Quel modèle imaginer pour la biodiversité dans les aéroports ?

Julia Seitre
Coordonnatrice scientifique – HOPI Biodiversité

Roland Seitre
Spécialiste en biodiversité animale

Tourne pierre-plovers nidifiant sur un gravier d'aéroport
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

Conservation	15 minutes
Temps de lecture	25 minutes

À toujours opposer industrie et environnement, notre société peine à faire progresser les démarches écologiques et reste généralement sur l'affrontement des extrêmes, avec le blocage comme conséquence.

Filiale d'Air France, HOPI est une compagnie aérienne qui crée du lien entre les régions, les territoires métropolitains et la capitale.

Lors de la création de l'entreprise en avril 2013, la volonté du PDG Lionel Guérin a d'intégrer une composante biodiversité dans la stratégie de développement durable de l'entreprise.

Le projet « Biodiversité et Territoires » était ainsi initié dès l'automne 2013 avec quatre aéroports volontaires.

Ces derniers ont dès lors mis leurs espaces verts à la disposition des personnels diligentés par HOPI. Une première évaluation de la qualité de la biodiversité a ainsi pu être réalisée.

La confirmation de l'intérêt environnemental ne s'est pas fait attendre.

Les grandes lignes du projet ont pris forme, testées en 2014, et un programme global a pu être présenté à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) en janvier 2015.

Ce que vous allez apprendre

- Ce qu'est une plateforme aéroportuaire d'un point de vue écologique
- Comment s'impliquent les acteurs de l'aérien
- Qui réalise les inventaires scientifiques
- Pourquoi la démarche est à ce jour unique

> Gillès Bœuf
> *Vivarium nous plaisemant justifier, au XXe siècle, ce terme de 'sapiens' dont nous nous sommes affublés ?*
>
> CLICK TO TWEET

Et HOPI fut

Avec l'affiliation de la DGAC (qui dépend, via les Transports, du Ministère en charge de l'Environnement), l'association HOPI Biodiversité est née.

Reconnue d'intérêt général elle intègre aujourd'hui en sus de HOPI et Air France, la compagnie Air Corsica et trente aéroports (du plant Rostry-CDG au petit Poucet Castres), tous sous l'égide d'un comité scientifique composé de chercheurs du Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN), de l'Université et du Centre national de la recherche scientifique (CNRS).

En 2018, de nouveaux adhérents, compagnies aériennes et aéroports, seront conjoints dans cette démarche qui s'inscrit directement dans la Stratégie Nationale pour la Biodiversité.

Celle-ci demeure unique, puisqu'elle réunit différents acteurs d'un industrie et l'état lui-même dans une même action en faveur de la biodiversité.

Aéroport ou zone de Nature

Le pipit rousseline, un des oiseaux cibles d'aéroport
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

Passons sur la schizophrénie de notre époque où toute la nature est considérée comme l'ennemie de l'homme et gérée par les conséquences du trafic aérien (croissant (+ 5% par an).

Bref, les aéroports existent, les avions volent, l'oiseau brut (et non le pilote) reste la cause prépondérante (responsable des moins en moins) et cela ne va donc pas s'arrêter.

On compte plus de 140 aéroports commerciaux en France métropolitaine et 450 aérodromes (sans les plateformes militaires).

Les passagers volent surtout l'aérogare, les réservés les officiers. Mais si nous avons pour habitude de voler des avions, il faut des pistes de décollage et des voies d'accès.

Celles-ci se doivent d'être entretenues de zones bien dégagées d'obstacles par sécurité et contrôlées pour la sécurité, par le gendarmerie en particulier.

Pour des raisons de simplicité, ces espaces vierts prêtent de nombreuses formes d'exploitation, 70% en moyenne des zones réservées, sont couvertes d'herbages.

Pour chaque aéroport commercial, on parle d'une centaine d'hectares d'espaces vierts en zone urbaine ou périurbaine, au moins !

Mais où se cache la biodiversité dans les aéroports ?

Le pipit rousseline, un des oiseaux cibles d'aéroport
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

Ce qui est plus intéressant encore, c'est que la pelouse n'est pas le norme : elle supposerait davantage d'entretien, et donc de coût, que le prairie de fauche.

Sur les aéroports où travaille l'association, le gestionnaire surveille une prairie semi-naturelle, voire naturelle, qu'il entretient au minimum, sans labours ni engrais, et qu'il ne coupe des décennies. Quant aux produits phytosanitaires, ils ne sont plus ou pas utilisés.

La Nature, surtout si la construction initiale n'a pas entraîné trop de déblaiement, a pu y conserver des droits.

Trèves aéroports, ce sont trente-cinq espèces d'oiseaux répertoriées, l'aurive-vous cru ?

La prairie étant aujourd'hui le biotope le plus menacé d'Europe occidentale, des aéroports peuvent constituer un potentiel de préservation d'écosystèmes en d'espèces d'environ 500 kilomètres carrés.

C'est un véritable archipel prairial intégrables aux trames vertes partout dans le pays, des lieux de préservation de la biodiversité à l'abri de bien des agressions et acteurs d'autres services écosystémiques.

> Frédéric Desbien
> *Un sol, c'est une page à eau, un réservoir de biodiversité, stock de carbone, rafraîcisseur d'écoulement, dépollueur, un empêcheur d'étouement.*
>
> CLICK TO TWEET

Opposition entre l'industrie et l'environnement ?

Pour l'industrie aéronautique, il existe un réel problème lié à la biodiversité dans les aéroports ; c'est le risque aviaire.

Autrefois elle parlait de « lutte aviaire ». L'évolution des termes est déjà un progrès !

Mais que restaient indifférent à une collision au décollage qui entraînerait, suite à l'ingestion d'un ou plusieurs oiseaux par le moteur, la perte d'un avion ?

À cette réalité, l'association répond qu'il faut prendre en compte cette absolue priorité mais que la gestion du risque peut avoir par une meilleure compréhension de l'écologie et du comportement des oiseaux.

Mieux gérer les prairies par exemple, par le hauteur des fauches et leur temporalité notamment, permettra de diminuer les risques tout en améliorant une partie de la biodiversité.

Le soutien à cette démarche par l'organe de contrôle, la DGAC, est d'ailleurs sans ambiguïté.

Lapins, oiseaux et biodiversité

Mode d'emploi en poterie pour d'un terrier de lapin
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

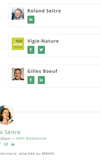
Quand on évoque la biodiversité dans les aéroports, les deux réactions immédiates concernent les lapins (pour les usagers surtout) et les collisions aviaires (pour les professionnels).

Il est vrai que les lapins pullulent sur certains tarmacs d'Orly et de Roissy CDG. Mais est-ce que la biodiversité se limite aux grands vertébrés ?

Étudier la biodiversité fait évoluer les mentalités, en interne et en externe. À moyen terme, cela permet à plus d'aéroports de se tourner vers une meilleure gestion des prairies et de trouver des solutions pour tendre vers le « zéro pesticide ».

> Patrick Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile
> *Le meilleur moyen d'éviter les risques aviatoires pour l'aviation c'est le développement d'écosystèmes équilibrés sans prolifération de telle ou telle espèce sur les pistes et nombreuses sur nos plates-formes. Valorisation du patrimoine public, sécurité de l'aviation et protection de la biodiversité vont de pair.*
>
> CLICK TO TWEET

Le choix de la science citoyenne



Le tourne-pierre, un des oiseaux cibles d'aéroport
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

Le choix original de la science participative (programmes de Nature du MNHN et programmes personnalités), impliquant les personnels des aéroports, les volontaires et tous bords et les personnels naturalistes de l'association, recouvre plusieurs enjeux et objectifs.

- Le premier objectif est intégré dans la Stratégie Nationale pour la Biodiversité et consiste à faire partager une « culture de la biodiversité », avec sa déclinaison en Responsabilité Sociétale de l'Entreprise. Cet environnement de travail n'est pas le reflet de l'imaginaire !
- Cette vue qui profile des espaces vierts de bords de piste, diverse voire plus riche qu'en zone agricole ou urbaine périphérique, est un avantage pour le territoire. On remarque en particulier l'abondance des insectes pollinisateurs.
- Le personnel impliqué directement dans cette découverte s'approprie mieux le capital que représente la biodiversité dans les aéroports
- L'implication des personnels permet l'intégration d'une gestion adaptée plus rapidement.
- La science participative permet la collecte de données significatives, mais pas de réaliser des inventaires exhaustifs. Il n'y a donc pas confit avec les études d'impact, les objectifs étant différents. Mais à terme, après plusieurs années, les résultats peuvent se rejoindre.

Un mouvement de fond des acteurs de la société vers une vision environnementale plus équilibrée et sans se retrouver sans surprise chez les interlocuteurs et participants. L'association joue un rôle déclencheur et accompagnateur.

> Denis Lalier, Directeur de l'aéroport de Perpignan-Rivé de France
> *Je n'avais jamais imaginé que je gérais aussi un espace naturel !*
>
> CLICK TO TWEET

Pourquoi la démarche est, à ce jour, unique ?

Le pipit rousseline, un des oiseaux cibles d'aéroport
© Roland Seitre/HOPI Biodiversité

Les industriels ne voient généralement l'environnement qu'à travers les contraintes que la loi impose.

Seul exception, l'environnement n'est parcq que comme un cold et donc d'ambiéner par les performances financières de l'entreprise.

> Chantal Zouanno
> *Beaucoup pensent préserver la nature pour sa beauté. Or, nous devons raisonner en termes de capital (naturel).*
>
> CLICK TO TWEET

Le plupart de ceux qui vont à la messe, ne croient pas pour autant. Difficile de dépasser les préjugés, l'association a beaucoup de chance d'avoir un bureau et un conseil d'administration prestigieux et convaincus !

À noter que la démarche est unique en France, de par l'association d'acteurs différents d'une même industrie, tandis qu'au niveau international, l'aéronautique n'a pas pris conscience que les aéroports possèdent un capital environnemental positif.

Pour conclure

Depuis le début du projet il y a quatre ans, les partenaires commencent à voir les bénéfices de leurs actions.

Certes, des espèces ou des écosystèmes intéressants émergent, mais surtout les femmes et hommes qui accompagnent la démarche y trouvent intérêt et plaisir.

Leur lieu de travail prend une autre couleur, leurs actions un autre sens. Et c'est là que le pari se gagne, parce que la biodiversité sans l'homme n'a pas d'avenir, tout comme l'humanité n'en a pas sans biodiversité.

Cette vision holistique est pourtant encore trop rare dans la gestion de l'environnement.

Les spécialistes du sujet sont sur vos réseaux sociaux préférés

Julia Seitre
Roland Seitre
HOPI Biodiversité
Virginie Maturre
MNHN
Gillès Bœuf

Julia Seitre
Coordonnatrice scientifique – HOPI Biodiversité

Julia est une docteur vétérinaire, attachée au MNHN.
Elle a une expérience mondiale de la Nature et de la faune.
Après trente ans à parcourir la planète pour réaliser en Fleurieu des reportages sur la préservation comme l'exploitation de la faune et de la flore, et dans les trente entre l'espèce humaine, les écosystèmes et les espèces autres, elle a participé au montage de HOPI Biodiversité et dirige l'association depuis sa création en juin 2015.

Roland Seitre
Spécialiste en biodiversité animale

Roland est un docteur vétérinaire, attaché au MNHN.
Engagé depuis 35 ans dans la préservation de l'environnement et de la faune.
Analyse en revue en profondeur des différentes modes de gestion : exploitation, protection, recherche, éducation.