

Assises nationales du transport aérien Des engagements en faveur de la biodiversité aéroportuaire

Photo : Roland Seitre/HOP ! Biodiversité



Envol d'étourneaux sansonnets (*Sturnus vulgaris*).

Si les aéroports et les aérodromes ne sont pas directement associés à la biodiversité ni à son maintien, la réalité de terrain est parfois étonnante. Lors d'une journée d'échanges sur ce thème, ouverte par Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des transports et clôturée par Madame Brune Poirson, secrétaire d'État au ministère de la transition écologique et solidaire, six tables rondes ont vu se succéder divers acteurs concernés par les enjeux associés.

Si les professionnels de l'aviation civile et des aéroports étaient bien représentés, ils côtoyaient également des chercheurs du Muséum national d'histoire naturelle, du CNRS ainsi que des représentants de l'AFB, de la FRB, des écomaires^a et de divers ministères. Quelques associations étaient également présentes. On peut signaler la présence active de HOP ! Biodiversité^b, cheville ouvrière de ce colloque.

Il existe environ 550 aérodromes en France et le total des surfaces concernées dépasse 400 km², dont seule une partie est construite ou asphaltée, le reste étant essentiellement constitué de pelouses. Or, pendant que ces aérodromes se sont construits et se sont développés, les villes se sont étendues, les surfaces agricoles intensives ont remplacé de nombreuses surfaces encore non cultivées ou laissées en prairies et, par endroits, les enclaves vertes au sein des zones

aéroportuaires sont devenues de fait les deniers sites « naturels » disponibles pour la faune et pour la flore des espaces ouverts ! La présence de certaines espèces là où des avions décollent n'est pas sans poser quelques soucis de sécurité, longtemps appelés très explicitement par les professionnels sur les aéroports « le péril animalier » ! L'essentiel de la journée aura d'ailleurs consisté à faire accepter le concept de « risque animalier » pour remplacer le précédent terme.

Les oiseaux, un risque pour les avions ?

La question de la sécurité est évidemment essentielle autour de l'aviation civile. Aucun accident d'avion (de plus de 19 places) n'a été à déplorer dans le monde en 2017. La probabilité de survenue d'un accident est devenue très faible. On enregistre environ 700 collisions avec des oiseaux par an au-dessus des aéroports français, dont une cinquantaine qualifiées de sérieuses, pour 1 million de décollages. Un oiseau dont la masse atteint ou dépasse 800 g peut poser problème, comme un vol dense de plus petits oiseaux (réparations coûteuses ou obligation d'atterrissage pour vérifier la sécurité). On comprend que le cas des oiseaux soit pris au sérieux ; toutefois, on ne cherche plus aujourd'hui à les éliminer des aérodromes, mais à rendre leur présence compatible avec ce niveau de sécurité.

en bref

GÉNÉTIQUE

Différents camouflages saisonniers du lièvre

En Amérique du Nord, les lièvres à raquettes (*Lepus americanus*) sont bruns en été et blancs en hiver. Cependant, dans certaines parties de l'aire de présence de l'espèce, là où le couvert neigeux est peu important, certains individus restent bruns l'hiver. Cette étude fondée sur des analyses génétiques a exploré la diversité des gènes responsables des phases de couleurs et a comparé les résultats obtenus avec des résultats d'analyses de gènes issus de deux autres espèces, *Lepus californicus* (Amérique) et *L. timidus* (Europe). Les résultats suggèrent qu'en Amérique la variation morphologique constatée pourrait reposer sur des hybridations entre espèces. Ces introgressions de gènes sont favorisées en limite sud de l'aire de répartition, où les lièvres à raquettes qui resteraient bruns seraient avantagés.

Source : Matthew Jones et al. (2018) Science, 360 : 1355-1358.

Notes

a- Association nationale et internationale des maires et des élus locaux pour le développement durable (<https://ecomaires.com>).

b- Hop ! Biodiversité (www.hopbiodiversite.com) est une initiative vouée à améliorer la biodiversité aéroportuaire, la promouvoir et l'étudier par la science participative.

en bref

PALÉONTOLOGIE

Les gibbons de la tombe impériale

L'étude des restes osseux d'animaux trouvés dans une tombe impériale chinoise datée de -2200 à -2300 ans du Shaanxi, Chine centrale, a mis en évidence des restes de gibbons. Tout laisse à penser que l'espèce était locale. Or la comparaison avec les gibbons connus permet d'en distinguer une espèce et même un genre à part. Ce gibbon a été nommé *Junzi imperialis*. Il s'agirait du premier « petit grand » singe (famille des hylobatidés) éteint au cours des temps historiques. Aujourd'hui, plusieurs autres espèces de gibbons sont au bord de l'extinction comme sur l'île de Hainan (Chine).

Source : Samuel Turvey et al. 2018. *Science*, 360 : 346-1349.

Pour maîtriser ce risque, plusieurs stratégies existent. Le choix dépend majoritairement du contexte local, des espèces présentes et de l'environnement du site. L'idée globale est de travailler avec les acteurs présents en périphérie, afin que les oiseaux trouvent d'autres surfaces attractives hors de l'aéroport. L'inclusion dans un réseau de niches potentielles est donc essentielle. La gestion de la pelouse, le moment de la fauche, la hauteur de l'herbe laissée, sont également des paramètres importants. Les recommandations officielles actuelles datent des années 1980 et ne tenaient alors pas compte de la faune. L'usage de rapaces ou de chiens pour effrayer les oiseaux est une possibilité avec ses avantages et ses inconvénients, car cette intervention ponctuelle ne permet pas de prédire les mouvements des animaux déplacés. En travaillant sur le milieu, les solutions sont plus durables et plus prévisibles. L'entretien de la piste compte aussi pour beaucoup : un lapin mort non ramassé un matin peut attirer un goéland, dont la présence pourrait causer un problème plus tard dans la journée.

Des zones refuges pour la biodiversité

Sur certains aéroports, des arbres sont plantés sur les parkings : les bénéfices touchent à la fois les automobilistes, les divers usagers, la biodiversité

et les responsables locaux. En amont, de plus en plus d'aéroports ont fait faire des inventaires de biodiversité sur leurs emprises, avec parfois quelques découvertes plutôt agréables dans le domaine animal comme végétal : ici des outardes canepetières (*Tetrax tetrax*) et des œdicnèmes criards (*Burhinus oedicephalus*), ailleurs, des plantes messicoles. Ces inventaires permettent également de cartographier ce qui existe et de prévoir les capacités d'accueil selon le milieu. La gestion des pelouses devient également plus écologique, avec de plus en plus souvent l'arrêt des produits phytosanitaires, comme à Orly depuis 2015. La biodiversité semble donc de mieux en mieux comprise et acceptée sur ces surfaces bien particulières.

Alors que le trafic aérien actuel est responsable de 2 à 3 % des émissions de gaz à effet de serre, les projections prévoient un doublement du trafic aérien d'ici à 2030. Pour informer et sensibiliser les voyageurs à la biodiversité aéroportuaire, les revues présentes dans les avions pourraient être un support intéressant. Le but ultime serait bien, dans un contexte contraint, de concilier avions, transporteurs aériens, personnel, riverains et biodiversité pour, finalement, ne pas percevoir la nature comme une contrainte mais comme une solution. ■

François Moutou

Photo : Roland Seitre/HOP ! Biodiversité



Les terrains des sites aéroportuaires abritent une biodiversité insoupçonnée. Ici, des orchidées (*Anacamptis pyramidalis*) sur un tapis d'hippocrévide à toupet (*Hippocrepis comosa*).