

# FORCCAST

Formation par la Cartographie des  
Controverses à l'Analyse des Sciences  
et des Techniques

## Assises franciliennes de la biodiversité

Module “art oratoire, controverses, débat public”

### Les aéroports, hotspots de la biodiversité locale ?

#### Objectifs

Quand on évoque la biodiversité dans les aéroports, la première image qui vient est celle des espèces exotiques arrivées par avion, et gérées par les douanes. Cette importation d'espèces exogènes n'est toutefois pas spécifique à l'aviation : elle a bien souvent lieu par voie terrestre, ou maritime.

En revanche, la biodiversité est aussi présente dans les aéroports grâce aux vastes plaines qui les constituent. En effet, bien que considérés comme des zones industrielles<sup>1</sup>, les aéroports comportent près de 75% d'espaces verts. Les prairies aéroportuaires sont souvent laissées dans un état semi-naturel, non traitées et non labourées, c'est-à-dire favorables aux écosystèmes. C'est particulièrement intéressant dans un contexte où les prairies sont les espaces naturels parmi les plus menacés en Europe.

Les aéroports représentent plus de la moitié des prairies du Grand Paris. Ils sont naturellement intégrés aux trames vertes et bleues.

Les objectifs du débat sont :

- **Comprendre ce qu'est la biodiversité aéroportuaire** et comment elle est étudiée
- **Analyser le positionnement des acteurs** publics et privés concernés
- **Étudier les actions actuelles en faveur de la biodiversité aéroportuaire**, les pistes pour les améliorer, et les limites de cette démarche par rapport aux impacts environnementaux de l'aviation.

#### Question / problématique ?

Les aéroports, hotspots de la biodiversité locale ?

---

<sup>1</sup> Voir le référentiel européen sur l'occupation biophysique des sols, Corine Land Cover.

## Ressources générales pour débiter

- [Ministère de la transition écologique et solidaire](#)
- [Aéro Biodiversité](#)

## Les enjeux du débat



Carte des aéroports, héliport (Issy-les-Moulineaux), aéroports militaires (Villacoublay) et civils franciliens. Source : wikipedia.

### 1° Un premier enjeu est de concilier sécurité et respect de la biodiversité sur les espaces aéroportuaires

Les gestionnaires d'aéroports sont confrontés à la biodiversité d'abord sous l'angle de la sécurité, puisqu'il s'agit d'éviter toute collision entre aéronefs et animaux. En France, depuis 2009, tous les grands aéroports ont un service de prévention du péril animalier, qui concerne principalement les oiseaux.

L'enjeu est donc celui de **l'effarouchement**, c'est-à-dire l'éloignement des espèces par des méthodes sonores, visuelles, ou pyrotechniques. L'effarouchement permet d'éloigner les animaux en général en préservant leurs vies. Toutefois, dans certains cas, les services ont recours à des tirs mortels.

Des méthodes plus sophistiquées consistent à s'appuyer sur une connaissance fine de la biodiversité du terrain. Une gestion minutieuse permet en effet d'éviter la venue d'espèces animales non désirées : supprimer les légumineuses pour ne pas attirer les pigeons, lutter contre la prolifération des rongeurs pour éviter la venue de rapaces. Gérer la biodiversité ne revient donc pas à favoriser toutes les espèces, mais celles qui sont adaptées au lieu.

## **2° Un second enjeu est d'évaluer la richesse en biodiversité dans les aéroports, et de favoriser le bon fonctionnement des écosystèmes**

### Recenser la biodiversité

Au-delà des enjeux de sécurité, une prise de conscience progressive a conduit à développer l'étude et le recensement des espèces dans les aéroports. Ces études peuvent être menées par les aéroports individuellement ou dans le cadre de programmes conjoints. Par exemple, les recensements de Hop!Biodiversité (2018) ont permis de répertorier, sur l'ensemble des aéroports :

- Plus de 2 300 espèces, dont plus de 1000 espèces de plantes
- Plus de 220 espèces d'oiseaux au total, et 160 par aéroport
- 46 espèces de mammifères, et 34 espèces différentes de chauve-souris
- 35 taxons d'orchidées

### Protéger la biodiversité

L'exploitation des aéroports entraîne d'importantes nuisances pour la biodiversité voisine : imperméabilisation des sols, produits phytosanitaires, hydrocarbures, nuisances sonores et lumineuses, qualité de l'air...

Pour limiter cet impact, en France, de nombreux gestionnaires d'aéroports ont mis en place un programme en faveur de la biodiversité (60% des aérodromes civils et 33% des aérodromes militaires)<sup>2</sup>. Globalement, ce sujet est surtout traité par les aéroports de grande taille, ayant un trafic dense (> 50 000 mouvements commerciaux par an), à l'instar des aéroports parisiens.

Ainsi, nombre d'aéroports ont adopté une "gestion adaptée et raisonnée du couvert végétal". L'idée est d'adopter une gestion des espaces respectueuse de l'environnement :

- Gérer les prairies : optimiser la hauteur de coupe, le choix des semences, et la période d'intervention (fauche tardive).
- Diminuer significativement les phytosanitaires (> 5 litres/an), voire les supprimer.

Certains aéroports mettent en oeuvre d'autres mesures, parmi lesquelles l'installation de ruches, la valorisation de zones humides, la gestion des eaux pluviales, la sensibilisation du personnel et du public... D'après le STAC, les moyens totaux alloués à la gestion de la biodiversité par les aéroports varie entre 2000 et 50 000 euros par an.

---

<sup>2</sup> Tous les chiffres viennent de l'enquête du STAC, 2018

# Acteurs emblématiques et arguments mobilisés

## 1° Les acteurs publics nationaux et régionaux

A l'échelle nationale :

- Au sein du ministère de la transition écologique et solidaire, [la Direction Générale de l'Aviation Civile \(DGAC\)](#) joue un rôle essentiel. Elle fait partie des membres fondateurs de Hop! Biodiversité. Le [STAC \(service technique de l'aviation civile\)](#) est le service qui mène des enquêtes sur le sujet.
- Le gouvernement régule aussi l'aviation par le biais de la fiscalité. Actuellement, celle-ci est plutôt favorable au transport aérien : TVA à taux réduit sur les vols nationaux, TVA à taux zéro sur les vols internationaux, exonération de la TICPE sur le kérosène (conformément à la convention de l'OACI). En Juillet 2019, le gouvernement a toutefois décidé d'introduire une écotaxe sur les billets d'avion, qui doit permettre de récolter 180 millions d'euros par an à partir de 2020.
- Le gouvernement décide par décret les autorisations de vol la nuit. Aujourd'hui, ceux-ci sont interdits à Orly mais autorisés à Roissy, rencontrant la critique de certaines associations.
- Opérateur de l'Etat, [l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires \(ACNUSA\)](#) est l'agence qui encadre le travail des gestionnaires d'aéroports. Le travail de l'ACNUSA est centré sur les nuisances pour les humains bien davantage que sur la biodiversité.

## 2° Les acteurs européens et internationaux

A l'échelle internationale, [l'OACI \(organisation de l'aviation civile internationale\)](#), fondée à Chicago en 1944, est la grande organisation qui coordonne l'action internationale en matière d'aviation.

- La biodiversité aéroportuaire est un sujet marginal pour l'OACI, mais sa convention comporte des obligations sur la gestion du risque animalier : limiter les collisions, et renseigner tous les impacts dans une base de données mondiales (annexe 14 de la Convention).
- La convention de l'OACI régule également la taxation appliquée au transport aérien : augmenter la taxation des billets d'avion et du kérosène à l'échelle internationale nécessiterait un consensus parmi les Etats parties, ce qui est impossible dans le contexte actuel.

A l'échelle européenne :

- [L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne](#), a été créée à Cologne en 2002, à la suite des attentats du 11 Septembre. C'est l'acteur qui travaille à l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre Etats sur la sécurité aérienne. La

biodiversité aéroportuaire, qui est un sujet de sécurité, pourrait y être davantage traitée.

- [L'Agence Européenne de l'Environnement](#) travaille à l'approfondissement des politiques environnementales des Etats européens. Elle défend une décarbonation du secteur des transports, mais sans faire de propositions concrètes sur l'aviation. Les mesures touchant à la fiscalité ne sont de toute façon pas de son ressort.

### **3° Hop! Biodiversité (désormais Aéro Biodiversité)**

Le projet Hop! Biodiversité a été initié en 2013 ; l'association à proprement parler est créée en 2015. En 2019, elle adopte le nom "Aéro Biodiversité". Cette association réunit la DGAC, le Muséum National d'Histoire Naturelle, ainsi que des compagnies aériennes et des aéroports.

Elle poursuit plusieurs objectifs :

- Evaluer la biodiversité dans les aéroports. Pour cela, elle fait participer des chercheurs du Muséum National d'Histoire Naturelle, qui développent des protocoles scientifiques. Le recensement sur le terrain fait intervenir des participants non-experts, à travers le programme Vigie Nature (programme de sciences participatives du Muséum).
- Améliorer l'état de cette biodiversité.
- La faire connaître auprès du personnel des aéroports et du grand public.

### **4° Les aéroports et syndicats d'aéroports**

Les aéroports gèrent la biodiversité sur leur territoire au quotidien. Cela peut être fait par des services internes. Parfois, ils font appel à des partenaires extérieurs qui peuvent être des associations, des bureaux d'étude ou des agriculteurs.

Les aéroports agissent également par le biais de l'association Aéro Biodiversité : Orly en est un membre fondateur en 2015, Roissy l'a rejoint en 2017. En 2019, trois nouvelles plateformes franciliennes ont rejoint l'association : l'aéroport du Bourget, l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Des dispositifs nouveaux ont été installés : nichoirs à pollinisateurs, test Vigie Chiro pour les chauve-souris, Suivi Photographique des Insectes Pollinisateurs (SPIPOLL)...

L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle concentre les enjeux. Il est le plus actif et le plus étendu de France : 32 km<sup>2</sup>, soit la moitié de la surface des aéroports de l'association Aéro Biodiversité. Les vols de nuit sont autorisés dans cet aéroport, malgré l'opposition d'associations environnementalistes et de riverains. Pour les gestionnaires de Roissy, la priorité est toutefois de rentabiliser au maximum ses pistes et de promouvoir la compétitivité de l'aéroport à l'échelle internationale.



Vue aérienne de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, 2009. Source : Wikipedia.

Des syndicats représentent les aéroports auprès des pouvoirs publics : [l'Union des Aéroports Français](#) (UAF), l'[Airport Council International](#) (ACI). Ils défendent en priorité les intérêts économiques des aéroports. La biodiversité aéroportuaire n'apparaît pas comme l'une de leurs priorités.

#### **5° La Ligue de Protection des Oiseaux (LPO)**

La LPO a fait connaître son opposition à l'effarouchement par tirs. Pour citer un exemple extérieur à l'Île-de-France, l'association s'est opposée à la destruction d'outardes canepetières sur l'aéroport de Marseille-Provence. Ces oiseaux, qui nuisent à la sécurité aérienne, sont fréquemment éliminés par tirs. Or, selon la LPO, il faut gérer les prairies de manière à limiter leur présence, sans avoir à les éliminer directement. En 2017, la LPO a lancé un [appel à mobilisation](#) sur le sujet.

#### **6° Une association spécialisée dans la gestion des nuisances aéroportuaires**

[L'association de défense contre les nuisances aériennes \(Advocnar\)](#) milite pour la réduction des vols de nuit - qui concernent en grande majorité le fret. Elle souhaite une interdiction des vols de nuits à Roissy, voire une interdiction à l'échelle nationale (ou à défaut, une plus grande taxation, sachant que la TGAP appliquée aux vols a déjà été multipliée par 10 la nuit).

Dans l'argumentaire de l'Advocnar, c'est surtout l'impact sur la santé des riverains qui est mise en avant. Toutefois, ces vols de nuit ont aussi un impact sur la biodiversité locale.

L'Advocnar a salué la nouvelle taxation des billets d'avion mais souhaite des [mesures plus radicales pour réduire le transport aérien](#).



## 7° Les associations écologistes généralistes

Pour la majorité des associations écologistes, l'aviation est vue comme une source de pollution majeure à l'échelle globale. La gestion des espèces, à petite échelle sur les plaines aéroportuaires n'apparaît pas comme un sujet environnemental majeur au regard des émissions de gaz à effet de serre (3% du total mondial) et de l'artificialisation des sols induits par le développement continu du transport aéroportuaire :

- GreenPeace milite pour mettre fin à toute forme de subventions publiques à [l'aviation commerciale](#).
- Le Réseau Action climat défendent une taxation du kérosène, soulignant qu'un aller-retour Paris-New York émet autant de CO2 qu'un français moyen pendant 6 mois (2,5 tonnes). Il s'inscrit ainsi dans la continuité du mouvement "[flygskam](#)" (honte de prendre l'avion) très présent en Suède.
- Les Amis de la Terre défendent également une réduction du transport aérien, et s'opposent à toute forme de [compensation des émission de carbone](#) du secteur, qui leur apparaissent insuffisantes au vu des enjeux.

## Arènes et objectifs du débat

**L'arène du débat est un réunion de consultation organisée par Aéro Biodiversité**, et regroupant tous les acteurs publics et privés travaillant sur les aéroports et l'aviation, ainsi que les associations intéressées. **L'objectif de la réunion est la rédaction d'un guide de bonnes pratiques** qui sera publié par Aéro Biodiversité, à destination des aéroports déjà engagés dans la gestion de la biodiversité des prairies, et surtout des autres aéroports.

### 1° La consultation s'ouvre sur une introduction d'Aéro Biodiversité, suivie d'une intervention du ministère de la transition écologique et solidaire (20% du temps).

-Aéro Biodiversité ouvre le débat en présentant l'association, les actions menées sur le terrain, et ce qu'elles ont apporté à la biodiversité. L'association revient également sur l'actualité de 2019 et se félicite des nouvelles adhésions.

-Le ministère de la transition écologique est ensuite invité à s'exprimer. Il salue les actions menées par Aéro Biodiversité et souligne l'avancée écologique que représente la nouvelle éco-taxe sur les billets d'avion décidée par le gouvernement.

### 2° La deuxième partie de la consultation est dédiée à un temps d'échange avec tous les acteurs présents (70% du temps).

Pendant ce temps d'échange, les tours de parole ne sont pas attribués : chacun cherche à intervenir le plus possible, bien sûr dans le respect des autres acteurs, pour faire valoir ses idées et propositions sur la biodiversité dans les aéroports. En tant que médiateur du débat, Aéro Biodiversité peut intervenir pour couper une prise de parole trop longue, ou pour inviter à des participants à s'exprimer.

**-Les représentants des aéroports et syndicats d'aéroports marquent tous leur intérêt pour les actions d'Aéro Biodiversité**, et l'importance de préserver la biodiversité sur les espaces concernés. Ils soulignent toutefois que cela ne peut se faire au détriment de la sécurité des passagers ou de la compétitivité des aéroports franciliens.

**-L'advocnar** estime que les aéroports doivent faire des efforts beaucoup plus poussés pour réduire les nuisances, tant pour les riverains que pour la faune et la flore.

**- (peuvent être incarnés) L'OACI et les acteurs européens** se montrent très intéressés par la démarche, et en profitent pour mettre en avant leur engagement plus général en faveur de l'environnement.

-Ils rencontrent le désaccord ferme de **Greenpeace et des autres associations écologistes**, qui estime au contraire que l'aviation est une source majeure de pollution à l'échelle mondiale, et que les acteurs publics ne régulent pas suffisamment ce secteur économique. Selon ces associations, le débat sur la biodiversité aéroportuaire est mal posé, trop restreint par rapport aux enjeux écologiques du transport aérien.

-Le **journaliste du Parisien** peut intervenir à tout moment pour poser des questions ou interpellé une des participants.

**3° Dans un dernier temps, le journaliste du Parisien, qui a assisté à l'ensemble des débats, dresse un bilan de la conférence (10% du temps).**

Il revient sur les temps forts du débat en montrant quelles interventions sont apparues comme particulièrement convaincantes et défend son propre point de vue sur la biodiversité dans les aéroports.



Exemple de répartition pour un groupe de 16 étudiant.es :

Acteur	Nombre d'étudiants
Aéro Biodiversité	2
Ministère de la transition écologique et solidaire	2
Aéroport de Roissy	2
Union des aéroports français	2
Ligue de Protection des oiseaux	2
Greenpeace	2
Advocnar	2
Réseau Action Climat	1
Journaliste du Parisien	1
OACI	Facultatif

## Pour aller plus loin

-Ministère de la transition écologique et solidaire :

- [La biodiversité en piste](#)
- [Recensement de la biodiversité dans les aéroports](#)

-DGAC, publication de Décembre 2018 : [Les aéroports, sanctuaires de la biodiversité](#).

-Service Technique de l'aviation civile :

- Présentation générale : [Aéroports et biodiversité](#)
- [La biodiversité dans les aéroports](#) (enquête, 2019)
- [La prise en compte de la biodiversité par les gestionnaires d'aéroports](#) (enquête, 2018).

-France Diplomatie : [règles d'introduction des animaux de compagnie en France](#)

-Aéroports de Paris : [maîtrise des impacts environnementaux](#)