la biodiversité,*
- *des aides sur le domaine seraient les bienvenues (aides logistiques (formations/stage), financières et/ou techniques afin de pouvoir mettre en place des projets).*



## 7. Conclusion de l'enquête

Les résultats de l'enquête menée par la division Environnement du STAC révèlent que bien que récemment mise de nouveau sur le devant de la scène, la biodiversité est déjà prise en compte de façon plus ou moins importante par la majorité des gestionnaires d'aéroport français, civils et militaires.

En considérant les données fournies par les aéroports sollicités dans le cadre de cette enquête, 56,5 % des aéroports ont actuellement un programme en faveur de la biodiversité. Les aéroports ayant un trafic commercial plus important prennent mieux en compte la biodiversité dans leur politique de gestion. Cela peut être lié à des moyens humains et financiers plus importants mais également à un impact non négligeable de leur activité sur l'environnement et donc la nécessité d'agir.

Les principales actions mises en place, et pouvant être envisagées par les aéroports n'ayant pas à ce jour de programme biodiversité, sont la réalisation d'inventaires (faune/flore/habitat), la gestion adaptée et raisonnée du couvert végétal (réduction des produits phytosanitaires, plan de fauche...) et la protection de la faune (prise en compte des espèces protégées, utilisation de techniques alternatives au prélèvement...).

Les moyens humains et financiers sont très variables mais avec des budgets limités, certains aéroports ont réussi à mettre en place des actions intéressantes, ce qui peut encourager les aéroports en phase de réflexion sur le sujet à envisager plus sereinement la mise en place de certaines mesures.

Du point de vue de l'implication du STAC et de la DGAC, les aéroports sont majoritairement en attente de publications sur le sujet (guide technique, guide de bonnes pratiques, note d'information technique...) et d'accompagnement dans la mise en place et le suivi de leur démarche.

La contribution du STAC sur cette thématique est récente mais au regard des enjeux et des problématiques qu'elle suscite (conciliation avec la sécurité aérienne), le STAC s'investit dans ce domaine afin de répondre aux attentes des gestionnaires d'aéroports.

Cette enquête est une des premières actions menées par le STAC. La publication des résultats de l'enquête constitue un moyen de diffusion de l'état actuel de la prise en compte de la biodiversité dans le domaine aéroportuaire. Ces résultats seront également utilisés comme base pour définir le programme d'action qui sera mise en œuvre par le STAC.

Ces résultats restent néanmoins à relativiser compte tenu :

- D'un faible taux de réponse. En effet, sur environ 200 aérodromes civils et militaires sollicités dans le cadre de cette enquête, seulement 23 y ont répondu ;
- Du caractère évasif de certaines questions entraînant une analyse difficile de celle-ci.



## 8. Annexe : Questionnaire « La Biodiversité sur les aéroports »

La biodiversité est un domaine en plein essor  
(loi pour la reconquête de la biodiversité, stratégie nationale pour la biodiversité...)  
et dans lequel la DGAC souhaite s'impliquer d'avantage.  
La DGAC est d'ailleurs membre de l'association « HOP! Biodiversité ».

Ce questionnaire a pour but de permettre au STAC de mieux cerner les enjeux propres au contexte aéroportuaire et les besoins des exploitants. Il ne demande que quelques minutes pour être complété.

N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires et à développer vos réponses.

---

Nom de l'aéroport

Comment définissez-vous la biodiversité ? (en quelques mots, en quelques phrases, quelle est votre définition de la biodiversité ?)

Quel est le lien entre aéroport et biodiversité ? (en quelques mots, en quelques phrases, de quelle manière la biodiversité pourrait-elle investir le domaine aéroportuaire ?)

Avez-vous mis en place un programme en faveur de la biodiversité sur votre plate-forme ?

OUI

NON

Pouvez-vous lister les actions engagées dans ce domaine ?

Quels sont les moyens humains dédiés à la biodiversité ?

Quels sont les moyens financiers annuels dédiés à la biodiversité ?

Êtes-vous associés à des partenaires extérieurs sur cette thématique ? Lesquels ?

Comment les actions mises en place sont-elles suivies ?

Communiquez-vous sur ces actions ? À qui ces communications sont-elles destinées ?

Quelles actions pourriez-vous envisager de mettre en place ?

Quels moyens humains pourraient être dédiés à la biodiversité ?

Quels moyens financiers annuels pourraient être dédiés à la biodiversité ?

Quelle implication de la DGAC ou du STAC attendez-vous sur ce sujet ? (lister les actions ou les études qui pourraient être mises en œuvre)

Autres commentaires ? (n'hésitez pas à poser vos questions ou vos remarques sur le sujet)

Contact : Nom/Prénom/adresse mail

---

Merci de votre participation à cette enquête !



**Conception :** STAC/SINA groupe Documentation et diffusion des connaissances (DDC)

**Couverture :** © Photothèque DGAC/STAC Richard METZGER

**Photos intérieures :** © Photothèque DGAC/STAC Richard METZGER pages 2, 11, 15, 16, 17,18  
© Photothèque DGAC/STAC Véronique PAUL page 8 (en haut),  
© Photothèque DGAC/STAC Alexandre PARINGAUX page 7  
© Photothèque DGAC/STAC Nathalie SCHWEIGERT pages 8 (en bas), 13  
© Photothèque DGAC/STAC Gabrielle VOINOT page 4

**Janvier 2018**

service technique de l'Aviation civile  
CS 30012  
31, avenue du Maréchal Leclerc  
94385 BONNEUIL-SUR-MARNE CEDEX  
Tél. +33 1 49 56 80 00  
Fax +33 1 49 56 82 19