

RAPPORT NATIONAL ANNÉE 2025



Document réalisé par :

Hélène ABRAHAM (HA), Directrice

Mathieu GALTIER (MG), Directeur scientifique

Mathis MARIE (MM), Chargé d'études et de communication

Roxane VIAL (RV), Chargée d'études

Christelle BES (CB), Chargée d'études

Quentin ROBERT (QR), Chargé d'études

Sabrina LEFEVRE (SL), Chargée d'études

Date de réalisation : Décembre 2025

Citation recommandée : Aéro Biodiversité. Rapport national 2025.

Rapport présenté en Assemblée Générale le 1^{er} avril 2026

Résumé 2025

Une décennie d'engagement en faveur de la biodiversité aéroportuaire

L'année 2025 marque une étape historique pour **Aéro Biodiversité**. En une décennie, l'association est devenue un acteur incontournable de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité (SNB3). Avec un réseau global de **plus de 130 terrains prospectés au total** depuis sa création et pas moins de 81 terrains inventoriés en 2025, l'association a franchi un cap majeur. Cette croissance s'accompagne d'une montée en puissance scientifique, marquée par l'arrivée d'un Directeur Scientifique visant à renforcer nos protocoles de suivi et à affiner l'expertise sur la biologie des sols dans l'avenir.

Données d'Inventaires : Un exercice sous contrainte

Avec 337 km² d'espaces verts gérés, les plateformes aéroportuaires métropolitaines s'affirment comme des **réservoirs de biodiversité majeurs**, souvent préservés de la pression de l'agriculture intensive environnante. L'expertise de l'année repose sur une collecte massive de données issues de protocoles scientifiques rigoureux.

Cependant, cet exercice a été lourdement percuté par la **cyberattaque subie par le Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN)** durant l'été 2025. Ce piratage a entraîné l'indisponibilité totale des bases de données nationales, telles que GéoNature ou les outils de l'OPIE, pour l'ensemble des acteurs naturalistes. Si les données collectées cette année ont pu être sécurisées sur des fichiers internes, cette panne nous coûte une **pénalité méthodologique significative** : l'impossibilité d'accéder aux référentiels et outils de calcul nationaux a bloqué la réalisation des analyses d'évolution pluriannuelles dans les rapports 2025. Un retour à la normale étant espéré courant 2026.

Avifaune et Aéroport : Un équilibre entre sécurité et refuge écologique

L'analyse des populations d'oiseaux confirme le rôle stratégique de zone refuge des plateformes aéroportuaires face à l'effondrement global de l'avifaune de plaine. Les inventaires 2025 montrent que les aéroports parviennent à maintenir des populations stables d'espèces protégées, à l'image de l'Alouette des champs ou du Faucon crécerelle, dont un tiers figure sur la Liste Rouge nationale. Cette préservation exemplaire se concilie avec les impératifs de **sécurité aérienne** : l'expertise d'Aéro Biodiversité permet de proposer, en lien avec la DGAC, une gestion spécifique de la végétation qui, tout en favorisant la biodiversité, réduit l'attractivité des zones critiques pour les espèces présentant un risque de collision.

Animation et rayonnement du réseau

Au-delà de l'expertise scientifique, la réussite de l'association repose sur l'implication croissante des aéroports dans la démarche biodiversité, dont le label « aérobio » est devenu la référence. Cette année a été marquée par une activité record avec **12 nouvelles plateformes lauréates**, dont les engagements concrets ont été validés par les audits rigoureux du Conseil Scientifique. Cette dynamique se traduit également par une

participation record au séminaire national de mars, réunissant plus de 300 acteurs du secteur. Parallèlement, les actions de sensibilisation auprès des scolaires et du grand public, couplées à une visibilité médiatique accrue, confirment que l'association est désormais un partenaire clé de la pédagogie environnementale des plateformes aéroportuaires en matière de biodiversité.

Conclusion Générale

En 2025, Aéro Biodiversité démontre que la rigueur scientifique est le moteur d'une transformation écologique réussie dans le secteur aérien. Malgré les défis techniques majeurs imposés par la cyberattaque du MNHN, l'association parvient à transformer les contraintes de sécurité et de gestion en véritables opportunités pour la nature. Après dix ans d'action, les aéroports français s'affirment comme des laboratoires de résilience écologique, prouvant qu'une activité industrielle peut activement contribuer à la sauvegarde du vivant.

Crédits photographiques :

Page de garde : Orpin bleuâtre (*Sedum caeruleum*) – Aéro Biodiversité

Partie 1 : Ophrys miroir (*Ophrys speculum*) – Aéro Biodiversité

Partie 2 : Traversée d'une prairie en fleur – Aéro Biodiversité

Partie 3 : Aéroport de Chambéry - Challes-les-Eaux – Aéro Biodiversité

Partie 4 : Hyménoptère butinant – Aéro Biodiversité

Partie 5 : Cisticole des joncs (*Cisticola juncidis*) – Aéro Biodiversité

Partie 6 : Reproduction d'ascalaphe – Aéro Biodiversité

Partie 7 : Animation pour les scolaires à l'aéroport d'Orly – Aéro Biodiversité

Quatrième de couverture : Papillon Aurore (*Anthocharis cardamines*) sur Pissenlit (*Taraxacum sp.*) – Aéro Biodiversité

Les photographies présentes dans ce rapport ont été prises par les équipes de l'association ou des accompagnants, sur les aéroports ou les aérodromes membres. Si aucun auteur n'est précisé, il s'agit d'une photo libre de droit.

Table des matières

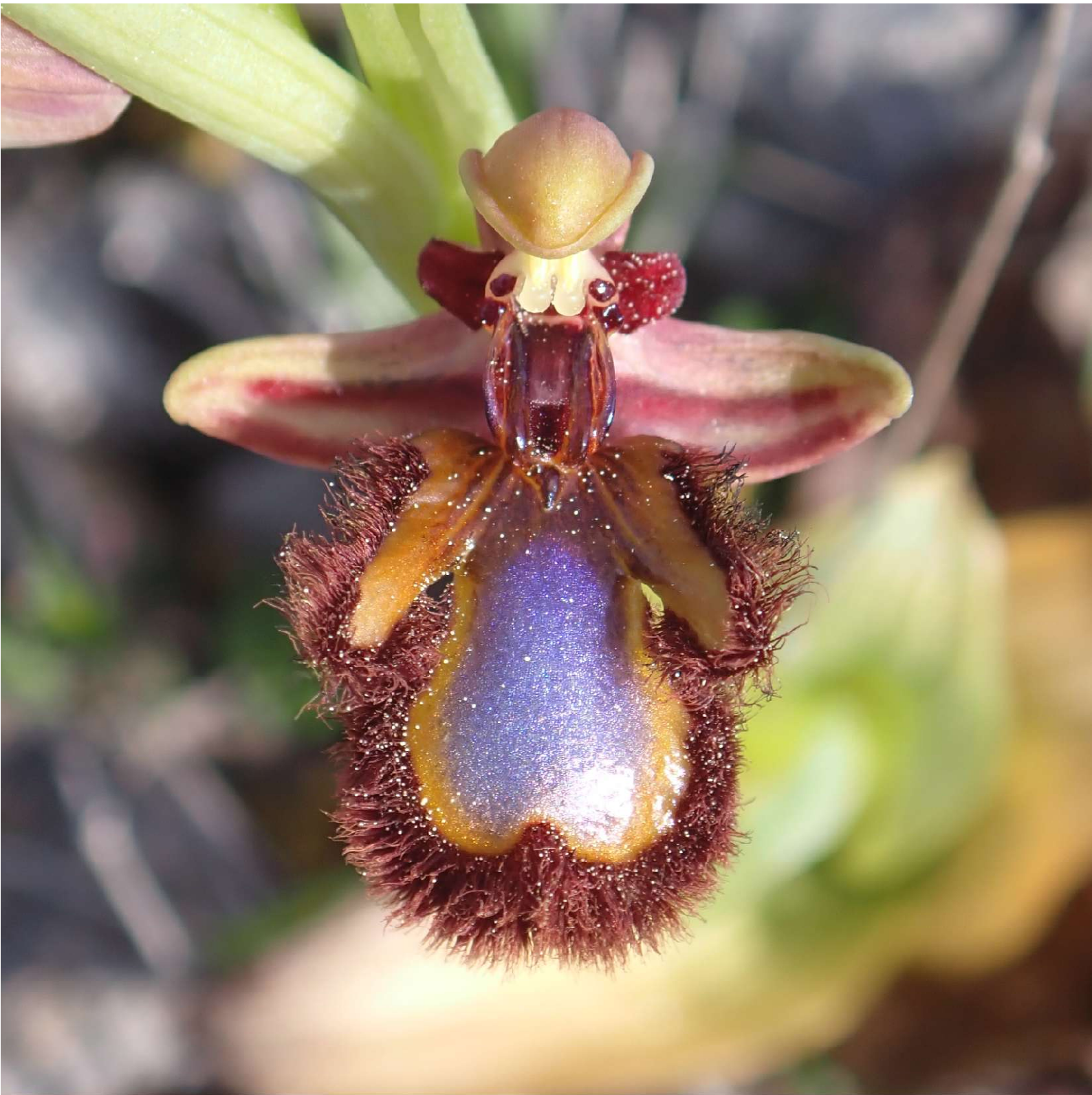
1. INTRODUCTION	9
1.1. PRESENTATION DE L'ASSOCIATION	10
1.2. LES ZONES AEROPORTUAIRES ET LA BIODIVERSITE	12
1.3. L'EQUIPE SALARIEE	12
1.4. ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION	13
2. LES TERRAINS EN 2025	14
2.1. TERRAINS PROSPECTES.....	15
2.2. LES NOUVEAUX PARTENARIATS ET LES NOUVEAUX TERRAINS.....	17
3. METHODES	30
3.1. CALENDRIER 2025.....	31
3.2. PROTOCOLES	32
3.3. RAPPORTS	33
4. ACTIONS DE L'ASSOCIATION	344
4.1. INVENTORIER LA BIODIVERSITE	355
4.1.1 <i>Données de l'année</i>	355
4.1.2 <i>Nouvelles espèces inventoriées sur les plateformes métropolitaines</i>	366
4.1.3 <i>Nouvelles espèces sur les plateformes des Antilles</i>	399
4.2. SENSIBILISER A LA BIODIVERSITE	433
4.2.1 <i>Organisation d'événements</i>	444
4.2.2 <i>Participation à des évènements partenaires</i>	466
5. ENJEUX ET DYNAMIQUES DE L'AVIFAUNE AEROPORTUAIRE	499
5.1. INTRODUCTION	50
5.1.1 <i>Généralités : l'avifaune en France et son évolution sur 20 ans – données STOC</i> 50	
5.1.2 <i>Impact de la spécialisation écologique sur l'évolution des cortèges d'oiseaux</i> 533	
5.2. COMPRENDRE L'AVIFAUNE AEROPORTUAIRE	544
5.2.1 <i>Une diversité d'habitats pour une diversité d'espèces.</i>	544
5.2.2 <i>Pourquoi les aéroports constituent-ils des pôles d'attractivité majeurs ?</i>	599
5.2.3 <i>Rôles écologiques variés de l'avifaune</i>	60
5.2.4 <i>Plateforme aéroportuaire : refuge pour des espèces patrimoniales</i>	61
5.3. OISEAUX ET SECURITE AERIENNE : UN EQUILIBRE A TROUVER	644
5.3.1 <i>Analyse des données de collisions sur les aéroports (données STAC)</i>	655
5.4. EVOLUTION DES PROTOCOLES : VERS UNE SYNERGIE ENTRE BIODIVERSITE ET SECURITE	688
6. LE LABEL « AEROBIO »	70
6.1. PRESENTATION DU LABEL	71
6.2. LES LAUREATS 2025 : UN ENGAGEMENT RENFORCE	71
7. COMMUNICATION	733
7.1. PRESSE.....	755
7.2. SITE INTERNET	777
7.3. RESEAUX SOCIAUX.....	788
7.3.1 <i>LinkedIn</i>	788
7.3.2 <i>Instagram</i>	799
7.3.3 <i>Newsletter</i>	81

7.3.4	<i>Supports de communication divers</i>	822
8.	CONCLUSION	833
9.	BIBLIOGRAPHIE	844

Remerciements



1. INTRODUCTION



1.1. Présentation de l'association

L'association Aéro Biodiversité est une association loi 1901 **reconnue d'intérêt général** et engagée, depuis sa création, dans la **Stratégie Nationale pour la Biodiversité**.

Faisant suite à un projet initié en 2013 par la compagnie aérienne HOP!, l'association Aéro Biodiversité (anciennement HOP! Biodiversité) a été créée juridiquement en 2015 en partenariat avec **Air France, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), le Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN)** et **quatre aéroports précurseurs** : Orly, Castres-Mazamet, Perpignan Sud-de-France et Lorraine Aéroport.

Aéro Biodiversité a pour but **d'évaluer et valoriser la biodiversité** des terrains aéronautiques, ainsi que **d'identifier les bonnes pratiques de gestion** des plateformes. L'association tend à faire le lien entre les acteurs de l'aérien afin de **promouvoir une gestion des espaces verts aéronautiques plus respectueuse de la biodiversité**, tout en prenant en compte les contraintes d'exploitation, en particulier celles liées à la sécurité aérienne.

Le choix méthodologique pour diagnostiquer et suivre la biodiversité des aéroports s'est porté notamment sur la science participative et en particulier sur le programme Vigie-Nature, porté par le MNHN. La science participative permet de mieux connaître la biodiversité ordinaire des plateformes à travers des protocoles simples, rigoureux et accessibles à tout type de public, des néophytes aux spécialistes. De plus, elle participe à l'appropriation par le personnel de ces connaissances. L'ensemble des données récoltées alimentent des bases de données nationales utilisées par des chercheurs. Les personnels volontaires contribuent ainsi à une amélioration des connaissances sur la biodiversité, son évolution et ses réponses face aux changements globaux.

La gouvernance de l'association est assurée par :

- **Le Conseil d'Administration**, chargé d'orienter les actions de l'association. Il est constitué de 10 à 12 personnes : les représentants des membres de droit (Air Corsica, MNHN, DGAC, Aéroports de Paris), un membre d'honneur, six membres élus pour trois ans représentant les membres de l'association, le Président du Comité scientifique et deux personnalités qualifiées. Il élit un **bureau** composé d'un président, d'une trésorière, d'une secrétaire et de deux vice-présidents pour une durée de trois ans qui suit régulièrement l'activité et s'assure de la mise en œuvre des décisions prises.
- **Le Comité scientifique**, chargé de proposer des méthodologies d'évaluation et de suivi de la biodiversité, d'accompagner et de valider la démarche scientifique de l'association. Il est constitué de scientifiques, spécialistes, chercheurs et praticiens reconnus dans différents domaines rattachés à l'écologie (botanique, entomologie, biologie de la conservation, écotoxicologie...) tous bénévoles.
- **L'équipe salariée**, chargée d'assurer l'évaluation et le suivi de la biodiversité, d'animer les programmes de sciences participatives et d'accompagner les plateformes partenaires vers une démarche plus respectueuse de la biodiversité. Elle est constituée d'écologues spécialisés dans différents groupes biologiques (ornithologie, botanique, entomologie...).

L'année 2025 marque les dix ans des actions de l'association créée en 2015.

En 2025, l'association a recruté un Directeur scientifique. Docteur en microbiologie, il est chargé d'encadrer l'équipe et de donner une impulsion nouvelle à l'expertise scientifique de l'association. Au cœur de ses missions, il s'attache avec enthousiasme à :

- **Fédérer et inspirer l'équipe d'écologistes** en apportant un regard transversal sur les écosystèmes, favorisant ainsi l'innovation et la cohérence de nos méthodes de suivi.
- **Renforcer le dialogue avec nos partenaires aéroportuaires** pour co-construire des solutions de gestion durables, prouvant que l'activité aérienne et la préservation du vivant progressent de concert.
- **Renforcer les synergies avec les organismes de recherche** pour faire des terrains aéronautiques de véritables laboratoires à ciel ouvert, contribuant ainsi activement à l'avancée des connaissances globales sur la résilience des écosystèmes.

Par son expertise et son approche fédératrice, il accompagne l'association vers une nouvelle décennie d'engagement, où la rigueur scientifique devient le moteur d'une transformation écologique réussie et partagée par tous les acteurs de l'aérien.

1.2. Les zones aéroportuaires et la biodiversité

La France compte près de **500 aérodromes** recouverts en grande partie de prairies aéronautiques. La métropole compte environ 337 km² d'espaces verts sur ces structures. **Ces espaces, qui représentent en moyenne 73 % de la superficie d'un aérodrome**, constituent un grand potentiel d'accueil de la biodiversité, et peuvent être localement considérables tant par leur surface que par leur richesse biologique. Par conséquent, les emprises aéronautiques sont susceptibles de constituer **des refuges pour les communautés animales et végétales**, notamment sur des territoires marqués par une agriculture intensive ou par une forte dynamique urbaine. Au-delà de leur rôle de support pour la biodiversité, les prairies aéronautiques contribuent aussi à de grands processus. Elles participent ainsi à la pollinisation des cultures avoisinantes, mais également à différents phénomènes de régulation notamment celui du climat, à travers le stockage du carbone ou encore la régulation de la qualité de l'eau. Le maintien de ces différentes fonctions écosystémiques passe par une meilleure prise en compte de la biodiversité dans l'exploitation des aérodromes.

Une démarche responsable auprès de la biodiversité consiste à mieux connaître la faune, la flore et leurs habitats sur les aérodromes et à **doter l'exploitant de cette connaissance des espaces naturels** pour en adapter et en faciliter la gestion, sans remettre en cause la sécurité liée aux activités aéronautiques. Bien au contraire, le maintien d'écosystèmes « équilibrés » représente le meilleur moyen d'éviter les proliférations génératrices de risques animaliers pour l'aviation. Ainsi, la mise en place de nouvelles pratiques de gestion des prairies aéronautiques plus respectueuses constitue un gain tant financier que de sécurité et environnemental pour les plateformes.

La démarche soutenue par l'association est incluse dans la **Stratégie Nationale pour la Biodiversité**, elle a ainsi été reconnue par les pouvoirs publics pour son engagement en faveur du patrimoine naturel. La SNB3 inclut une fiche dans le chapitre « prairies » qui mentionne l'activité de l'association et fixe des objectifs à l'horizon 2030.

1.3. L'équipe salariée

Après les départs d'Honorine Roche et de Chloé Cornic fin mars 2025, **l'équipe de salariés** a été composée de 4 personnes en CDI (Mérimé Méthlouthi, Daniel Chantrel-Valat, Jordan Blaise et Mathis Marie). Le recrutement des salariés saisonniers a permis d'accueillir 18 naturalistes pour des contrats de 8 mois dont plusieurs ont effectué une seconde année, voire une troisième saison : Christelle Bes, Gautier Bert, Juliette Bertier, Florent Bruneau, Julie Garcin, Laura Guitart Nofreiras, Virginie Le Floch, Sabrina Lefevre, Gwendaline Le Hen, Stéphane Lévy, Floriane Marras, Ambre Martino, Thomas Masson, Matias Meyrueis, Gérando Papajani, Pauline Rideau, Quentin Robert et Benjamin Vincent. Notre alternant en BTS Gestion et Protection de la Nature (GPN) Hugo Fleury a terminé son parcours durant l'été 2025 et nous n'avons pas procédé à un nouveau recrutement pour la rentrée de 2025. Deux stagiaires ont réalisé des travaux dans l'association pendant plusieurs mois. Yanis Champalbert a été présent du 3 mars au 11 juillet et a réalisé de nombreuses productions pour les réseaux sociaux en particulier. Apolline Drouin était présente pendant 6 mois (d'avril à début octobre) pour réaliser une étude sur une espèce de papillon et sa plante hôte et produire un rapport dans le cadre de son Master.

A la fin de la saison, deux salariés saisonniers ont été confirmés en CDI en tant qu'ornithologues pour remplacer Chloé et Daniel : Christelle Bès et Quentin Robert. Deux botanistes ont été recrutées en CDI pour succéder à Honorine et Jordan : Héléna Bressaud depuis le 27 octobre et Roxane Vial depuis le 1^{er} décembre 2025. Enfin Sabrina Lefevre,

saisonniers depuis deux saisons relèvera le défi avec son profil botaniste de traiter aussi le sujet de la biodiversité des sols et complète ainsi l'équipe de référents.

Au total, l'association était composée en 2025 de 22 salariés, un alternant sur la moitié de l'année et deux stagiaires. Les saisonniers ont été présents pendant 8 mois, soit du 10 mars au 7 novembre 2025.

1.4. Administration de l'association

En matière de **gouvernance**, l'année 2025 a poursuivi les travaux des différentes instances. Le Bureau de l'Association qui suit la gestion régulièrement, rend certains arbitrages et applique les orientations approuvées en Conseil d'administration s'est réuni cinq fois (22 janvier, 25 mars, 3 juillet, 4 septembre et 6 novembre). De plus deux membres du bureau ont été sollicités pour participer au recrutement de saisonniers candidats sur les postes en CDI disponibles. On notera également un suivi régulier de la trésorière de l'association qui a pu faire un point trimestriel du suivi du budget avec la directrice. Conformément aux Statuts de l'association, le bureau de l'association a décidé lors de sa réunion du 6 novembre 2025 de la **nouvelle adresse de l'association à partir du 1^{er} mars 2026 à Bonneuil sur Marne**.

Le Conseil d'administration a pu débattre des sujets de fond et voter en faveur de l'accueil de nouveaux adhérents lors de deux séances : le 5 mai et le 17 décembre 2025.

Deux réunions du Conseil scientifique se sont tenues en 2025 (13 mai et 18 décembre) et ont donné lieu à des échanges très riches sur les protocoles ainsi que sur les candidats au label.

2. LES TERRAINS EN 2025



2.1. Terrains prospectés

En 2025, **81 terrains** ont été prospectés (Figure 1) par l'association. Parmi eux, **20 terrains ont fait leur entrée dans l'association** en faisant l'objet d'une première campagne d'inventaire naturaliste annuelle.

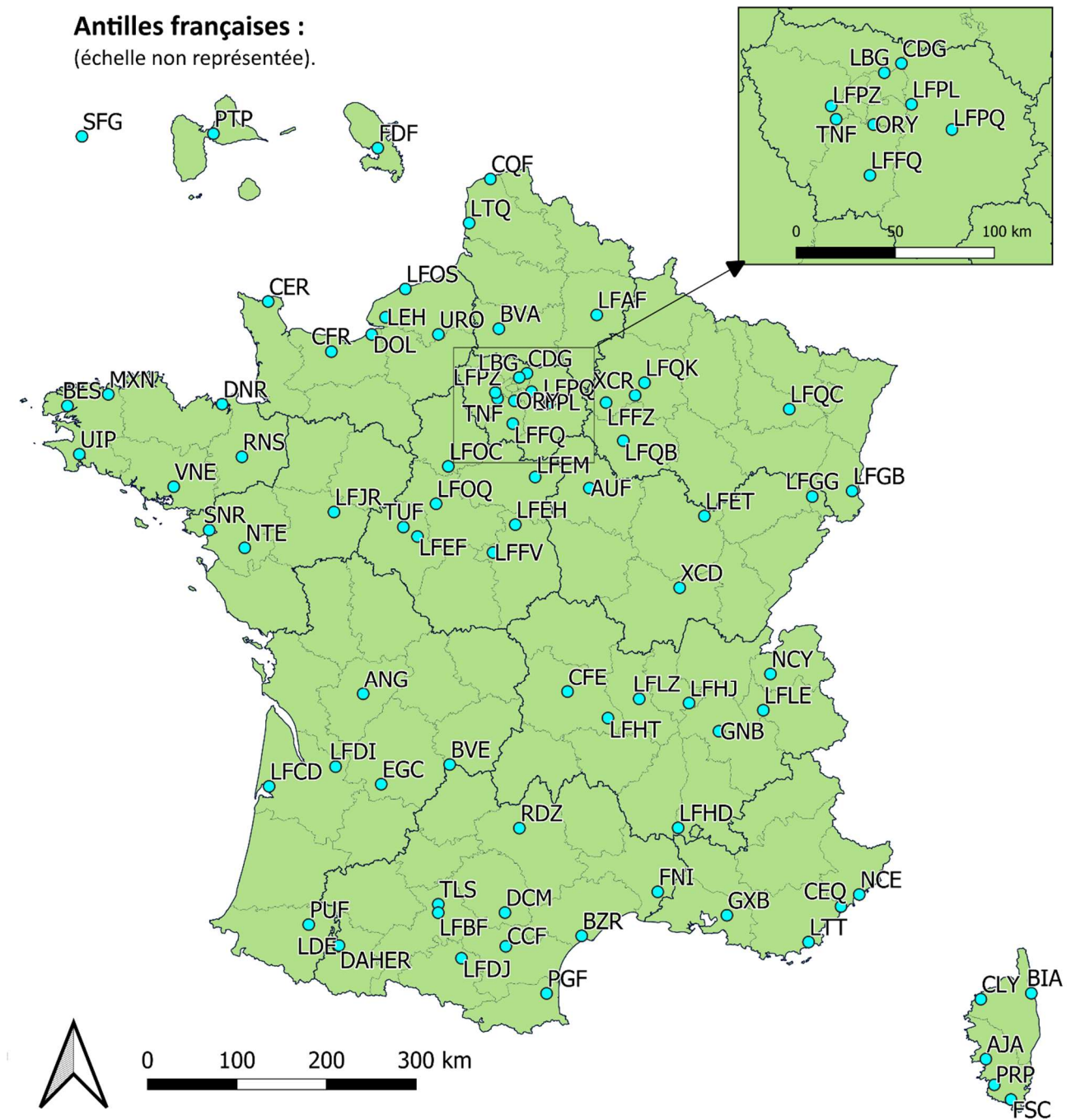


Figure 1 : Répartition des plateformes partenaires de l'association en 2024

En 2025, le cumul du nombre de terrains prospectés depuis 2015 (soit le début des travaux menés par l'association) est de **130 terrains prospectés** ; ce qui représente environ un quart du nombre total de terrains aéronautiques présents en France.

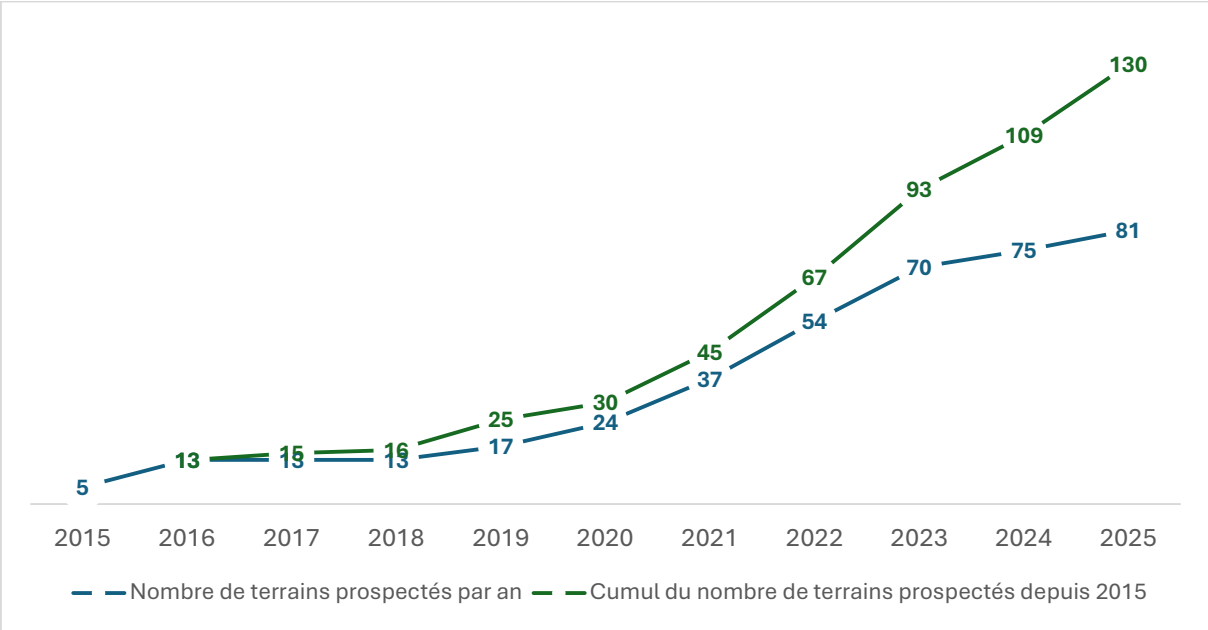


Figure 2 : Nombre de terrains prospectés depuis 2015

2.2. Les nouveaux partenariats et les nouveaux terrains

L'année 2025 a été marquée par l'**adhésion de nouvelles structures** ayant amené de nouveaux terrains dans les inventaires de l'association. Les principales caractéristiques de ces nouveaux terrains sont exposées ci-après.

La plateforme aéroportuaire d'**Auxerre – Branches (AUF)** est située en Bourgogne-Franche-Comté, dans le département de l'Yonne, à proximité immédiate de la ville d'Auxerre, et s'étend à cheval sur les communes d'Branches et d'Appoigny, sur une superficie d'environ 100 hectares. Elle appartient au Syndicat Mixte de Gestion et est gérée par le groupe EDEIS. L'aéroport est entouré de forêts.

La zone d'étude est constituée d'une mosaïque d'habitats, qui pour la majorité présentent une forte valeur patrimoniale. Sept espèces de flore présentent un critère d'intérêt : elles peuvent être quasi-menacées, protégées ou déterminantes de l'inventaire ZNIEFF. L'aéroport d'Auxerre présente des prédispositions prometteuses en matière de biodiversité.



Photo 1 : Aérodrome d'Auxerre – Branches, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Calais – Dunkerque (CQF)** est située dans la région Hauts-de-France, au sein du département du Pas-de-Calais, à proximité de la ville de Calais, et s'étend sur le territoire de la commune de Marck, sur une superficie d'environ 150 hectares. La communauté d'agglomération Grand Calais Terres & Mers en est le propriétaire et en a confié la gestion à EDEIS Concessions depuis le 1er janvier 2024. Implanté dans la plaine maritime flamande, l'aéroport est entouré de vastes parcelles agricoles, au sein d'un paysage littoral caractérisé par des canaux de drainage et la proximité de la mer du Nord.

La zone prospectée est globalement assez homogène concernant la flore et les habitats. Les prairies de fauche se concentrent essentiellement autour de la piste, tandis que les cultures se retrouvent davantage en périphérie, proche des limites de l'aéroport. Plusieurs rosettes d'Orchis bouc (*Himantoglossum hircinum*), une orchidée, sont présentes sur l'emprise de la plateforme, notamment dans les clairières prairiales entre les fourrés au nord de la piste. La présence de ces

orchidées témoigne d'un bon état écologique du milieu, malgré la présence de nombreuses parcelles agricoles aux alentours.



Photo 2 : Aéroport de Calais - Dunkerque, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Laon – Chambry (LFAF)** est située en Hauts-de-France, dans le département de l'Aisne, à proximité de la ville de Laon, sur une superficie d'environ 40 hectares. Implanté sur le plateau picard, l'aéroport est entouré de vastes cultures céréalières et de paysages ouverts caractéristiques des grandes plaines agricoles du Laonnois.

La présence de fourrés médio-européens sur la plateforme confère au site des habitats refuges favorables à la faune. Le développement et la continuité de ces milieux sur de longues distances permettent à de nombreuses espèces animales de se déplacer dans des conditions plus sécurisées, constituant ainsi un corridor écologique fonctionnel à l'échelle du paysage.

Deux espèces floristiques présentent un intérêt patrimonial : le *Thymus pulegioides* (thym faux pouillot) et le *Trifolium pratense* (trèfle des prés), toutes deux qualifiées d'espèces « déterminantes » dans le cadre de l'inventaire ZNIEFF. À l'inverse, la présence de *Solidago gigantea* (solidage géant), espèce exotique envahissante, constitue un enjeu de gestion en raison de son potentiel de colonisation et de concurrence vis-à-vis de la flore locale.



Photo 3 : Aérodrome de Laon - Chambry, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire d'**Aubigny-sur-Nère (LFEH)** est située en Centre-Val de Loire, dans le département du Cher, dans la commune d'Aubigny-sur-Nère, sur une emprise d'environ 38 hectares. Le site est constitué d'une clairière enclavée au sein d'un boisement, le bois de la Théau, utilisé comme domaine de chasse privé.

La quasi-totalité de l'emprise est occupée par des espaces verts, représentant plus de 90 % de sa superficie, principalement composés de landes, de pelouses et de jachères. Deux habitats correspondent à des milieux déterminants dans le cadre de l'inventaire ZNIEFF en région Centre-Val de Loire, E1.7 - Pelouses sèches, acides et neutres fermées non méditerranéennes et E1.7 - landes arides de Gascogne.

Par ailleurs, le Ciste faux alysson, retrouvé sur la plateforme, bénéficie d'un statut de protection en région Centre-Val de Loire et est considéré comme quasi menacé à l'échelle régionale. Il constitue ainsi l'espèce présentant l'enjeu de conservation le plus élevé au sein de l'aérodrome.



Photo 4 : Aérodrome d'Aubigny-sur-Nère, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Vierzon – Méréau (LFFV)** est située en Centre-Val de Loire, dans le département du Cher, et s'étend sur les communes de Méréau et de Vierzon, sur une superficie d'environ 13 hectares. Cette plateforme s'inscrit dans un contexte paysager structuré par les zones urbaines ainsi que par une mosaïque de cultures et de petits boisements.

L'aérodrome présente une diversité d'habitats linéaires et de petite taille avec des fonctionnalités importantes pour la biodiversité de la plateforme. En effet, les différentes haies et les saules arbustifs sont très attractifs pour l'avifaune, qui peut y nicher ou s'y nourrir, de même que pour les petits mammifères qui circulent et s'abritent dedans. Aussi, les fossés de drainage, permettent le développement d'une flore des milieux humides et de sa faune associée

La Spiranthe d'automne, observée sur la plateforme est classée comme vulnérable à l'échelle régionale. Elle représente donc une espèce présentant un enjeu de conservation majeur sur la plateforme.



Aérodrome de Vierzon – Méréau, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Sézanne – Saint-Rémy (LFFZ)** est située en Grand Est, dans le département de la Marne, à proximité de la ville de Sézanne, et s'étend sur la commune de Saint-Rémy-sous-Broyes, sur une superficie d'environ 43 hectares. La plateforme se situe sur le bassin versant Seine-Normandie, plusieurs cours d'eau passent dans un périmètre de 3 km autour de celle-ci. Implanté dans la plaine champenoise, le site est entouré de cultures.

La présence de haies composées d'espèces indigènes sur la plateforme confère au site des habitats refuges favorables à la faune. En effet, ces habitats se raréfient depuis le développement de l'agriculture moderne, qui a entraîné la disparition des bocages au profit de grandes monocultures. Pourtant, ces formations végétales constituent de véritables refuges pour la biodiversité. Leur continuité sur de longues distances crée des corridors écologiques, permettant à de nombreuses espèces animales de se déplacer sans risque.

Parmi les espèces recensées, trois présentent un intérêt particulier : *Cynoglossum officinale*, *Ophrys apifera* et *Prunus mahaleb*. Ces espèces sont toutes « déterminantes » de l'inventaire ZNIEFF.



Aérodrome de Sézanne – Saint-Rémy, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Mulhouse – Habsheim (LFGB)** est située en Grand Est, dans le département du Haut-Rhin, à proximité de la ville de Mulhouse, et s'étend sur les communes de Habsheim et Rixheim, sur une superficie d'environ 128 hectares. Le site est entouré de la forêt de la Hardt à l'est, et de l'A35 à l'ouest.

Parmi les espèces végétales recensées, trois bénéficient d'un statut de protection au niveau national ou régional : *Anacamptis morio* (Anacamptide bouffon), *Calendula arvensis* (Souci des champs) et *Potentilla alba* (Potentille blanche). À l'inverse, trois espèces inventoriées font partie de la flore invasive : *Buddleja davidii* (Buddleia de David), *Senecio inaequidens* (Séneçon du Cap) et *Solidago gigantea* (Solidage géant).



Aérodrome de Mulhouse – Habsheim, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Belfort – Chaux (LFGG)** est située en Bourgogne-Franche-Comté, dans le département du Territoire de Belfort, à proximité de la ville de Belfort, et s'étend

sur les communes de Chaux, Sermamagny et de la Chapelle-sous-Chaux, sur une superficie d'environ 54 hectares. Le site est entouré de cultures agricoles et plusieurs cours d'eau traversent les environs de l'aérodrome tels que le Rhône, la Rosemontaise et la Savoureuse.

Parmi les espèces d'intérêt recensées, trois présentent un statut de protection. La *Viscaria vulgaris* (Viscaire commune) est classée **EN** (« en danger »), ce qui en fait l'espèce la plus protégée de la plateforme à l'échelle régionale. Deux autres espèces, le *Foeniculum vulgare subsp. piperitum* (Fenouil des montagnes) et le *Anacamptis morio* (Orchis bouffon), sont classées **NT** (« quasi menacées ») et bénéficient d'une protection régionale, l'Orchis bouffon disposant par ailleurs d'un statut de protection à l'échelle européenne.

Parmi l'ensemble des espèces végétales recensées sur le site, 15 ne sont pas des espèces spontanées mais plantées.



Aérodrome de Belfort – Chaux, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire d'**Ambert (LFHT)** est située en Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département du Puy-de-Dôme, et s'étend sur une superficie d'environ 18 hectares. Il se situe dans la plaine d'Ambert entourée à l'est par les monts du Forez et à l'ouest par les monts du Livradois. A proximité immédiate de l'aérodrome se trouve des champs. L'aérodrome se trouve ainsi dans le bassin versant de la Dore, affluent de l'Allier qui s'écoule à près de 400 mètres à l'ouest de la plateforme.

Parmi les espèces recensées, trois présentent un intérêt particulier. Le *Lotus tenuis* (Lotier ténu) et la *Moenchia erecta* (Moenchie dressée) sont classées **quasi menacées** à l'échelle régionale en Auvergne-Rhône-Alpes. La *Serapias lingua* (Sérapias langue), quant à elle, figure sur la liste rouge régionale comme **en danger** et est considérée comme une espèce déterminante dans le cadre de l'inventaire ZNIEFF.

En parallèle, quatre espèces recensées appartiennent à la flore invasive : *Erigeron canadensis* (Érigéron du Canada), *Panicum miliaceum* (Panic millet), *Fallopia japonica* (Renouée du Japon) et *Symphyotrichum novi-belgii* (Symphyotriche de Nouvelle-Belgique).



Aérodrome d'Ambert, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Chambéry – Challes-les-Eaux (LFLE)** est située en Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de la Savoie, à proximité de la ville de Chambéry, et s'étend sur les communes de Challes-les-Eaux, Barby et de La Ravoire, sur une superficie d'environ 45 hectares. Le site se situe dans les Préalpes du Nord entre le massif des Bauges et le massif de la Chartreuse. L'aérodrome est principalement entouré de zones urbanisées, de forêts, de zones agricoles et en moindre mesure de prairies.

Le site présente une mosaïque d'habitats d'une diversité écologique particulièrement riche. La majorité de ces milieux est en bon état de conservation, reflétant une gestion efficace et adaptée. L'habitat dominant est la prairie de fauche (E2.2). Une partie de cette prairie est considérée d'intérêt communautaire, étant jugée vulnérable à l'échelle européenne.

Parmi les autres habitats à statut de protection et de conservation, on peut citer le bas-marais calcaire (D4.1), également d'intérêt communautaire et classé en danger au niveau européen. Ce milieu constitue une zone humide, tout comme les végétations des fossés (C3.1 × C3.4 × E5.4) et le fourré de roseaux (F3.131 × D5.1), qui contribuent également à la richesse écologique du site.



La plateforme aéroportuaire de **Fontenay – Trésigny (LFPQ)** est située en Île-de-France, dans le département de Seine-et-Marne. D'une superficie de 19 hectares, son emprise recouvre une partie de la commune de Fontenay-Trésigny, à une quarantaine de kilomètres au sud-est de Paris. Le site est principalement entouré de parcelles agricoles au sud et de boisements au nord.

Parmi la flore recensée, l'*Anacamptis morio* (Orchis bouffon) se distingue par deux critères d'intérêt : elle est classée **NT** (« quasi menacée ») à l'échelle européenne et **VU** (« vulnérable ») selon la liste rouge des espèces florales de la région Île-de-France publiée par l'UICN. En parallèle, une autre espèce, le laurier-cerise, est considérée comme exotique envahissante.



Aérodrome de Fontenay – Trésigny , Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Lunéville – Croismare (LFQC)** est située en Grand Est, dans le département de la Meurthe-et-Moselle, à proximité de la ville de Lunéville, et s'étend sur les communes de Croismare et de Chanteheux, sur une superficie d'environ 55 hectares. Le site est entouré de zones urbaines et agricoles. Un cours d'eau (le ruisseau de la Fourasse) prend sa source à 300 mètres au sud de la plateforme.

L'habitat de **prairies eutrophes et mésotrophes humides ou mouilleuses**, trouvée sur la plateforme, se distingue par son niveau d'humidité élevé, qui favorise le développement d'une flore spécifique, différente de celle des prairies de fauche. On y observe notamment l'*Achillea ptarmica* (Achillée sternutatoire), le *Phragmites australis* (Roseau commun), *Persicaria sp* (Persicaire) ainsi que le *Juncus conglomeratus* (Jonc aggloméré).

Quatre espèces de flore recensées sont toutes considérées comme déterminantes dans le cadre de l'inventaire ZNIEFF, illustrant la qualité écologique de ces milieux : *Jasione montana* (Jasione des Montagnes), *Succisa pratensis* (Succise des Prés) et *Sesleria caerulea* (Herbe à la Gravelle). Parmi elles, l'*Anacamptis morio* (Orchis bouffon) est classée **NT** (« quasi menacée ») à l'échelle européenne et à l'échelle régionale. Par ailleurs, sept espèces recensées font partie de la flore invasive.



Aérodrome de Lunéville – Croismare, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Troyes – Barberey (LFQB)** est située en Grand Est, dans le département de la Aube, à proximité de la ville de Troyes, et s'étend sur les communes de Barberey-Saint-Sulpice et la Chapelle-Saint-Luc, sur une superficie d'environ 250 hectares. La Seine ainsi que quelques cours d'eau et canaux secondaires coulent à moins de trois kilomètres au nord-est de l'aérodrome, formant la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Seine de la Chapelle-Saint-Luc à Romilly-sur-Seine ». Le site est entouré de champs et de zones urbaines.

La zone prospectée est globalement assez homogène concernant la flore et les habitats. Selon le mode de gestion appliqué, les **prairies de fauche de basse et moyenne altitude** peuvent toutefois développer des profils floristiques variés, favorisant notamment un cortège de plantes calcicoles, typique des pelouses sèches, habitats historiquement très répandus dans la région.



Aérodrome de Troyes – Barberey, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Pierrelatte (LFHD)** est située en Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de Drôme, et s'étend sur les communes de Pierrelatte et de La Garder-

Adhémar, sur une superficie d'environ 86 hectares. Le site est entouré de champs agricoles et de zones urbaines. Le canal de la Donzère - Mondragon provenant directement du Rhône longe le côté est et nord de la plateforme avant de se redéverser dans le Rhône.

L'habitat majoritaire de la plateforme est l'habitat E2.1 X E2. 22, il se caractérise par des prairies de fauche planitiaires subatlantiques avec la présence de pâturage d'ovins. Plusieurs patches d'habitats naturels sont présents sur la plateforme, que ce soit de landes, d'orchidées ou de thym.

Les deux espèces végétales recensées bénéficient d'un statut de protection régional : la *Echium asperum* (Vipérine très rude) est classée « En danger », tandis que la *Festuca amethystina* (Fétuque améthyste) est considérée « Vulnérable ». De plus, la Fétuque améthyste possède également ce statut de protection à l'échelle nationale. Ces deux espèces présentent ainsi un fort intérêt écologique en raison de leur statut de conservation.



Aérodrome de Pierrelatte, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Châlons – Écury-sur-Cooles (LFQK)** est située en Grand Est, dans le département de la Marne, à proximité de la ville de Châlons-en-Champagne, et s'étend sur la commune de Écury-sur-Cooles, sur une superficie d'environ 50 hectares. Le site est entouré de champs agricoles et de la ville d'Écury-sur-Cooles. Il est situé sur le bassin versant de la Marne. Le cours d'eau le plus proche se situe à environ 350 mètres au nord-ouest la plateforme, nommé La Cooles, une rivière de 32,2 km et tributaire de la Marne.

Les **pelouses sèches de Champagne crayeuse maintenues à ras**, retrouvée sur la plateforme, se développent sur des sols calcaires peu évolués, parfois affleurants. Dominées par l'*Hippocrepis comosa* (Hippocrépide à toupet), le *Thymus pulegioides* (Thym faux-pouliot), l'*Galium verum* (Aspérule à l'esquinancie) et le *Theroion repens* (Thésion couché), ces pelouses sont limitées à un stade ras par la fauche régulière des pistes. Malgré cela, elles constituent des milieux ouverts précieux pour la biodiversité et abritent la majorité des espèces végétales à enjeu, faisant partie des habitats patrimoniaux protégés par la directive européenne Habitats (92/43/CEE).



Aérodrome de Châlons – Écury-sur-Coole, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire du **Touquet – Elizabeth II (LTQ)** est située en Hauts-de-France, dans le département du Pas-de-Calais, à proximité de la station balnéaire du Le Touquet-Paris-Plage, et s'étend sur une superficie d'environ 74 hectares. Le site s'inscrit dans un environnement littoral, à proximité des dunes et de l'estuaire de la Canche, au sein d'un paysage mêlant espaces urbanisés, massifs forestiers et milieux dunaires.

L'habitat majoritaire de la plateforme correspond au type E2.6 : **prairies améliorées, réensemencées et fortement fertilisées**. En cas d'arrêt des apports d'intrants, ces prairies pourraient toutefois évoluer en quelques années vers des formations plus diversifiées et plus riches en espèces végétales.

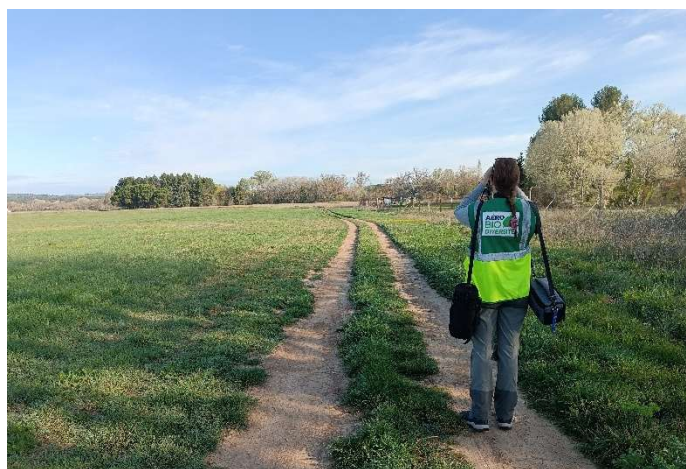
Dans la flore recensée, la *Spergularia marina* (Spergule marine) est considérée comme déterminante dans le cadre de l'inventaire ZNIEFF en Hauts-de-France. Sous certaines conditions, et en association avec d'autres espèces caractéristiques, sa présence peut révéler un habitat à valeur écologique notable. Par ailleurs, trois espèces recensées appartiennent à la flore invasive : *Reynoutria japonica* (Renouée du Japon), *Buddleja davidii* (Buddleia de David) et *Rosa rugosa* (Rosier rugueux).



Plateforme du Touquet – Elizabeth II, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire d'**Aix-les-Milles (QXB)** est située en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le département des Bouches-du-Rhône, dans la ville d'Aix-en-Provence, et s'étend principalement sur le quartier des Milles sur 78 hectares. Depuis le 1^{er} janvier 2018, la gestion du site a été déléguée à EDEIS. L'aérodrome est entouré principalement de zones artificielles et d'agriculture. Les massifs forestiers sont également retrouvés dans les 3 km autour de la plateforme.

Deux espèces de flore, observées sur la plateforme, font l'objet du plan national d'actions sur les messicoles : le *Peigne-de-Vénus* (*Scandix pecten-veneris*) et le *Souci des champs* (*Calendula arvensis*). De plus, de nombreuses rosettes d'Orchidées sont présentes sur l'emprise de la plateforme, trois espèces au total : l'Orchis géant (*Himantoglossum robertianum*), l'Ophrys jaune (*Ophrys lutea*) et une Orchidée du groupe de l'Ophrys araignée (*Ophrys groupe aranifera*). La présence de ces orchidées témoigne d'un bon état écologique du milieu, assez faible en nutriments



Plateforme d'Aix-les-Milles, Aéro Biodiversité, 2025

La plateforme aéroportuaire de **Chalon – Champforgeuil (XCD)** est située en Bourgogne-Franche-Comté, dans le département de Saône-et-Loire, à proximité de la ville de Chalon-sur-Saône. Son emprise totale est d'environ 120 hectares. L'aéroport est actuellement sous la propriété du Grand Chalon et la gestion est assurée par EDEIS.

Le site est constitué majoritairement de monocultures ainsi que de prairies de fauche. Trois plantes messicoles ayant bénéficié d'un plan national d'action (2012-2017) ont été identifiées sur le site : le Brome des champs (*Bromus arvensis*), la Pensée des champs (*Viola arvensis*) et le Grand coquelicot (*Papaver rhoeas*). Les messicoles sont des plantes inféodées aux cultures dont les populations ont fortement régressé suite aux changements de pratiques agricoles.

Par ailleurs, la *Lathyrus nissolia* (Gesse de Nissolle), classée quasi menacée à l'échelle de la Bourgogne-Franche-Comté, a été observée à proximité du bassin de rétention. Deux espèces d'orchidées y sont également présentes : l'*Anacamptis pyramidalis* (Orchis pyramidal) et l'*Ophrys apifera* (Ophrys abeille).



Plateforme de Chalon – Champforgeuil, Aéro Biodiversité, 2025

3. METHODES



3.1. Calendrier 2025

Comme chaque année, l'association a fonctionné avec des phases de terrain et des phases de bureau. La campagne d'inventaire 2025 s'est déroulée de manière similaire à celle de 2024, avec un étalement du calendrier des prospections allant de fin mars jusqu'à fin septembre, avec deux ou trois visites essentiellement en avril, juin et septembre. Concernant les Antilles, les visites ont eu lieu à cheval sur les mois de février-mars ; mai-juin ; et novembre-décembre. Une session de terrain de trois jours a également été faite en mars sur l'aéroport de Tours Val de Loire pour la formation des saisonniers.

Les équipes de salariés de l'association ont réalisé plus de 970 jours homme (femme) sur les terrains partenaires en 2025 soit 8 % de plus que l'an passé. Le mois de septembre à lui seul a représenté plus de 250 jours de terrains. En effet à part les 3 dernières semaines de juillet et les 3 premières semaines d'août, les périodes de terrains ont été bien plus étalées sur tous les mois que l'an passé avec une exception du mois de septembre où les plannings ont été très chargés afin de laisser ensuite le temps aux équipes de faire les identifications des espèces observées, mais aussi de rédiger les rapports, trier les photos avant la fin des contrats saisonniers.

A la suite de la journée organisée conjointement avec la DGAC et l'UAF en 2023 et en 2024, une nouvelle journée biodiversité a eu lieu en mars 2025 avec une présence encore plus marquée en physique à la DGAC et en distanciel. Cette journée ouverte à tous les terrains de France est devenue un rendez-vous très attendu des acteurs en charge ou intéressés par la biodiversité sur les terrains aéronautiques.

3.2. Protocoles

L'année 2025 s'inscrit dans une continuité méthodologique rigoureuse, s'appuyant sur les protocoles déjà détaillés dans notre précédent rapport annuel. Cette stabilité permet d'assurer la cohérence et la comparabilité des données sur le long terme. Au-delà de ce socle classique, Aéro Biodiversité a déployé des techniques d'inventaires complémentaires sur certaines plateformes afin d'affiner la connaissance de groupes faunistiques souvent méconnus.

C'est notamment le cas des lépidoptères nocturnes, dont la diversité est impressionnante : alors que la France compte environ **260 espèces de papillons de jour**, on dénombre près de **5 000 espèces de papillons de nuit**. Ces inventaires nocturnes permettent ainsi de révéler une part prépondérante, mais souvent invisible, de la richesse biologique des terrains aéronautiques.

Parallèlement à ces missions de terrain, l'association réaffirme son rôle dans la formation des futurs experts de la biodiversité. En 2025, nous avons accueilli Apolline Drouin, étudiante en Bachelor « Expertise de la Biodiversité et Gestion de l'Environnement ». Son stage a été consacré à une étude de cas précise sur l'aéroport de Vatry, portant sur les interactions complexes entre la **Gentiane croisette** (*Gentiana cruciata*) et son hôte dépendant, le papillon **Azuré de la croisette** (*Phengaris alcon rebeli*). Cette étude illustre parfaitement notre volonté de

documenter des niches écologiques spécifiques et de préserver des espèces à fort enjeu patrimonial.



Figure 3 : Azuré de la croisette en train de pondre sur un pied de Gentiane croisette

Ce stage avait pour objectif de concevoir et d'expérimenter un protocole de suivi robuste afin de cartographier la répartition et d'évaluer l'abondance de la **Gentiane croisette** sur la plateforme. Cette espèce végétale est un maillon écologique critique, car elle est indispensable au cycle de vie de l'**Azuré de la croisette**, un papillon aux exigences biologiques fortes.

Les campagnes de terrain, fondées sur une méthode d'échantillonnage par quadrats durant l'été 2025, ont permis de recenser précisément **249 pieds** de Gentiane. Les données récoltées mettent en évidence une distribution hétérogène de l'espèce sur le site, une information stratégique qui permettra d'orienter les futures mesures de gestion et de préservation de ce précieux micro-habitat.

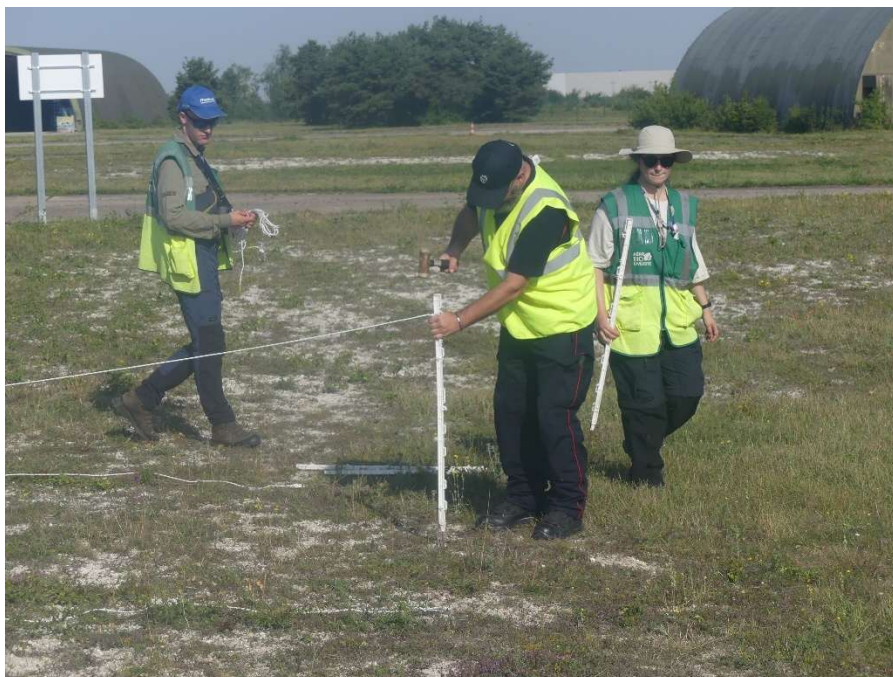


Figure 4 : Apolline DROUIN mettant en place son protocole avec l'aide de son maître de stage (Jordan BLAISE) et d'un pompier du SSLIA de l'aéroport de Vatry (Yannick DE SEIXAS)

Ces travaux posent les jalons d'un suivi pluriannuel structuré, indispensable pour évaluer la dynamique de cette population au fil du temps. Au-delà de l'acquisition de connaissances, cette étude offre un levier opérationnel pour ajuster les pratiques de gestion aéroportuaire en faveur de cette espèce patrimoniale. L'objectif, à terme, est de pérenniser ce micro-habitat spécifique et d'assurer la survie de l'Azuré de la croisette sur la plateforme par une gestion écologique sur mesure.

3.3. Rapports

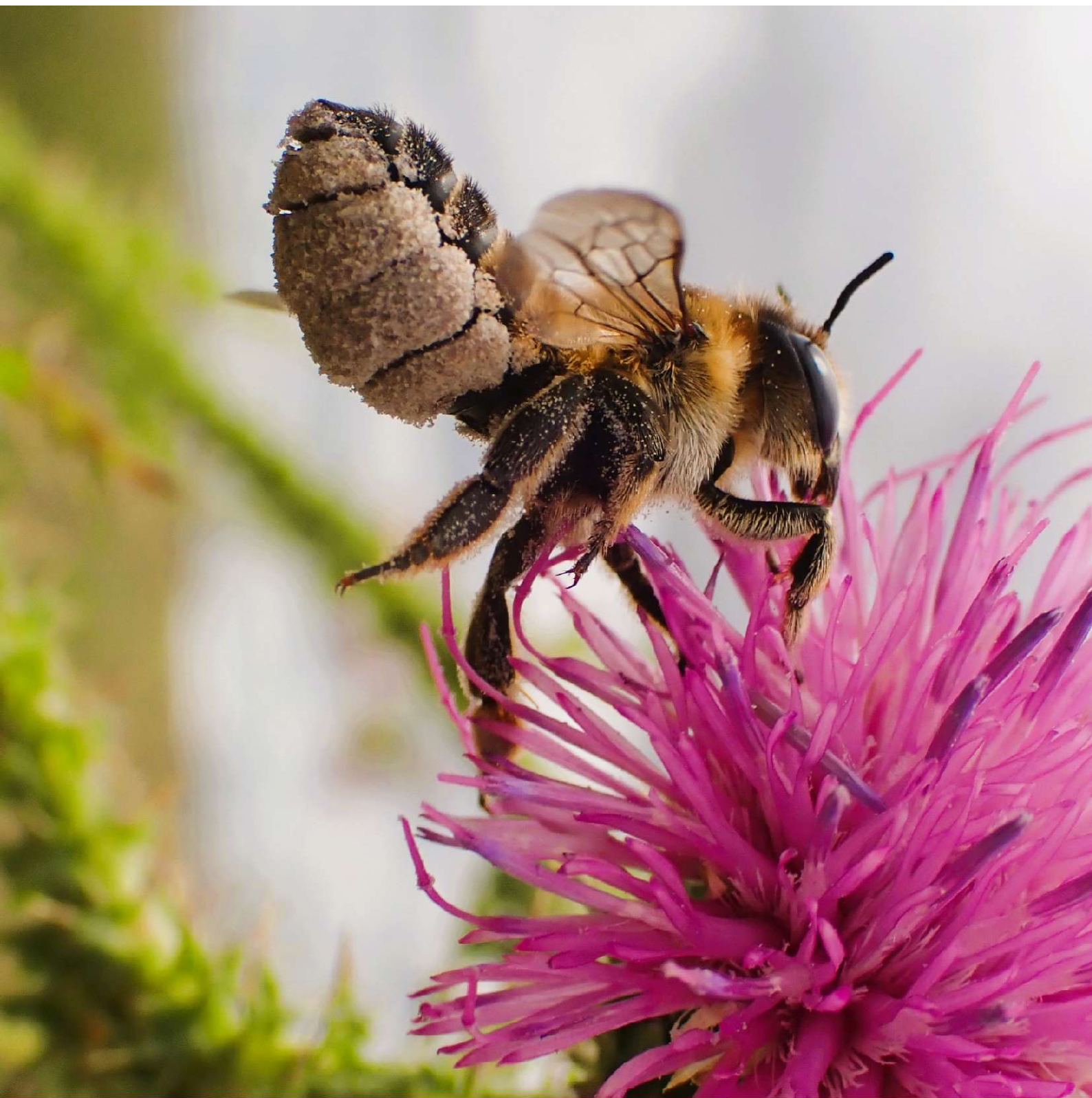
Conformément à nos engagements, chaque terrain partenaire a reçu, entre fin 2025 et début 2026, son rapport annuel personnalisé. Ces documents s'appuient sur une méthodologie rigoureuse, détaillée dans notre rapport national 2024, qui structure l'accompagnement des plateformes selon trois étapes clés :

- **L'État Initial 1 (EI1)** : Établi lors de la première année d'adhésion, il dresse le diagnostic de référence de la biodiversité sur le site.
- **L'État Initial 2 (EI2)** : Réalisé la seconde année, il permet d'affiner et de compléter ces premières connaissances pour une vision exhaustive.
- **Le Rapport de suivi** : Déployé les années suivantes, il offre une analyse précise de l'évolution de la biodiversité sur le long terme.

Afin de répondre aux enjeux spécifiques de chaque site, une attention particulière a été portée sur des thématiques ciblées, donnant lieu à des préconisations de gestion opérationnelles.

Toutefois, si la structure de nos rapports demeure inchangée, leur phase de rédaction a été profondément marquée par la cyberattaque ayant frappé le Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN) durant l'été 2025. Cet incident, qui a rendu les bases de données **GéoNature** indisponibles pour l'ensemble des partenaires, a nécessité une réadaptation immédiate de nos processus. Grâce à la sécurisation interne de nos données sur nos propres serveurs, l'intégrité de l'information a été préservée. Néanmoins, l'absence d'accès aux outils d'analyse centralisés a rendu l'intégration des comparaisons historiques plus complexe pour cette édition. Malgré ces contraintes, nos équipes se sont mobilisées pour garantir la qualité scientifique et la pertinence des conseils de gestion délivrés à chaque gestionnaire.

4. ACTIONS DE L'ASSOCIATION



4.1. Inventorier la biodiversité

La mission d'Aéro Biodiversité repose sur une conviction fondamentale : **on ne protège bien que ce que l'on connaît parfaitement**. L'inventaire de la biodiversité, loin d'être une simple énumération d'espèces, constitue la pierre angulaire de toutes nos interventions. Cette connaissance fine du patrimoine naturel est le préalable indispensable à toute stratégie de gestion, à chaque action de conservation ciblée ainsi qu'à nos programmes de sensibilisation.

4.1.1 Données de l'année

Fidèle à sa trajectoire de croissance maîtrisée, l'association poursuit la structuration de ses données pour garantir un suivi longitudinal de haute qualité. Chaque observation récoltée sur les plateformes est rigoureusement identifiée puis intégrée à nos bases de données, permettant ainsi de tracer l'évolution du vivant sur le temps long et sur une grande diversité de terroirs aéroportuaires.

Depuis 2023, la base de données est gérée par les services du SINP (Système d'information de l'inventaire du patrimoine naturel) et l'ensemble des données récoltées par l'association est ainsi remonté chaque année dans les bases de données nationales contribuant ainsi à enrichir la connaissance du patrimoine naturel et à permettre son accès au plus grand nombre. Toutefois, l'année 2025 a été marquée par un incident informatique majeur ayant affecté les serveurs du **MNHN**, perturbant temporairement les flux de transmission et l'accès à certaines plateformes nationales. Malgré ce contexte extérieur indépendant de notre volonté, Aéro Biodiversité a su maintenir l'intégrité de ses propres inventaires. Si cette situation impose une certaine complexité dans l'exploitation de nos données, elle n'altère en rien la précision de nos relevés de terrain.

L'étude menée cette année sur 81 plateformes a ainsi permis de collecter **30 964 nouvelles données**. Ce volume témoigne de la régularité de nos efforts et de l'implication constante des équipes. Au-delà des passages de nos experts, cette connaissance est également nourrie par la remontée d'observations opportunistes, clichés photographiques ou vidéos, transmises par les volontaires sur les sites. Ces contributions précieuses renforcent le maillage de surveillance et illustrent l'appropriation croissante des enjeux de biodiversité par les acteurs aéroportuaires, garantissant la continuité de la connaissance scientifique même face aux aléas techniques.

4.1.2 Nouvelles espèces inventoriées sur les plateformes métropolitaines

Parmi les espèces identifiées en métropole cette année, plusieurs n'avaient encore jamais été observées sur les terrains aéronautiques prospectés par l'association. Il convient toutefois de préciser que l'indisponibilité actuelle des services du MNHN limite nos capacités habituelles d'extraction et d'analyse croisée de nos jeux de données.

En raison de ces contraintes techniques, le recensement exhaustif des nouvelles occurrences pour l'année 2025 n'a pu être finalisé à ce jour. Néanmoins, afin d'illustrer la richesse continue de nos inventaires, nous présentons ci-après une sélection non exhaustive des nouvelles espèces inventoriées cette année.

4.1.2.1 Avifaune

FAUCON CRÉCERELLETTTE

Falco naumanni (Fleischer, 1818)



Photo 1 : Faucon crécerelle

Le **Faucon crécerelle** est un petit falconidé migrateur des milieux steppiques et des grands espaces ouverts. Il présente un dimorphisme sexuel marqué : le mâle arbore un dessus roux uniforme avec une tête gris-bleu tandis que la femelle est plus fortement barrée. Comme son nom l'indique, cette espèce ressemble fortement au Faucon crécerelle, rapace phare des plateformes aéroportuaires. Il s'en distingue néanmoins par une taille plus petite et par une palette de couleur unie chez le mâle. Son régime alimentaire est majoritairement insectivore, dominé par les orthoptères, ce qui le distingue des autres faucons européens.

Les plateformes aéroportuaires abritent une biodiversité exceptionnelle. Depuis quelques années, plusieurs aéroports et aérodromes sont situés sur la voie aérienne de la migration de l'**Ibis chauve**, un oiseau particulièrement menacé qui fait son retour en France après 300 ans d'absence.



Photo 2 : Ibis chauve

4.1.2.2 Flore

OPHRYS MIROIR

Ophrys speculum (Link, 1799)

L'**Ophrys miroir** est une orchidée méditerranéenne rare et remarquable par sa stratégie de pollinisation mimétique. Son labelle présente une macule centrale bleu irisé évoquant l'abdomen des femelles d'hyménoptères, notamment des guêpes du genre *Dasyscolia*. Cette ressemblance visuelle, associée à l'émission de composés chimiques analogues aux phéromones sexuelles, induit une pseudocopulation chez le mâle, assurant le transfert du pollen. Elle colonise des pelouses sèches, garrigues et milieux ouverts calcaires. Comme de nombreuses orchidées, elle dépend de symbioses de champignons spécifiques pour la germination, ce qui la rend très sensible aux perturbations écologiques. L'Ophrys miroir est classée « En danger » sur la liste rouge nationale.



Photo 3 : *Ophrys miroir* – Jordan BLAISE, avril 2026

4.1.2.3 Arthropodes

CRIQUET PANSU

Pezotettix giornae (Rossi, 1794)



Photo 4 : Criquepansu – Christelle BES, septembre 2025

Le **Criquepansu** est un orthoptère présent dans les milieux ouverts méditerranéens. De petite taille, il se distingue par un corps trapu et l'absence d'ailes. Sa coloration variable assure un bon camouflage sur les sols nus et dans la végétation basse. L'espèce fréquente les pelouses sèches, les friches et les garrigues. Le Criquepansu se nourrit de végétaux et les adultes sont principalement observables en fin d'été et en automne. Sensible à la fermeture des milieux, il constitue un excellent indicateur de la qualité écologique des habitats ouverts qui constituent les plateformes aéroportuaires.

4.1.3 Nouvelles espèces sur les plateformes des Antilles

Sur les plateformes antillaises partenaires de l'association, un effort de prospection accru a permis d'identifier plusieurs nouvelles espèces, parmi lesquelles certaines sont présentées ci-dessous :

COMMÉLINE DRESSÉE

Commelina erecta



La **Comméline dressée** est une plante herbacée des régions tropicales et subtropicales, appartenant aux Commélinacées. Elle pousse dans les milieux ouverts et les bords de route. Ses tiges dressées portent des feuilles vertes allongées et de petites fleurs bleues à violettes, reconnaissables à leurs deux pétales visibles. Très adaptable, elle tolère des conditions variées et attire les insectes pollinisateurs.

Cette plante a été recensée sur l'aéroport de **Fort-de-France**, en Martinique.

Photo 5 : Comméline dressée – Mériem METHLOUTHI, juin 2025

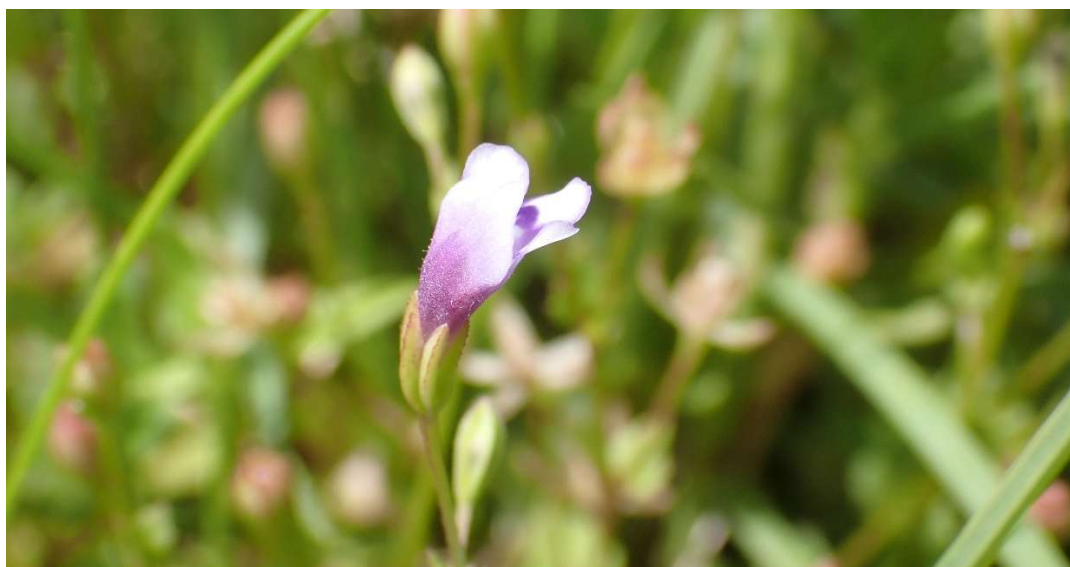


Photo 6 : Torenia crustacea – Mériem METHLOUTHI, septembre 2025

PETIT BLONGIOS

Ixobrychus exilis (Gmelin, 1789)

Le **Petit Blongios**, ou Kaiali jaune en créole martiniquais, est un petit héron discret vivant dans les zones humides comme les marais, les canaux et les roselières. De taille modeste, il se distingue par son plumage brun et beige qui lui permet de se camoufler facilement parmi les roseaux. Très furtif, il est souvent difficile à observer car il reste immobile ou se déplace lentement pour échapper aux prédateurs. Il se nourrit principalement d'insectes, de petits poissons et d'amphibiens.

Cet oiseau menacé a été identifié dans les canaux de l'aéroport de **Fort-de-France**, en Martinique.



Photo 7 : Petit Blongios

ÉRISMATURE ROUSSE

Oxyura jamaicensis (Gmelin, 1789)

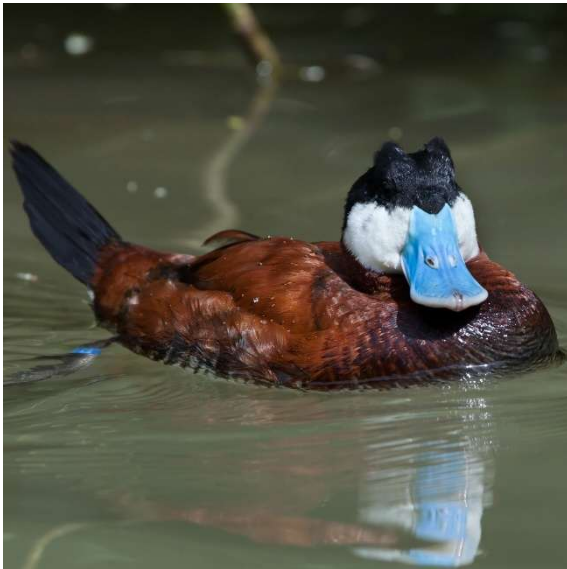


Photo 8 : Érismature rousse

L'**Érismature rousse** est un canard plongeur d'origine américaine. Le mâle en plumage nuptial se reconnaît facilement à son plumage roux vif, sa joue blanche surmontée d'une calotte sombre et son bec bleuté. Cette espèce est associée aux étangs d'eau douce de faible profondeur comportant de la végétation flottante. L'Érismature rousse est sédentaire dans les Antilles.

Ce canard a été identifié sur l'aéroport de **Pointe-à-Pitre** en Guadeloupe par AMAZONA (association ornithologique de l'île, sur la base d'une collaboration avec Aéro Biodiversité et l'aéroport).

MICRATHYRIA AEQUALIS

Micrathyría aequalis (Hagen, 1861)

Micrathyría aequalis est une libellule tropicale qui se reconnaît facilement à ses ailes transparentes et symétriques, souvent avec des taches sombres à la base, et à son corps vert à bleu métallique. Active en journée, elle fréquente les étangs, rivières et marais, où elle chasse les insectes volants. Commune dans les zones humides tropicales, elle est un bon indicateur de la qualité de l'eau.

Cette libellule a été identifiée à proximité des canaux de l'aéroport de **Pointe-à-Pitre**, en Guadeloupe.



Photo 9 : *Micrathyría aequalis* – Daniel CHANTREL-VALAT, octobre 2025

ANOLIS D'ANGUILLA

Ctenonotus gingivinus (Cope, 1864)



Photo 10 : *Anolis d'Anguilla* – Mériem METHLOUTHI, avril 2025

L'**Anolis d'Anguilla** est un petit lézard endémique des îles d'Anguilla et des îles proches des Caraïbes. Il mesure généralement moins de 20 cm et présente un corps fin avec une couleur variable, souvent vert vif ou brun selon son environnement, ce qui lui permet de se camoufler efficacement. Le mâle se distingue notamment à son fanion jaune caractéristique. Agile et rapide, cet insectivore vit principalement dans les arbres, les buissons et parfois autour des habitations humaines.

Ce lézard a été observé sur la bordure de l'emprise de l'aéroport de **Grand-Case**, à Saint-Martin.

BOIS TEURTRE

Solanum bahamense

Le Bois teurtre est un petit arbre tropical appartenant à la famille des Solanacées. Il se distingue par ses feuilles simples, ovales et ses fleurs blanches ou violettes regroupées en inflorescences. Originaire des régions côtières des Caraïbes et de l'Amérique centrale, il pousse souvent sur les sols sablonneux et calcaires. Ses fruits sont des baies globuleuses parfois utilisées en médecine traditionnelle pour leurs propriétés anti-inflammatoires et digestives. Le Bois teurtre joue également un rôle écologique important, offrant nourriture et abri à la faune locale tout en stabilisant les sols côtiers face aux intempéries.



Photo 11 : Bois teurtre – Mériem METHLOUTHI, octobre 2025

Cette plante a été recensée sur l'aéroport de **Grand-Case**, à Saint-Martin.



Photo 12 : Indigofera hendecaphylla – Daniel CHANTREL-VALAT, octobre 2025

4.2. Sensibiliser à la biodiversité

L'animation et la sensibilisation aux enjeux de biodiversité constituent le **second axe des actions de l'association**. Depuis 2023, l'association et ses partenaires que sont l'UAF et la DGAC, perpétuent **une journée annuelle d'échange** autour des questions de biodiversité à destination des aéroports et des aérodromes. Par ailleurs, le plus gros de la sensibilisation se fait directement sur les terrains aéronautiques auprès du personnel et des usagers des plateformes qui sont encouragés à accompagner les chargés d'études lors des relevés naturalistes. À cette occasion, **des animations plus spécifiques peuvent être faites, notamment par exemple avec des scolaires**. Enfin, **Aéro Biodiversité participe à divers évènements organisés par les acteurs aéroportuaires** et profite de la visibilité offerte pour sensibiliser un plus large public aux enjeux écologiques présents sur les plateformes aéroportuaires.

Comme tous les ans, l'association est allée à la rencontre des dirigeants de clubs lors du congrès annuel de la FFA qui s'est tenu à Saint Malo.



Photo 10 : Congrès annuel de la FFA – Hélène Abraham, mars 2025

De même une présence et une intervention ont eu lieu au Mondial de l'ULM sur l'aéroport de Blois mi-septembre. Des journées portes ouvertes sur certains terrains (Annecy, Vannes et Cannes par exemple) ont permis d'aller à la rencontre du grand public pour l'association.

Aéroports de Paris a sollicité l'association pour participer à une journée biodiversité à la maison de l'environnement près d'Orly. Des ateliers ont été proposés aux enfants des centres de loisirs situés à proximité mais aussi aux salariés de la plateforme. Elle a rencontré un très grand succès.

Pour la deuxième année, l'association a été sollicitée par l'association « Rêves de gosses » et a réalisé deux animations au musée de l'air du Bourget et sur deux autres terrains devant des enfants en situation de handicap.

Nous remercions l'aéroport de Tours qui a bien voulu nous accueillir mi-mars pour réaliser la formation des nouvelles équipes de saisonniers afin de pouvoir montrer les protocoles en pratiquant sur un terrain aéronautique.

4.2.1 Organisation d'événements

4.2.1.1 Journée d'échanges Aéro biodiversité / DGAC / UAF / FFA

Une 3e édition sous le signe de la consolidation et de l'innovation

S'inscrivant dans la continuité du succès des années précédentes, la DGAC, l'UAF&FA, Aéro Biodiversité et la FFA ont organisé, le jeudi 13 mars 2025, la troisième édition de leur séminaire national dans les locaux de la DGAC. Cet événement a marqué un tournant par son ampleur, rassemblant plus de 300 participants (en présentiel et distanciel), témoignant de la mobilisation croissante du secteur pour préserver la richesse écologique des plateformes. Avec environ 500 km² d'espaces semi-naturels, soit environ 70 % de leur surface totale, les aéroports français constituent un maillage de biodiversité dont la protection et la valorisation sont désormais au cœur des enjeux d'exploitation.



Photo 11 : Journée d'échange Aéro Biodiversité/DGAC/UAF/FFA – Mathis MARIE, mars 2025

Une expertise technique au service de l'innovation environnementale

La matinée a été rythmée par des interventions techniques de haut niveau, illustrant la complexité et la modernité des enjeux aéroportuaires. Thibault Spor (DGAC) a ouvert le débat sur l'articulation entre le déploiement des énergies renouvelables et la préservation des sols, en traitant de la problématique du photovoltaïque face à l'artificialisation nette (ZAN). Cette approche a été complétée par une dimension humaine et sociale avec l'intervention de Jean-Luc Charron (FFA), qui a souligné l'importance de la pédagogie et des sciences participatives comme leviers d'acceptabilité et de promotion des activités aéronautiques.

L'innovation numérique a également occupé une place centrale avec la présentation par Nicolas Bernard (Groupe ADP) de l'outil Biodivers'IT. Ce dispositif de monitoring, né d'un consortium européen, devrait permettre de piloter la biodiversité grâce à des indicateurs digitalisés et des unités mobiles de relevés (Rover). Enfin, une table ronde dédiée à la directive CSRD a réuni des représentants de Vinci Airports, du Groupe ADP, de la DGAC et du cabinet BTEE. Les échanges ont permis de démontrer que, loin d'être une simple contrainte réglementaire, la transparence extra-financière constitue une opportunité majeure pour structurer des stratégies de durabilité robustes et partagées à l'échelle du secteur.

Retours d'expérience et gestion opérationnelle des milieux

L'après-midi a été consacrée à la mise en œuvre opérationnelle des politiques de préservation, avec un focus particulier sur les milieux sensibles et les continuités biologiques. Mériem Methlouthi (Aéro Biodiversité) a introduit cette séquence en détaillant les services écosystémiques rendus par les zones humides, tels que l'atténuation des crues ou le piégeage du carbone, tout en soulignant la nécessité d'une gestion différenciée pour concilier ces réservoirs de vie avec la sécurité aérienne. Ce sujet a été illustré par le témoignage de Pascal Marcoux (Edeis) pour l'aéroport de Saint-Martin Grand Case, exposant les défis spécifiques liés à ces écosystèmes en milieu insulaire.

La question de la connectivité écologique a ensuite été explorée lors d'une table ronde dédiée aux trames vertes, bleues et noires, réunissant Honorine Roche (Aéro Biodiversité) et des gestionnaires de plateformes aux enjeux contrastés. L'aéroport de Perpignan, représenté par Sandrine Brevet, a ainsi partagé son succès dans l'aménagement de passages à faune permettant de maintenir les corridors biologiques tout en sécurisant les emprises contre l'intrusion de grands mammifères. Parallèlement, Maxime Leclerc a présenté l'engagement de l'aéroport de La Réunion Roland Garros, qui déploie depuis 2013 des mesures d'extinction lumineuse saisonnière pour protéger le Pétrel de Barau, un oiseau marin menacé d'extinction. Enfin, Bastien Haudebourg (DREAL Occitanie) a apporté un éclairage réglementaire indispensable sur les procédures de dérogation relatives aux espèces protégées, avant que François Bouvier (Président du Comité Scientifique d'Aéro Biodiversité) ne clôture la journée en prônant une approche holistique et systémique de la biodiversité aéroportuaire.

4.2.2 Participation à des événements partenaires

4.2.2.1 Rêves de Gosses

Fidèle à ses valeurs de transmission et de solidarité, l'association a renouvelé son engagement auprès du programme **Rêves de Gosses**. Cette initiative exemplaire vise à favoriser l'inclusion des enfants en situation de handicap en les immergeant dans l'univers de l'aéronautique pour briser les barrières de la différence.



Photo 12 : journée Rêves de Gosse au Musée de l'Air et de l'Espace – Hélène Abraham, mars 2025

L'événement s'est déroulé le 1er avril 2025 dans le cadre prestigieux du **Musée de l'Air et de l'Espace à l'Aéroport du Bourget**. Pour cette occasion, une équipe de six naturalistes d'Aéro Biodiversité s'est mobilisée afin d'animer une session interactive en amphithéâtre.

À travers un jeu de rôle immersif, les enfants ont pu se glisser dans la peau d'un naturaliste sur le terrain. Cette approche ludique a permis de sensibiliser ces jeunes passionnés à la richesse de la faune et de la flore aéroportuaires, tout en leur offrant un moment d'évasion et de découverte. La réussite de cette journée témoigne de la capacité de l'association à adapter son expertise scientifique pour en faire un outil de partage et d'épanouissement pour tous.

4.2.2.2 La journée de la Biodiversité sur l'aéroport de Paris Orly

Le 22 mai 2025, à l'occasion de la **Journée internationale de la diversité biologique**, l'aéroport de Paris-Orly a organisé un événement dédié à la connaissance et à la préservation de son patrimoine naturel.

Trois chargées d'études d'Aéro Biodiversité se sont mobilisées pour animer un stand lors de cette journée pédagogique à travers différents pôles thématiques. Les ateliers, conçus pour être à la fois ludiques et scientifiques, ont permis d'explorer trois piliers de l'écosystème aéroportuaire : **les oiseaux, les amphibiens et les pollinisateurs**.

Cette édition a rencontré un franc succès, accueillant près de **300 enfants**. Pour les jeunes participants, ce fut une occasion unique de porter un nouveau regard sur l'aéroport, perçu non plus seulement comme une infrastructure de transport, mais comme un véritable réservoir de vie. Ce moment fort, marqué par l'intensité des échanges et la curiosité des élèves, souligne l'importance des actions de transmission pour ancrer la culture de la biodiversité auprès des générations futures.



4.2.2.3 Mondial de l'ULM

L'association a comme d'habitude participé au mondial de l'ULM cette année. Celui-ci s'est tenu du 5 au 7 septembre 2025 sur l'aérodrome de Blois-Le-Breuil (LFOQ).

4.2.2.4 Fête de l'aviation sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu

Le dernier week-end de septembre s'est tenu de nouveau le fête de l'aviation, un évènement visant à promouvoir les activités, métiers et savoir-faire en lien avec l'espace

et l'air. Comme l'an passé les équipes d'Aéro Biodiversité étaient présentes sur un stand afin d'échanger avec le public sur la biodiversité et notamment celle de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.



04 77 72 32 25 - WWW.FETEDELAVIATION.FR

4.2.2.5 Participation à des portes ouvertes d'aéroports

Cette année l'association a pu participer à des portes ouvertes à la demande des aéroports. La participation d'Aéro Biodiversité lors de ces journées portes ouvertes est une opportunité pour promouvoir et sensibiliser le public aéroportuaire mais également extérieur au monde de l'aérien. L'association s'est donc rendu cette année sur deux plateformes dans le cadre de ces journées portes ouvertes, celle de l'aéroport d'Annecy le 13 septembre 2025, ainsi que sur l'aéroport de Vannes le week-end du 20 septembre 2025.

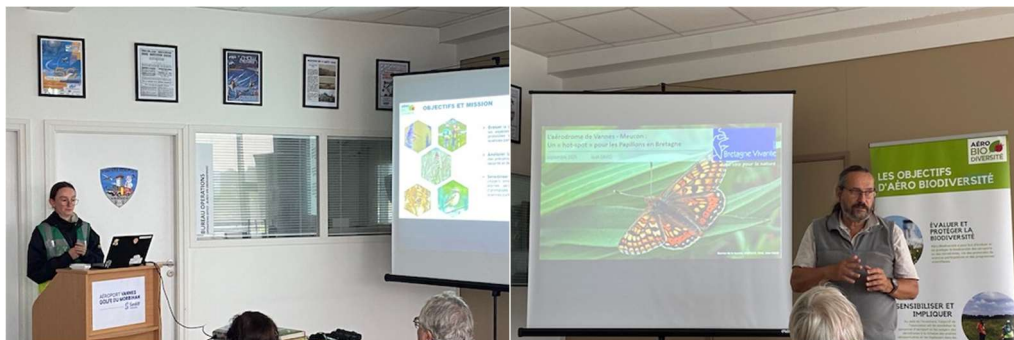


Photo 13 : journées du patrimoine à Vannes avec Bretagne Vivante – Hélène Abraham, mars 2025



Photo 14 : journée porte ouverte Aéroport d'Annecy – Hélène Abraham, mars 2025

5. ENJEUX ET DYNAMIQUES DE L'AVIFAUNE AEROPORTUAIRE



5.1. Introduction

Les oiseaux constituent l'un des groupes faunistiques les plus visibles et les mieux étudiés dans les écosystèmes terrestres. En France métropolitaine, plus de 400 espèces sont régulièrement observées, occupant une grande diversité de milieux naturels et anthropisés.

Si la présence des oiseaux est souvent associée au risque aviaire sur les aérodromes, une donnée opérationnelle importante et normale puisque la grande majorité des collisions implique l'avifaune, ils n'en demeurent pas moins un patrimoine naturel majeur qui occupe une place centrale dans les écosystèmes aéroportuaires. Présents tout au long de l'année ou simplement de passage lors des migrations, ils utilisent les prairies, fourrés, zones humides et infrastructures périphériques comme habitats de reproduction, de nourrissage ou de repos. Dans un contexte national marqué par l'intensification agricole, l'urbanisation croissante et la fragmentation des habitats, les aérodromes représentent parfois les dernières grandes étendues ouvertes d'un territoire.

Les travaux menés par Aéro Biodiversité depuis 2015 confirment que ces espaces constituent de véritables sanctuaires pour une avifaune riche et diversifiée, mêlant espèces communes, en déclin, ainsi que des espèces patrimoniales et protégées. Cette section détaille les enjeux écologiques de ces milieux et les dynamiques observées sur les plateformes partenaires de l'association. Elle analyse également les interactions avec l'activité aérienne pour démontrer qu'à travers des leviers de gestion adaptés, il est non seulement possible, mais surtout essentiel, de concilier la sécurité des vols avec la pérennité de ces réservoirs de biodiversité.

5.1.1 Généralités : l'avifaune en France et son évolution sur 20 ans – données du STOC

Le programme STOC (Suivi Temporel des Oiseaux Communs) constitue l'un des piliers du suivi de la biodiversité en France. En 2019, un bilan de 30 ans de données a été publié par Vigie-Nature, en collaboration étroite avec le Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN), l'OFB, la LPO, BirdLife et Agir pour la Biodiversité (*Fontaine et al., 2019*).

Ce suivi temporel offre une vision précise des dynamiques de population à l'échelle nationale. Il permet non seulement de mesurer l'érosion de l'avifaune sur les deux dernières décennies, mais aussi d'identifier les facteurs environnementaux et anthropiques, tels que l'intensification agricole ou l'urbanisation, qui dictent ces évolutions. Ces données de référence sont essentielles pour mettre en perspective le rôle de refuge que peuvent jouer les plateformes aéroportuaires face au déclin global de certaines espèces.

5.1.1.1 Dynamique des populations en France : espèces en déclin et populations en essor

L'analyse des données du programme STOC révèle des trajectoires très divergentes selon les espèces, illustrant la pression exercée sur certains habitats et la capacité d'adaptation de certains oiseaux d'espaces ouverts ou anthropisés.

Une érosion marquée des populations en situation de menace

Le premier constat concerne une chute significative des effectifs pour plusieurs espèces emblématiques des milieux aéroportuaires. Le déclin du Pipit farlouse (-66 % en 19 ans) illustre une tendance lourde qui touche également le Martinet noir (-46 %) ou l'Alouette des champs (-22 %).

Malheureusement, ces exemples ne sont pas des cas isolés : de nombreuses espèces communes fréquentant les milieux aéroportuaires subissent une érosion constante de leurs populations (tableau 1).



Photo 13 : Pipit farlouse (*Anthus pratensis*) sur l'Aéroport de Brest, Aéro Biodiversité

Nom vernaculaire	Nom scientifique	LR Fr	Tendance 2001 - 2019
Pipit farlouse	<i>Anthus pratensis</i>	VU	-66,3%
Tarier des prés	<i>Saxicola rubetra</i>	VU	-60,3%
Bruant jaune	<i>Emberiza citrinella</i>	VU	-53,6%
Verdier d'Europe	<i>Chloris chloris</i>	VU	-50%
Martinet noir	<i>Apus apus</i>	NT	-46,2%
Pouillot fitis	<i>Phylloscopus trochilus</i>	NT	-44,7%
Perdrix grise	<i>Perdix perdix</i>	NT	-43,4%
Corbeau freux	<i>Corvus frugilegus</i>	LC	-36,7%
Fauvette des jardins	<i>Sylvia borin</i>	NT	-32,7%
Chardonneret élégant	<i>Carduelis carduelis</i>	VU	-30,8%
Accenteur mouchet	<i>Prunella modularis</i>	LC	-26,5%
Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	NT	-25,2%
Hirondelle de fenêtre	<i>Delichon urbicum</i>	NT	-23,3%
Alouette des champs	<i>Alauda arvensis</i>	NT	-22,6%
Bruant proyer	<i>Emberiza calandra</i>	LC	-20,5%
Troglodyte mignon	<i>Troglodytes troglodytes</i>	LC	-20%
Faucon crécerelle	<i>Falco tinnunculus</i>	NT	-18,4%

Tableau 1 : Espèces d'oiseaux communs sur les aéroports avec des effectifs en déclin sur 19 ans (STOC) - VU = Vulnérable ; NT = Quasi menacé ; LC = Préoccupation mineure

Il est important de souligner que ces tendances sont quasi systématiquement corrélées à la Liste Rouge nationale. La majorité des espèces de ce tableau présente un statut de conservation défavorable (Vulnérable ou Quasi menacé), confirmant la fragilité de ces populations à l'échelle du territoire. Pour ces oiseaux, les plateformes aéroportuaires, par leurs vastes prairies et leurs infrastructures, constituent des zones refuges essentielles.

Des dynamiques de croissance au statut de conservation favorable

À l'inverse, d'autres populations affichent une dynamique d'expansion remarquable. Si l'augmentation des effectifs du Pigeon ramier, dont la population a doublé sur la période, est particulièrement emblématique, elle ne constitue pas un cas isolé. Plusieurs autres espèces familières de l'environnement aéroportuaire prospèrent également, montrant une grande capacité à bénéficier des conditions écologiques actuelles (tableau 2).



Photo 14 : Pigeon ramier sur l'Aéroport de Sézanne - Saint-Rémy, Aéro Biodiversité

Nom vernaculaire	Nom scientifique	LR Fr	Tendance 2001 - 2019
Mouette rieuse	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	NT	140,7%
Pigeon ramier	<i>Columba palumbus</i>	LC	100,1%
Choucas des tours	<i>Corvus monedula</i>	LC	85,4%
Oedicnème criard	<i>Burhinus oedicanus</i>	LC	77,2%
Faisan de Colchide	<i>Phasianus colchicus</i>	LC	46,2%
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	LC	46,1%
Fauvette à tête noire	<i>Sylvia atricapilla</i>	LC	29,6%
Étourneau sansonnet	<i>Sturnus vulgaris</i>	LC	22,4%
Hypolaïs polyglotte	<i>Hippolais polyglotta</i>	LC	16,3%
Mésange bleue	<i>Cyanistes caeruleus</i>	LC	14,6%
Pie bavarde	<i>Pica pica</i>	LC	14,5%
Mésange charbonnière	<i>Parus major</i>	LC	7,4%
Merle noir	<i>Turdus merula</i>	LC	7%
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>	LC	5,6%
Pinson des arbres	<i>Fringilla coelebs</i>	LC	4,9%

Tableau 2 : Espèces d'oiseaux communs sur les aéroports avec des effectifs en hausse sur 19 ans (STOC)
- VU = Vulnérable ; NT = Quasi menacé ; LC = Préoccupation mineure

À l'exception de la Mouette rieuse, l'intégralité des espèces en progression dans ce tableau est classée en Préoccupation mineure. Cette cohérence entre l'augmentation des effectifs (STOC) et le statut de conservation (Liste Rouge) confirme la robustesse de ces outils pour évaluer l'état de santé de l'avifaune sur le territoire et, par extension, sur les plateformes aéroportuaires.

5.1.2 Impact de la spécialisation écologique sur l'évolution des cortèges d'oiseaux

Au-delà des trajectoires individuelles, le regroupement des espèces par affinités écologiques, ou cortèges, permet de mettre en lumière les mécanismes biologiques qui dictent ces évolutions. Le déclin ou l'essor d'une population est en effet intimement lié à son degré de dépendance à un milieu spécifique, une dynamique que l'on nomme la spécialisation écologique.

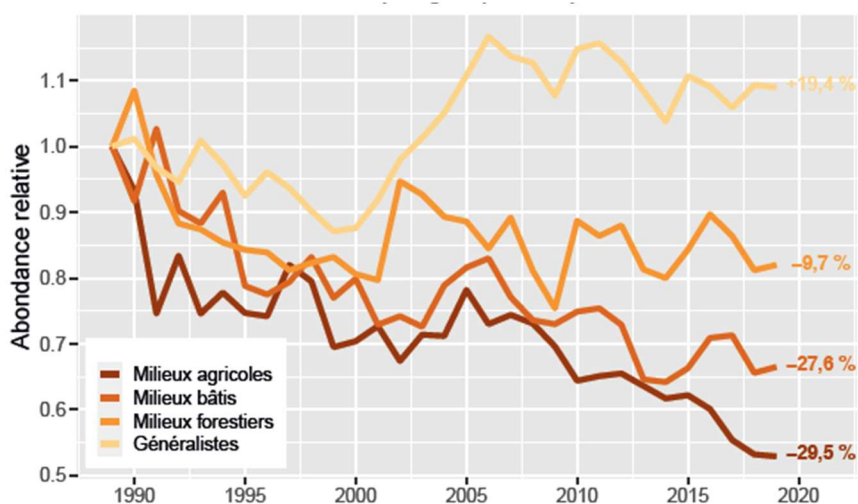


Figure 5 : Evolution des indicateurs par groupe de spécialisation, STOC, Vigie nature, 2019

Les données du STOC confirment que les oiseaux spécialistes sont les premières victimes des modifications paysagères à grande échelle (Figure 6). Parmi eux, le groupe des spécialistes des milieux agricoles, tel que le Pipit farlouse, enregistre la régression la plus sévère (Figure 7). Ces oiseaux, extrêmement dépendants de la qualité des prairies et de la présence d'insectes, subissent la disparition des jachères et l'usage des intrants chimiques de l'agriculture. Dans ce paysage fragmenté, les plateformes aéroportuaires jouent un rôle de substitut écologique majeur, offrant de vastes surfaces enherbées sanctuarisées où ces espèces peuvent encore accomplir leur cycle biologique.

L'analyse des trajectoires d'évolution révèle une réalité plus complexe qu'une simple opposition entre déclin des spécialistes et succès des généralistes. Si les spécialistes du bâti, à l'image du Martinet noir, dépendent étroitement des infrastructures humaines pour nicher, leur situation est hétérogène (Figure 7). La rénovation thermique des bâtiments et la raréfaction des cavités naturelles réduisent drastiquement leurs sites de reproduction traditionnels. Dans ce contexte, les infrastructures techniques et les hangars aéroportuaires deviennent des sites stratégiques de substitution. Toutefois, cette dépendance au bâti ne

garantit pas une dynamique uniforme, certaines espèces parvenant mieux que d'autres à s'adapter à la modernisation des structures.

À l'inverse, si les populations d'oiseaux généralistes sont souvent perçues comme étant en progression constante grâce à leur plasticité écologique, la réalité du terrain est plus contrastée. Certes, leur capacité à exploiter une large gamme de ressources et leur tolérance à l'anthropisation leur confèrent un avantage compétitif certain. Mais comme le montre la Figure 7, ce groupe n'est pas épargné par les pressions environnementales : des espèces comme le Chardonneret élégant, le Corbeau freux ou le Verdier d'Europe affichent des trajectoires en net déclin à l'échelle nationale.

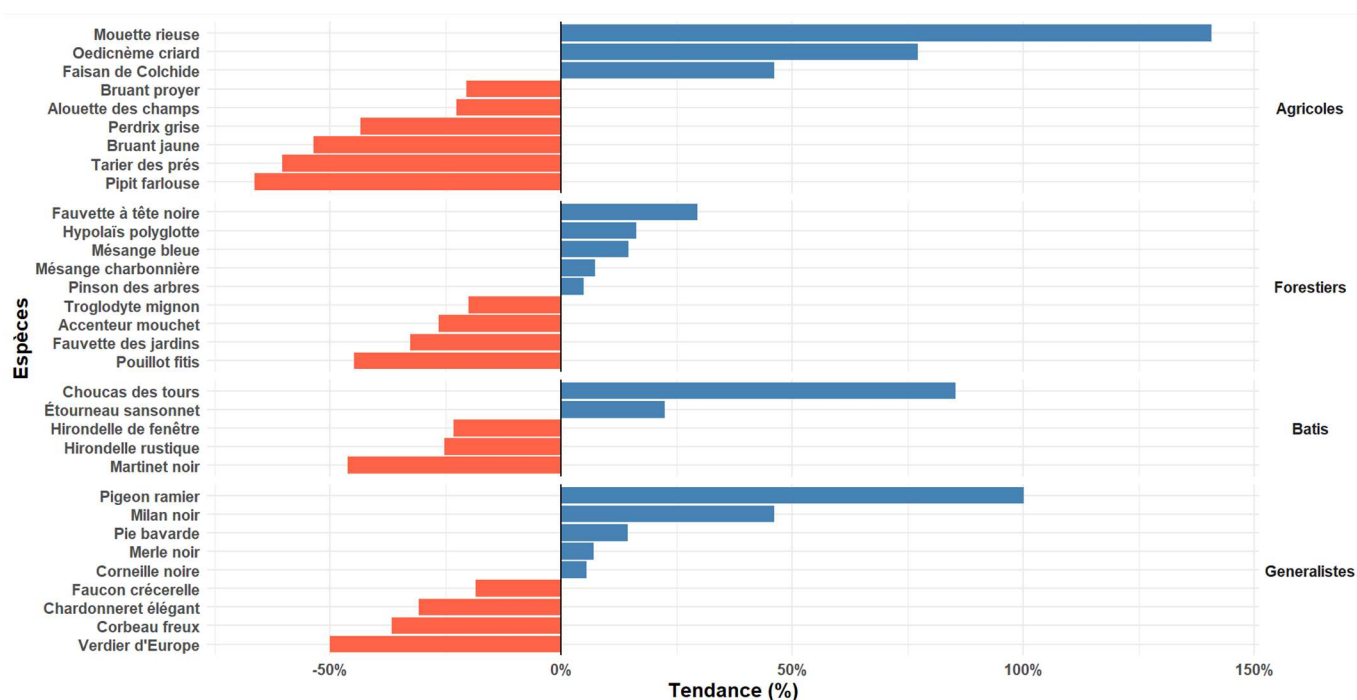


Figure 7 : Dichotomie des trajectoires d'évolution de l'avifaune aéroportuaire selon leur spécialisation écologique, visuel d'Aéro Biodiversité d'après les données du STOC, Vigie-Nature

En définitive, cette réalité complexe souligne la double identité des aéroports : ils agissent simultanément comme des zones de refuge pour les spécialistes les plus fragiles et comme des terrains d'opportunité pour les généralistes les plus adaptables. Cette observation suggère toutefois que la réussite biologique ne dépend pas uniquement du degré de spécialisation théorique de l'espèce, mais d'une combinaison de facteurs plus fins, incluant la disponibilité des ressources alimentaires sur site et la résilience individuelle face à l'anthropisation et aux changements globaux.

5.2. Comprendre l'avifaune aéroportuaire

5.2.1 Une diversité d'habitats pour une diversité d'espèces.

La diversité des espèces ornithologiques observées sur les plateformes aéronautiques n'est pas le fruit du hasard : elle reflète directement la richesse et l'hétérogénéité des habitats qui les composent. Loin d'être des espaces uniformes, les aéroports constituent des écosystèmes complexes où s'entremêlent plusieurs ensembles fonctionnels, répondant

aux besoins vitaux de cortèges d'oiseaux aux exigences variées. Cette hétérogénéité écologique explique la coexistence, sur un même site, d'espèces aux écologies très différentes, que l'on peut regrouper selon plusieurs ensembles fonctionnels.

Les milieux ouverts et semi-ouverts

Les vastes étendus de prairies, pelouses et friches représentent l'identité écologique majeure des aéroports. Complétées par des structures bocagères (haies, fourrés), elles offrent des zones de reproduction et de nourrissage irremplaçables pour les espèces nichant au sol.



Photo 15 : Milieu ouvert - Prairie de l'Aéroport de Dinard, Aéro Biodiversité



Quelques espèces d'oiseaux associées aux milieux ouverts et observés en 2025 (de gauche à droite) : Alouette des champs (*Alauda arvensis*), Pipit farlouse (*Anthus pratensis*), Œdicnème criard (*Burhinus oedicnemus*), Bruant proyer (*Emberiza calandra*). Leur présence confirme le rôle de ces espaces comme réservoirs de biodiversité pour la plaine.

Les zones humides

Qu'il s'agisse de mares permanentes, d'étangs, de bassins de rétention ou de zones temporairement inondées, les milieux humides aéroportuaires enrichissent

considérablement l'attractivité des sites. Ils attirent une avifaune spécialisée et servent souvent de haltes migratoires.



Photo 16 : Mare – Aéroport de Morlaix, CB, 2025



Quelques espèces d'oiseaux associées aux milieux humides et observés en 2025 (de gauche à droite) Héron cendré (*Ardea cinerea*), Chevalier guignette (*Actitis hypoleucos*), Bergeronnette printanière (*Motacilla flava*), Martin pêcheur (*Alcedo atthis*).

Les forêts ou lisières forestières

La présence de boisements, de bosquets ou de lisières, en périphérie ou au sein même des emprises, apporte une dimension verticale indispensable. Ces milieux accueillent des spécialistes exigeants : si les conifères attirent le Hibou moyen-duc, la Mésange huppée ou le Roitelet huppé, les vieux boisements sont le terrain de chasse privilégié du Pic épeiche. Ce cortège forestier est complété par des espèces plus communes mais essentielles au maillage écologique

e



Photo 17 : Forêt – Aéroport de Deauville, Aéro Biodiversité



Quelques espèces d'oiseaux associées aux milieux forestiers et observés en 2025 (de gauche à droite) Fauvette à tête noire (*Sylvia atricapilla*), Rougegorge familier (*Erithacus rubecula*), Pic épeiche (*Dendrocopos major*), Pouillot véloce (*Phylloscopus collybita*).

Le milieu bâti

Les infrastructures aéroportuaires (hangars, terminaux, bâtiments techniques) offrent des conditions abritées qui miment les parois rocheuses ou les cavités naturelles. Ce milieu anthropisé est devenu le domaine de prédilection des espèces affectionnant les zones abritées qui y trouvent des conditions optimales pour la nidification.



Photo 6 : Hangar de l'aéroport du Touquet-Côte-d'Opale, Aéro Biodiversité



Quelques espèces d'oiseaux associées aux milieux bâtis et observés en 2025 (de gauche à droite) Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*), Moineau domestique (*Passer domesticus*), Rougequeue noir (*Phoenicurus ochruros*), Bergeronnette grise (*Motacilla alba*).

Enfin, certaines espèces dites opportunistes parviennent à exploiter l'intégralité de cette mosaïque paysagère. La Corneille noire (*Corvus corone*), le Pigeon ramier (*Columba palumbus*) ou encore l'Étourneau sansonnet (*Sturnus vulgaris*) illustrent parfaitement cette réussite adaptative. Comme le soulignent les données nationales du STOC, leur capacité à naviguer entre tous ces milieux leur permet non seulement de se maintenir, mais de voir leurs populations progresser, témoignant d'une résilience remarquable face aux évolutions environnementales.

5.2.2 Pourquoi les aéroports constituent-ils des pôles d'attractivité majeurs ?

L'attractivité des plateformes aéroportuaires pour l'avifaune se traduit par des chiffres éloquentes. En 2025, les chargés d'études d'Aéro Biodiversité ont réalisé **6 729 observations**, recensant un total de **279 espèces**. Cette diversité se répartit entre la **métropole**, la **Corse (180 espèces)** et les **Antilles (99 espèces)**. Sur le territoire corse, des observations spécifiques soulignent l'intérêt biogéographique des sites avec la présence exclusive du Monticole bleu, du Moineau cisalpin, du Gobemouche tyrrhénien, du Martinet à ventre blanc et de l'Étourneau unicolore.

En moyenne sur l'année 2025, nous avons pu observer **46 espèces d'oiseaux** par plateforme. L'aérodrome de **Paris-Saclay-Versailles** (anciennement Toussus-le-Noble) (TNF) s'illustre particulièrement en 2025 comme le site le plus diversifié avec **77 espèces inventoriées**.

Il est à noter que parmi les 180 espèces inventoriées en 2025, 10 espèces (ci-dessous) représentent 26 % des observations totales de l'année, témoignant de la dominance de certains cortèges très adaptés au milieu aéroportuaire.



Corneille noire
(*Corvus corone*)



Pigeon ramier
(*Columba palumbus*)



Faucon crécerelle
(*Falco tinnunculus*)



Buse variable
(*Buteo buteo*)



Alouette des champs
(*Alauda arvensis*)



Tarier pâtre
(*Saxicola rubicola*)



Merle noir
(*Turdus merula*)



Pie bavarde
(*Pica pica*)



Hirondelle rustique
(*Hirundo rustica*)



Linotte mélodieuse
(*Linaria cannabina*)

Une responsabilité écologique face au déclin national

La mise en perspective de ces inventaires avec les données du STOC national et la Liste Rouge des oiseaux menacés en France révèle une responsabilité écologique majeure. Des espèces comme l'Alouette des champs ou le Faucon crécerelle, spécialistes des milieux ouverts et prairiaux, sont omniprésentes sur nos plateformes alors qu'elles subissent un déclin national marqué et possèdent un statut de conservation défavorable. Ce constat s'étend au Tarier pâtre, à l'Hirondelle rustique et à la Linotte mélodieuse. Pour ces oiseaux en régression sur le territoire, les prairies aéroportuaires ne sont plus de simples espaces de transition, mais de véritables habitats refuges.

Les piliers de l'attractivité fonctionnelle

Si les oiseaux investissent ces espaces, c'est parce que les plateformes répondent avec précision à leurs besoins vitaux : alimentation, reproduction, repos, thermorégulation, mue et haltes migratoires nécessaires au réapprovisionnement énergétique. Chaque espèce sélectionne les milieux offrant les ressources et conditions optimales pour l'une ou plusieurs de ces fonctions. Cette présence résulte de quatre atouts fonctionnels majeurs propres au domaine aéroportuaire :

- **L'abondance des ressources alimentaires** : La gestion raisonnée des espaces verts favorise une biomasse riche et variée, offrant une réserve de nourriture abondante (insectes, graines, micromammifères, petits reptiles et amphibiens).
- **Une structure de végétation propice à la nidification** : Les vastes prairies peu perturbées et généralement plus extensives que les zones agricoles périphériques, offrent des conditions de nidification idéales. Les zones humides artificielles (bassins de rétention, fossés, noues) complètent ce dispositif en attirant les espèces liées à l'eau.
- **Le paradoxe du calme aéroportuaire** : En dehors des pistes, les plateformes offrent des zones de quiétude inattendues. Moins fréquentées que les parcs urbains ou les sentiers de randonnée, elles garantissent aux oiseaux des périodes de repos et de thermorégulation sans dérangement humain direct.
- **Des espaces ouverts de prestige** : La configuration dégagée des sites est particulièrement favorable aux comportements de parade nuptiale et à la surveillance des prédateurs, des facteurs clés pour le succès reproducteur.

Ces caractéristiques font des plateformes aéronautiques des espaces fonctionnels uniques et des refuges écologiques pour de nombreuses espèces.

5.2.3 Rôles écologiques variés de l'avifaune

Si la présence de l'avifaune sur les plateformes aéroportuaires constitue un enjeu de sécurité aérienne indéniable, le risque de collision restant une priorité opérationnelle, elle ne peut se réduire à cette seule dimension. L'enjeu moderne n'est plus l'exclusion systématique, mais la compréhension fine des interactions entre les espèces et leur milieu. Cette approche permet de concilier la sécurité des vols avec la préservation d'une biodiversité qui, par son activité quotidienne, assure des services écosystémiques essentiels.

Un régulateur biologique naturel

Par leur régime alimentaire, de nombreuses espèces agissent comme des agents de régulation biologique. En consommant quotidiennement des quantités massives d'invertébrés et d'insectes, les oiseaux participent activement à l'équilibre des écosystèmes aéroportuaires, limitant naturellement la prolifération de certaines populations qui pourraient, à terme, déséquilibrer le milieu.

Un vecteur de dynamique végétale

Le rôle des oiseaux s'étend également à la structure même du paysage. Par l'ingestion de fruits et le transport de graines sur de longues distances, certaines espèces assurent la dispersion des végétaux. Ce processus de dissémination naturelle est un moteur de la diversité floristique, contribuant à la résilience et au renouvellement des habitats.

Un indicateur écologique

Véritables indicateurs écologiques, les oiseaux occupent une position stratégique au sommet des réseaux trophiques. Leur grande sensibilité aux modifications de l'habitat en fait des révélateurs précoces des changements environnementaux. Parce qu'ils sont l'un des groupes taxonomiques les mieux documentés scientifiquement et qu'ils font l'objet de suivis rigoureux à long terme, l'évolution de leurs populations sert de baromètre fiable. Suivre l'avifaune aéroportuaire, c'est donc disposer d'un outil de pilotage précieux pour évaluer l'état de santé global de la biodiversité à l'échelle du site et du territoire.

5.2.4 Plateforme aéroportuaire : refuge pour des espèces patrimoniales

Si les suivis annuels confirment l'omniprésence d'une avifaune commune typique des milieux ouverts, ils révèlent surtout la fonction de zone refuge que jouent les aéroports pour des espèces à fort enjeu de conservation. Ces espèces dites patrimoniales, protégées aux échelles régionale, nationale ou européenne, trouvent sur les plateformes des conditions de survie devenues rares dans les paysages environnants.

Cette attractivité repose sur un modèle de gestion vertueux et des caractéristiques écologiques uniques :

- **Une gestion extensive et préservée** : Le maintien de vastes prairies fauchées tardivement, l'absence quasi totale de produits phytosanitaires et la stabilité des sols créent un biotope d'une qualité exceptionnelle.
- **Une connectivité territoriale** : En préservant des continuités écologiques avec les milieux naturels voisins, les aéroports agissent comme des nœuds stratégiques au sein de la trame verte locale.

Ces facteurs permettent à des oiseaux particulièrement sensibles aux transformations paysagères de sécuriser leurs cycles biologiques (alimentation, reproduction, repos). Ainsi, les plateformes ne sont plus de simples infrastructures de transport, mais s'affirment comme de véritables **réservoirs de biodiversité**.

L'urgence de cette mission de préservation est soulignée par les inventaires de 2025 : une part significative des espèces recensées présente un statut de conservation critique sur la Liste rouge nationale des oiseaux nicheurs (Figure 8). Qu'elles soient classées En danger critique (CR), En danger (EN), Vulnérable (VU) ou Quasi menacée (NT), ces espèces trouvent sur les sites aéroportuaires les derniers espaces de quiétude indispensables à leur pérennité.

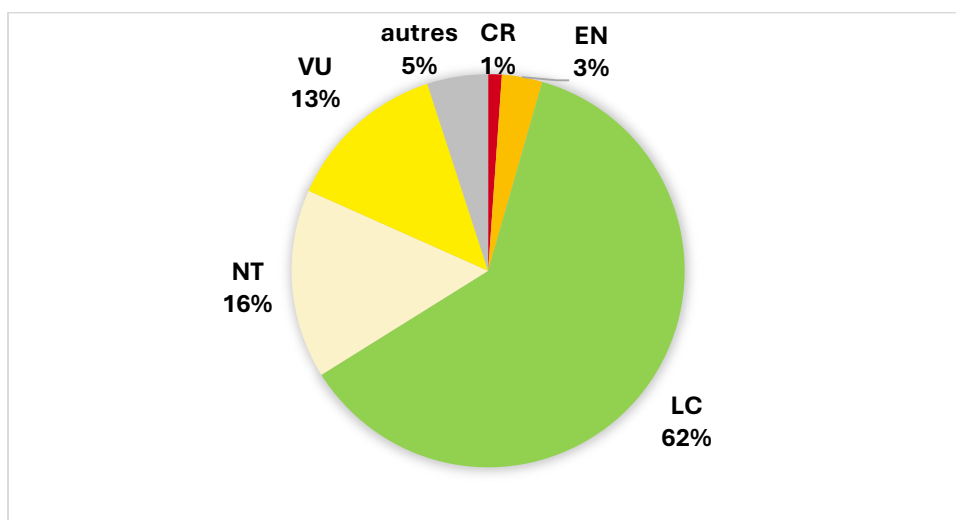


Figure 6 : Répartition des espèces inventoriées en 2025 selon leur statut de conservation sur la liste rouge nationale des oiseaux nicheurs de France métropolitaine.

Le graphique ci-dessus révèle une donnée fondamentale : **un tiers** des espèces inventoriées par Aéro Biodiversité en 2025 présente un **statut de conservation défavorable**. Ce pourcentage illustre l'importance des plateformes aéroportuaires pour la conservation des espèces d'oiseaux menacées.

Espèces à enjeux critiques

Parmi les espèces recensées, deux sont classées En danger critique d'extinction (CR) sur la Liste Rouge des oiseaux nicheurs. Toutefois, l'analyse comportementale sur site permet de nuancer cet enjeu de reproduction : la Bécassine des marais a été identifiée comme hivernante et la Grue cendrée comme espèce de passage. L'absence de nidification détectée sur les plateformes déplace l'enjeu vers une fonction de halte migratoire et de zone de repos hivernal plutôt que de site de reproduction.



Bécassine des marais (Canva)



Grue cendrée

Espèces En danger

À l'inverse, les six espèces classées **En danger** (EN) représentent des enjeux de conservation prioritaires. L'**Outarde canepetière** est sans doute l'espèce la plus emblématique : alors que les populations de mâles chanteurs ont subi un déclin drastique ces 30 dernières années, son statut de reproducteur avéré sur l'une de nos plateformes souligne l'importance vitale de ces habitats. De même, le **Moineau friquet** et la **Fauvette pitchou** constituent des enjeux majeurs du fait de leur nidification sur deux sites partenaires. L'observation sonore de la Fauvette pitchou sur l'aéroport de Vannes cette année reste, à ce titre, un événement rare et remarquable.



Outarde
canepetière



Fauvette pitchou
(Canva)



Moineau friquet



Bruant des roseaux

24 espèces recensées sur les plateformes relèvent du statut **Vulnérable (VU)**. Au sein de ce groupe, la **Linotte mélodieuse** (*Linaria cannabina*), le **Bruant jaune** (*Emberiza citrinella*), la **Cisticole des joncs** (*Cisticola juncidis*) et le **Pipit farlouse** (*Anthus pratensis*) cristallisent des enjeux de conservation majeurs. Leur présence ne se limite pas à de simples observations de passage : leur statut de **reproducteurs avérés** sur plusieurs plateformes démontre que les aéroports offrent les conditions de quiétude et les ressources nécessaires au succès de leur cycle de vie, là où les milieux environnants deviennent souvent hostiles à leur nidification.



Linotte mélodieuse



Bruant jaune



Cisticole des joncs



Pipit farlouse

Enfin, 27 espèces inventoriées se trouvent dans la catégorie **Quasi-menacée (NT)**. Ce groupe comprend des oiseaux dont les populations nationales montrent des signes de fragilité inquiétants, à l'image de l'**Alouette des champs** (*Alauda arvensis*), du **Faucon crécerelle** (*Falco tinnunculus*), de l'**Hirondelle rustique** (*Hirundo rustica*) ou encore du **Tarier pâtre** (*Saxicola rubicola*). La présence de ces espèces sur de nombreuses plateformes aéroportuaires, où elles bénéficient du statut de **nicheurs**, souligne une nouvelle fois la fonction de bastion écologique de ces sites. En offrant des habitats de nidification préservés, les aéroports contribuent directement à freiner le basculement de ces populations vers des catégories de menace plus critiques.



Alouette des
champs



Faucon crécerelle



Hirondelle rustique



Tarier pâtre

La catégorie **Autres** regroupe les espèces dont le statut de conservation ne peut être directement corrélé aux indicateurs de nidification classiques de la Liste rouge. Ce segment comprend principalement les oiseaux migrateurs de passage, dont la présence transitoire sur site ne permet pas d'établir une dynamique de population locale stable. Il intègre également les taxons pour lesquels les données scientifiques nationales sont actuellement lacunaires, empêchant un diagnostic de menace précis. Enfin, cette catégorie inclut les espèces non évaluées car considérées, dans certaines régions, comme des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE). C'est le cas, par exemple, de l'Ouette d'Égypte dans la région Grand-Est, dont le développement est suivi de près mais ne relève pas des enjeux de conservation traditionnels appliqués aux espèces indigènes.

5.3. Oiseaux et sécurité aérienne : un équilibre à trouver

Si la richesse écologique des aéroports est un atout, elle impose une responsabilité majeure en matière de sécurité aéronautique. La présence d'oiseaux à proximité des pistes génère un « risque animalier » concret, les collisions pouvant entraîner des dommages matériels importants et compromettre l'intégrité des vols.

Le cadre réglementaire français, renforcé par le **décret n°2024-525 et l'arrêté du 13 juin 2024**, définit précisément les obligations des exploitants pour prévenir ce risque. La législation stipule notamment que l'exploitant doit veiller à la suppression des végétaux susceptibles de servir d'abris ou de lieux de reproduction. Elle impose également la mise en œuvre de mesures d'effarouchement ou de prélèvement dès lors que la présence d'animaux présente un risque de collision, tout en précisant que ces actions peuvent être différées si la localisation et le comportement des animaux ne présentent pas de menace immédiate.

Pour répondre à ces exigences légales, le service du risque animalier actionne deux leviers complémentaires :

D'une part, une action structurelle visant à **rendre les plateformes moins attractives** pour la faune, afin de limiter mécaniquement les risques de sédentarisation à proximité des zones de mouvement. D'autre part, une action ponctuelle et réactive consistant à **effaroucher ou prélever** les individus, selon l'appréciation de l'agent face à un risque jugé immédiat.

Cette double approche souligne la complexité de la mission des gestionnaires : garantir une sécurité absolue des opérations tout en intégrant la réalité biologique des sites.

5.3.1 Analyse des données de collisions sur les aéroports (données STAC)

5.3.1.1 Généralités sur les collisions

L'examen des données issues de la base STAC Picaweb sur la dernière décennie permet de dresser une typologie précise du risque animalier par groupe taxonomique. Cette analyse distingue la fréquence brute des impacts de leur gravité réelle pour la sécurité des aéronefs (Figure 9).

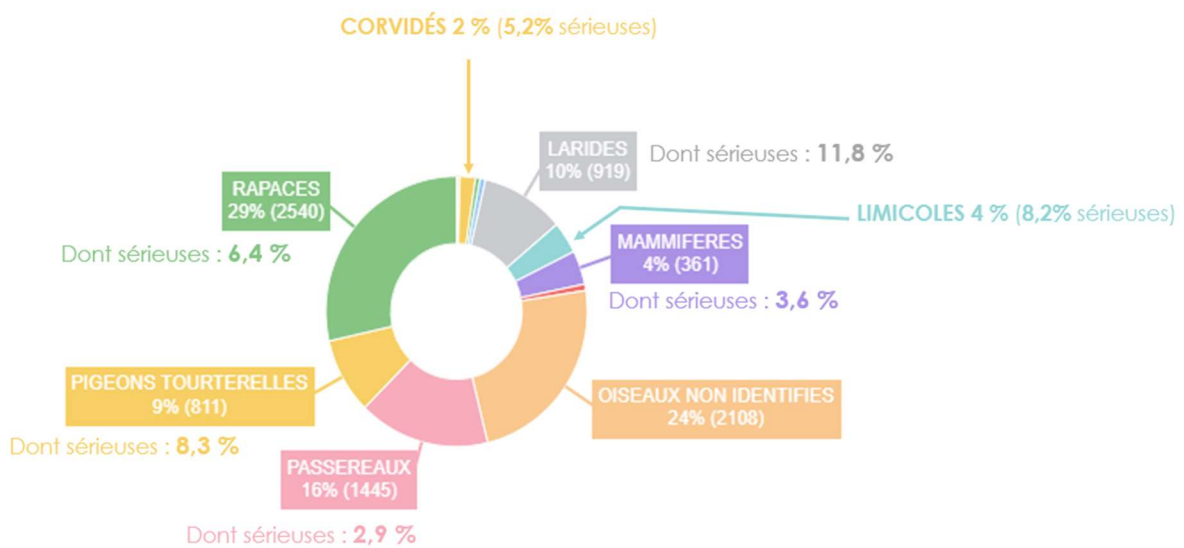


Figure 9 : Répartition des collisions par groupes d'espèces 2014-2024 (données STAC Picaweb)

Les **Rapaces** constituent le premier poste de collisions, représentant près d'un tiers (**29 %**) des événements recensés. Au sein de ce groupe, le **Faucon crécerelle** est impliqué dans **65 %** des cas. Si cette catégorie est fréquente, elle présente un taux de collision qualifié « sérieux » de 6,4 %, soulignant un impact non négligeable sur les opérations. Le second poste d'incidents (24 %) concerne les oiseaux non identifiés, ce qui rappelle l'importance capitale d'améliorer la traçabilité des spécimens après impact pour affiner les stratégies de prévention.

Les **Passereaux** arrivent en troisième position avec 16 % des collisions. Toutefois, en raison de leur faible masse corporelle, ce taxon ne représente qu'un très faible pourcentage de collisions sérieuses (2,9 %), minimisant son caractère critique pour la sécurité. À l'inverse, les **Laridés** (mouettes et goélands), bien que moins fréquents (10 %), affichent le taux de collisions sérieuses le plus élevé (11,8 %), s'affirmant ainsi comme le groupe le plus problématique en termes de dommages structurels potentiels.

Enfin, d'autres taxons présentent des statistiques plus marginales. Les **Corvidés**, avec seulement 2 % des collisions totales, ne figurent pas comme un groupe prioritaire en termes de risque. De la même manière, les **Limicoles** et les **Mammifères** (4 % chacun) complètent

ce panorama avec des taux de gravité modérés, bien que la présence des mammifères reste un point de vigilance pour la sécurité des pistes.

5.3.1.2 Espèces d'oiseaux provoquant le plus de collisions

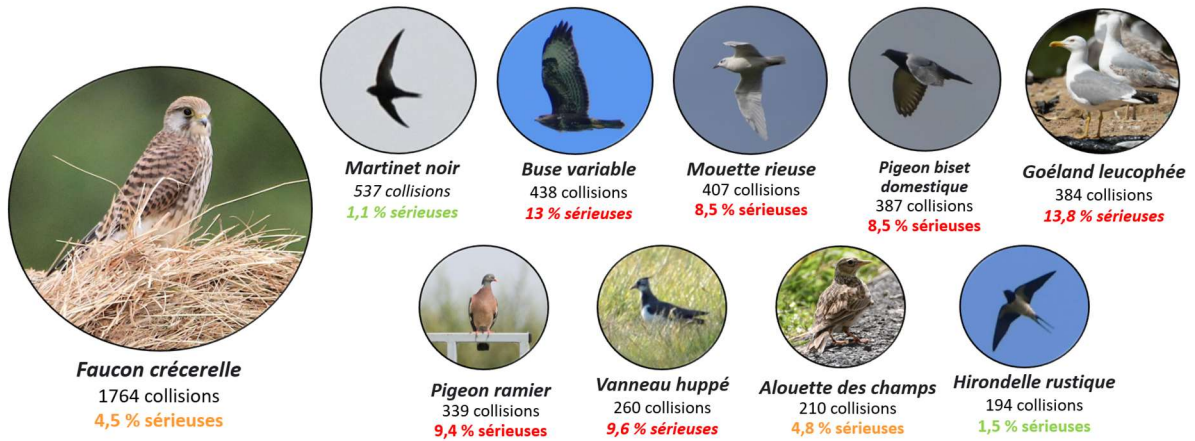


Figure 10 : 10 espèces d'oiseaux provoquant 55 % des collisions 2014 - 2024 (STAC Picaweb)

Selon les données du STAC, le **Faucon crécerelle** s'établit comme l'espèce occasionnant le plus grand nombre de collisions sérieuses sur les plateformes aéroportuaires. Ce constat est complété par trois autres groupes d'espèces à forte occurrence d'incidents graves : les **Pigeons** (Ramier et Biset), la **Buse variable** et le **Goéland leucophée**.

Ces statistiques soulignent une règle biologique simple : les espèces de grande taille ou de masse importante constituent le risque structurel le plus critique pour les aéronefs. À l'inverse, les espèces de petit gabarit, telles que le **Martinet noir**, l'**Alouette des champs** ou l'**Hirondelle rustique**, bien que présentes en nombre sur les sites, n'occasionnent qu'un faible taux de collisions sérieuses. Cette distinction est fondamentale pour hiérarchiser les mesures d'effarouchement et de gestion des habitats en fonction du risque réel encouru.

5.3.1.3 Lien entre biologie des espèces et périodicité des collisions

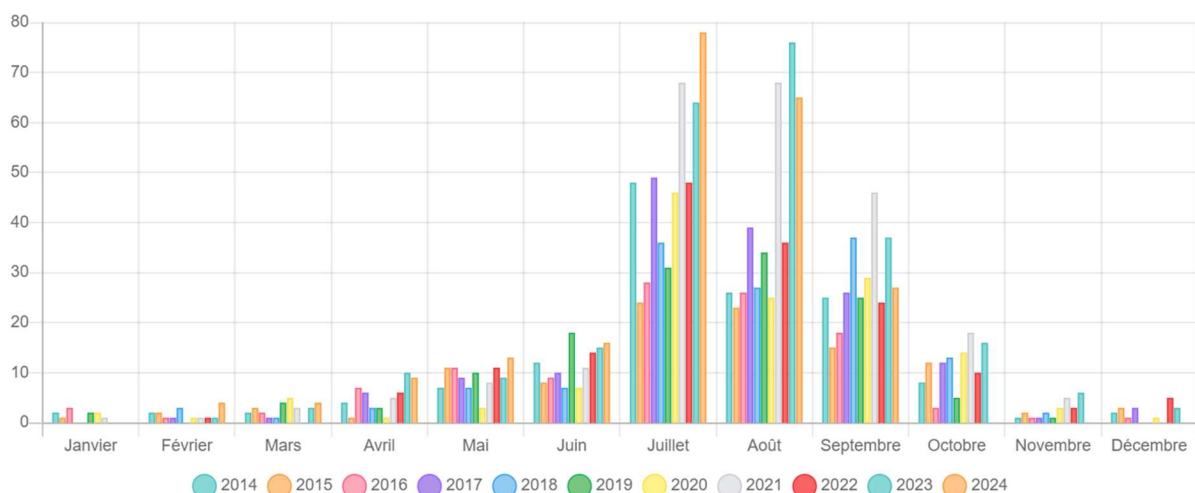


Figure 11 : Périodicité des collisions avec le Faucon crécerelle (données STAC Picaweb 2014-2024)

L'analyse de la saisonnalité des collisions permet d'identifier une période de vulnérabilité accrue durant la saison estivale. Avec **1 764 collisions** recensées entre 2014 et 2024, le **Faucon crécerelle** s'établit comme l'espèce la plus fréquemment impliquée dans les incidents sur cette décennie.

Comme l'illustre la **Figure 11**, un pic d'accidentalité majeur se dessine systématiquement entre juillet et août. Ce phénomène biologique s'explique par l'envol des jeunes individus (juvéniles) : quittant le nid avec un vol encore inexpérimenté et une perception du danger limitée, ils sont particulièrement exposés aux mouvements d'aéronefs lors de leurs premières phases de dispersion.

En 2025, le Faucon crécerelle a été inventorié sur **l'intégralité des plateformes partenaires**, confirmant son omniprésence dans le paysage aéroportuaire français. Classée **Quasi-menacée (NT)** au niveau national, cette espèce cristallise à elle seule une double problématique : un enjeu de conservation prioritaire pour maintenir ses populations et un impératif de sécurité aéronautique pour prévenir les collisions.

Cette situation illustre parfaitement la mission de l'association : apporter une connaissance naturaliste fine pour aider les gestionnaires à mieux comprendre ces cycles biologiques et, ainsi, adapter les mesures de prévention au plus près de la réalité du terrain.

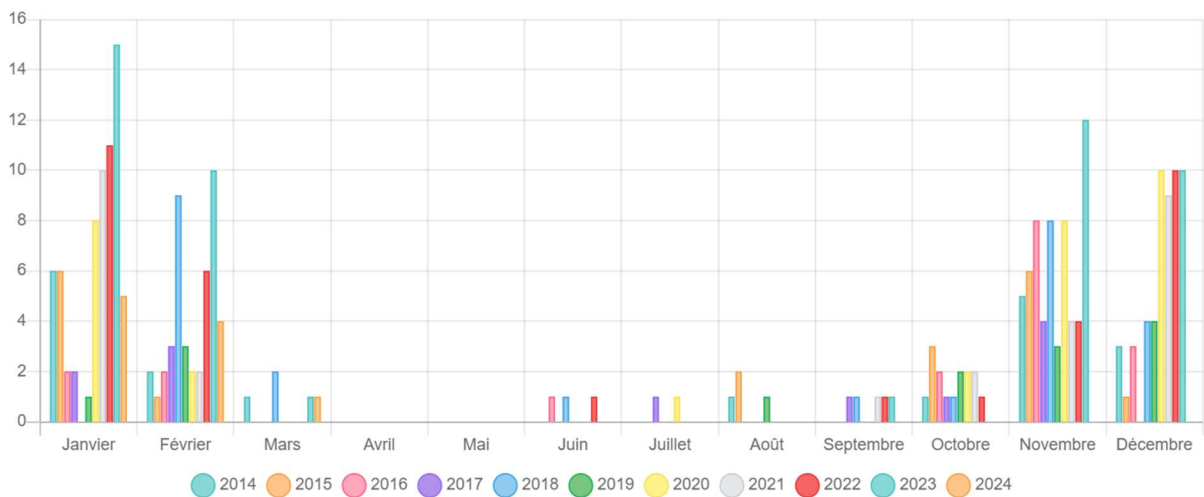


Figure 12 : Périodicité des collisions avec le Vanneau huppé (données STAC Picaweb 2014-2024)

Au-delà des espèces sédentaires, les plateformes aéroportuaires sont soumises à la saisonnalité marquée des espèces migratrices et grégaires. Le Vanneau huppé illustre parfaitement ce phénomène : lors de son cycle d'hivernage, il peut se poser massivement sur les emprises aéroportuaires. Comme le souligne la Figure 12, cette concentration ponctuelle génère des pics de collisions caractéristiques sur la période allant de novembre à février, phase durant laquelle les effectifs au sol sont les plus importants.

Cette attractivité s'explique par la position stratégique de nombreuses plateformes, situées sur des couloirs de migration ou de déplacement majeurs. Pour ces espèces en transit, l'aéroport offre des fonctionnalités écologiques de premier plan, servant à la fois de zone d'alimentation et de halte migratoire sécurisée au sein de paysages souvent très urbanisés.

Enfin, l'exposition d'un site au risque animalier ne dépend pas uniquement de sa propre biodiversité, mais aussi de son environnement périphérique et des conditions météorologiques :

- **Facteurs aérologiques** : Les vents dominants et les conditions atmosphériques influent directement sur les trajectoires de vol à basse altitude.
- **Effet de voisinage** : La proximité de pôles d'attraction externes, tels que des centres de traitement de déchets ou des zones de nourrissage agricole, peut engendrer des flux de déplacements massifs (couloirs de transit) traversant les terrains aéronautiques.

La compréhension de ces interactions entre cycles biologiques et facteurs environnementaux est une clé essentielle pour anticiper les pics de présence et adapter les stratégies de prévention en temps réel.

5.4. Evolution des protocoles : vers une synergie entre biodiversité et sécurité

La gestion de la faune aéroportuaire ne repose plus sur une exclusion systématique, mais sur une stratégie d'attractivité sélective. L'enjeu est de réduire l'intérêt des milieux pour les espèces à risque élevé tout en préservant un équilibre écologique global. Cette approche nuancée s'articule autour de quatre leviers opérationnels :

- La gestion de la végétation (hauteur d'herbe, fauche, gestion des prairies)
- La gestion ou les aménagements des plans d'eau
- La limitation des ressources alimentaires attractives
- La mise en place de dispositifs d'effarouchement

L'objectif n'est pas d'éliminer totalement la présence aviaire, ce qui serait à la fois irréaliste et écologiquement indésirable, mais plutôt de maîtriser la présence des espèces les plus problématiques tout en favorisant une biodiversité compatible avec les exigences de sécurité.

Afin d'affiner la stratégie de prévention, il est essentiel de localiser précisément à quel moment du vol les interactions avec l'avifaune sont les plus fréquentes. Les données consolidées par le STAC permettent de cartographier ces risques en fonction des différentes manœuvres effectuées par les aéronefs (Figure 13).

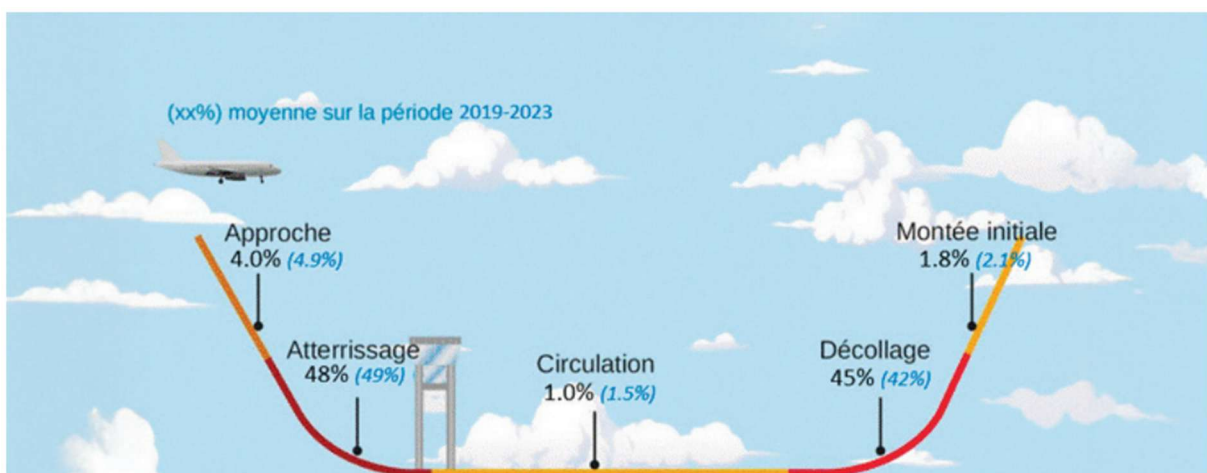


Figure 13 : Pourcentage des collisions animales par phase de vol en 2024 en Métropole tout trafic (STAC)

L'examen de cette figure révèle une concentration massive du risque lors des phases de contact avec le sol : l'**atterrissage (48 %)** et le **décollage (45 %)** totalisent à eux seuls **93 % des collisions**. À l'inverse, les phases d'approche, de montée initiale ou de circulation au sol (tarmac) s'avèrent statistiquement beaucoup moins impactées.

Cette concentration du risque sur des zones géographiques et temporelles précises appelle une réponse méthodologique adaptée. C'est dans cette optique qu'**Aéro Biodiversité et le STAC** collaborent étroitement depuis la création de l'association, afin d'optimiser la gestion des prairies aéroportuaires et de parfaire la conciliation entre préservation de la biodiversité et impératifs de sécurité.

L'année 2026 marque une étape clé dans cette synergie avec le renforcement et l'évolution de nos protocoles de suivi :

- **Suivi de l'avifaune commune** : la reconduction du protocole des « Points d'Écoute » assure le maintien d'une veille scientifique rigoureuse sur les tendances de fond des populations.
- **Expertise post-impact** : l'analyse des collisions franchit un nouveau palier grâce à l'inventaire systématique et approfondi des spécimens collectés par le SSLIA avant leur équarrissage.
- **Innovation méthodologique** : directement adossé aux statistiques de phases de vol, un protocole expérimental inédit est lancé pour analyser finement les espèces fréquentant les secteurs de décollage et d'atterrissage. Cette focalisation sur les zones les plus critiques permettra d'affiner les mesures de prévention, et les premiers résultats seront détaillés dans les rapports techniques 2026 de nos plateformes partenaires.

Vers une science participative et prédictive

Enfin, la saison 2026 verra l'optimisation de la collecte des **données opportunistes**. En impliquant directement le personnel aéroportuaire dans la remontée d'observations, nous enrichissons considérablement notre base de données. Ce maillage permettra, à terme, de modéliser avec précision les fonctionnalités écologiques de chaque plateforme et d'anticiper les comportements aviaires pour une sécurité toujours plus prédictive.

6. LE LABEL « AEROBIO »



6.1. Présentation du label

Depuis 2020, les équipes d'Aéro Biodiversité travaillent en étroite collaboration avec le Comité scientifique à l'élaboration d'un label afin de **valoriser le travail et l'engagement des terrains aéronautiques inscrits dans la démarche Aéro Biodiversité**. C'est ainsi qu'a été créé le **label « aérobio »**.

Le label est basé sur l'évaluation de différents critères qui s'inscrivent dans 4 thématiques que sont : la **biodiversité**, **l'investissement du personnel**, **la communication** et **l'ancrage territorial**.



Figure 7 : Les quatre thématiques constitutives du label « aérobio »

D'abord imaginé et expérimenté sur 3 niveaux, le label se décline désormais en 5 niveaux, le niveau 5 étant attribué aux terrains aéronautiques dont les actions témoignent d'un engagement total dans la démarche. Les candidatures au label sont étudiées par l'équipe salariée d'Aéro Biodiversité et par le Comité scientifique de l'association. C'est à ce dernier que revient la décision d'attribution du label, de façon éthique et indépendante. Le label est ainsi attribué pour une durée de 5 ans.

Depuis 2023, le sujet des **prairies aéroportuaires** fait l'objet d'une mesure dans la Stratégie Nationale Biodiversité 2030 qui fixe des objectifs en faveur du **label « aérobio »** (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023).

À la suite d'un audit réalisé par Bureau Véritas, le processus du label a été validé par cet organisme en décembre 2023.

6.2. Les lauréats 2025 : un engagement renforcé

L'année 2025 restera comme une étape majeure pour le **label « aérobio »**. Avec 12 terrains engagés dans le processus de labellisation, l'association a atteint un niveau d'activité historique. Ce succès témoigne de l'engagement croissant des gestionnaires aéroportuaires en faveur de la préservation de la biodiversité.

Ce défi, porté par un nombre de dossiers jamais aussi important, a été relevé avec brio par les membres bénévoles du Conseil Scientifique. Fidèles à la rigueur de l'association, les experts se sont rendus sur l'ensemble des plateformes candidates. Ces visites de terrain ont permis un dialogue direct et essentiel avec les équipes locales, complétant l'examen approfondi des dossiers remis par les gestionnaires.

À l'issue de cette phase d'évaluation, le Conseil Scientifique s'est réuni le **18 décembre 2025** pour procéder aux arbitrages finaux. Le processus de labellisation s'est enrichi cette année d'une dimension de conseil plus marquée. Les plateformes ont ainsi été informées de leurs résultats dès la fin des délibérations, en amont de la cérémonie officielle de remise. Pour accompagner cette annonce, le Conseil Scientifique a transmis à chaque candidat une notice explicative personnalisée. Ce document de synthèse détaille les points forts identifiés et propose des axes d'amélioration concrets, offrant ainsi aux gestionnaires une véritable feuille de route pour pérenniser et approfondir leur engagement en faveur de la biodiversité.

AÉRO BIO DIVERSITÉ

LAUREATS 2025

	Toulouse Francazal (LFBF) St Martin (SFG) Tours-Val de Loire (TUF) Angers (LFJR)
	Cannes Mandelieu (CEQ) Le Bourget (LBG)
	Paris-Orly (ORY) Golfe de Saint-Tropez (LTT) Carcassonne-Sud de France (CCF) Bastia-Poretta (BIA)
	Paris-Charles de Gaulle (CDG) Ajaccio-Bonaparte (AJA)



Figure 14 : Les lauréats 2025

La remise officielle des labels se déroulera le **1er avril 2026** au sein de la maison de l'environnement de Paris-Orly, en clôture de l'Assemblée Générale de l'association, célébrant ainsi l'excellence environnementale de ces 12 ambassadeurs de la biodiversité aéroportuaire.

L'association tient à adresser ses plus vives félicitations aux **12 lauréats de cette promotion 2025**. Au-delà de l'obtention du label, nous tenons à saluer l'engagement exemplaire et la détermination des équipes de gestion, des services techniques et de l'ensemble des personnels impliqués au quotidien sur ces plateformes en faveur de la biodiversité.

7. COMMUNICATION



Depuis 2023, la newsletter trimestrielle, le compte Instagram et les publications sur LinkedIn constituent l'essentiel de la visibilité produite par Aéro Biodiversité. Ces supports ont continué d'être valorisés tout au long de l'année 2025, ce qui a entraîné une **visibilité accrue et une croissance de la fidélisation de l'audience**. Par ailleurs, plusieurs temps forts ont permis à l'association d'être médiatisée pendant l'année, notamment grâce à l'implication d'Aéro Biodiversité dans divers événements liés au monde de l'aéronautique et de la biodiversité.

D'après les calculs de l'agence Muze Communication, **l'équivalent publicitaire de la visibilité de l'association est estimé à près de 80 000 €** pour cette année, avec un pic important en février et en septembre. Les temps forts de l'année ont été notamment la **publication du rapport national** ainsi que la **nomination de Matthieu Galtier** au poste de Directeur Scientifique de l'association.

Par ailleurs, cette année, un **stagiaire en communication** a été recruté pour une durée de **5 mois** afin d'œuvrer au développement des supports de communication de l'association.



Figure 15 : Stagiaire en communication réalisant des prises de vue – Aéro Biodiversité

7.1. Presse

Les retombées presse ont été **plus nombreuses** en 2025 et représentent une **dizaine de publications par mois** en moyenne. Une **conférence de presse** a eu lieu à Ajaccio en 2025 en présence du Président de l'association. Des journalistes ont ainsi pu se rendre compte par eux même de la richesse de la biodiversité des prairies aéroportuaires.



Figure 16 : Marie Antoinette Santoni Brunelli (Air Corsica), Lionel Guérin (Président d'Aéro Biodiversité) (D.R.)

Corse infos

CORSICA INFURMAZIONE

NIKOLAS WALLON
nwallon@corsenat.in.com

La biodiversité se développe aussi à l'intérieur des aéroports de Corse

Une présentation des travaux de cohabitation entre la biodiversité et les activités aéroportuaires s'est déroulée la semaine dernière à l'aéroport d'AJACCIO. Conclusion : la faune et la flore s'y développent bien.

Le tarmac des aéroports n'est pas réputé pour sa quiétude. Le rugissement des turbopropulseurs est quasi incessant, auquel s'ajoute le ronronnement des nombreux engins à hélices. Pourtant, l'oreille attentive arrive à déceler quelques chants plus mélodieux au milieu de ce vacarme. De nombreuses espèces d'oiseaux trouvent refuge dans les prairies aéroportuaires, exemptées de fréquentation humaine quotidienne. « Là ! C'est une cisticole des joncs que l'on entend, un oiseau très présent sur les aéroports », explique Quentin Robert, à une centaine de mètres d'un avion en plein décollage à l'aéroport d'AJACCIO.

Il est l'un des naturalistes qui œuvrent pour Aéro Biodiversité, une association qui évalue, améliore et sensibilise à la biodiversité présente dans les zones aéroportuaires, partout en France. Les objectifs finaux sont multiples : mieux connaître et protéger les espèces mais aussi optimiser la cohabitation avec les activités de l'aviation civile. « On retrouve ici beaucoup d'espèces propres à la Corse, analyse Hélène Abraham, dirigeante de l'association. Ce qu'on appelle la



À l'aéroport d'AJACCIO, on peut différencier au moins deux écosystèmes : des prairies sauvages et une lande sablonneuse à l'ouest. NIKOLAS WALLON

trame verte se retrouve de la même manière en dehors et à l'intérieur de l'aéroport. La particularité d'AJACCIO reste la présence du fameux escargot endémique du Ricanto, qui est très présent sur la lande en bout de piste. »

La présence de cet escargot à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire n'a été

La biodiversité n'est pas moins présente à l'intérieur de la zone aéroportuaire, elle profite même d'une certaine quiétude

vérifiée que l'année passée grâce aux prospections annuelles réalisées par Aéro Biodiversité.

Les naturalistes établissent annuellement des rapports d'inventaires sur chaque aéroport. Chaque espèce ou type d'organisme vivant est étudiée via des protocoles spécifiques éta-

blis par un conseil scientifique indépendant.

À AJACCIO, 97 espèces d'oiseaux différentes ont été recensées depuis 2016, mais également des reptiles, des mammifères, des insectes et de nombreuses plantes.

Le niveau d'implication des aéroports dans le programme est valorisé par un label qui se découpe en trois niveaux. Le plus haut niveau indique une réelle volonté d'intégration et de promotion de la biodiversité au sein de la structure. Pour le moment, aucun aéroport insulaire ne dépasse le second niveau.

Une cohabitation mieux étudiée

Lors de sa présentation, Marie-Antoinette Santoni-Brunelli, directrice programme, développement durable et communication chez Air Corsica, a rappelé qu'il est souvent dans l'idée que les aéroports sont pollués, notamment par l'uti-

lisation du carburant. Or, même si aucune étude approfondie des sols n'a été réalisée, la biodiversité s'y développe aussi bien qu'ailleurs. « Nous incitons nos employés à participer aux visites de terrain avec les naturalistes, indique-t-elle. Ils prennent vraiment conscience de ce qui se trouve ici. »

Pour le directeur des aéroports d'AJACCIO et Figari, Laurent Poggi, ces études apportent quelque chose de « vertueux » et permettent d'améliorer l'aspect sécuritaire sur l'aéroport.

« Les expertises sont en mesure de nous dire si nos plans de coupe et de fauche des prairies sont corrects. Ni trop courtes pour ne pas favoriser l'émergence d'insectes et de rongeurs et donc l'arrivée de rapaces, ni trop hautes pour ne pas permettre aux oiseaux de se cacher à l'intérieur. Des tailles différentes sont programmées suivant les saisons et la météo », détaille-t-il.

Figure 16 : Article de presse sur Aéro Biodiversité – Corse Infos

De plus, la **journée biodiversité 2025 à la DGAC** a été largement animée et présentée dans **Aéroport Magazine**, comme le montre l'extrait suivant :



Figure 17 : Journée biodiversité 2025 – Aéroport Magazine

En 2025, **107 parutions presse** ont été dénombrées, soit une moyenne de **9 parutions par mois**. Pour rappel, ce sont 101 parutions presse qui avaient été enregistrées en 2024. **Les parutions web (format numérique) sont largement majoritaires** en comparaison aux parutions print (imprimé sur papier) et TV/Radio, bien que cette dernière soit en augmentation par rapport à l'an dernier. En 2025, **l'association a également réalisé quatre communiqués de presse**.

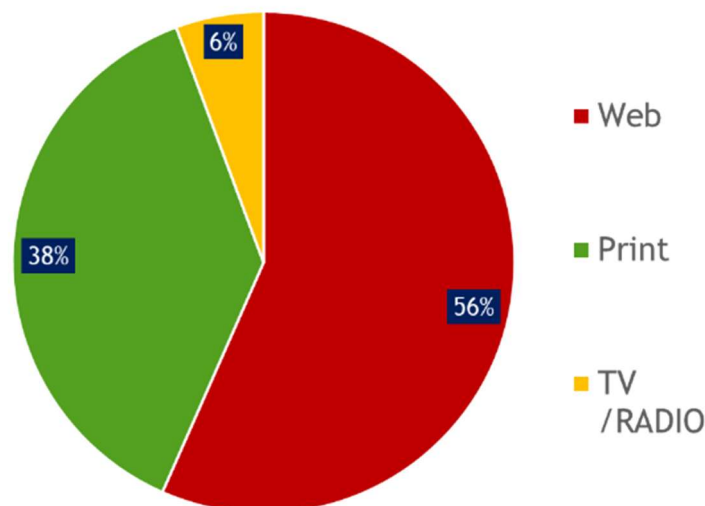


Figure 18 : Répartition de la couverture médiatique de l'association par médias – Muze Communication

7.2. Site Internet

Le site Internet de l'association a connu une forte croissance cette année avec **11 000 visites**, dont **10 000** provenant de nouveaux utilisateurs. C'est 3 000 visites de plus que l'an passé et cela correspond à une moyenne de **30 visites par jour**.

Le plus fort pic d'activité a été enregistré entre **septembre et octobre**, ce qui correspond à la fin de la période de terrain et la nomination de Matthieu Galtier au poste de Directeur scientifique.

La majorité de l'activité provient de **recherches organiques** (moteurs de recherche). Comme l'an dernier, les pages les plus consultées sont naturellement **l'accueil**, l'onglet qui liste les **plateformes adhérentes** ainsi que **l'équipe**.

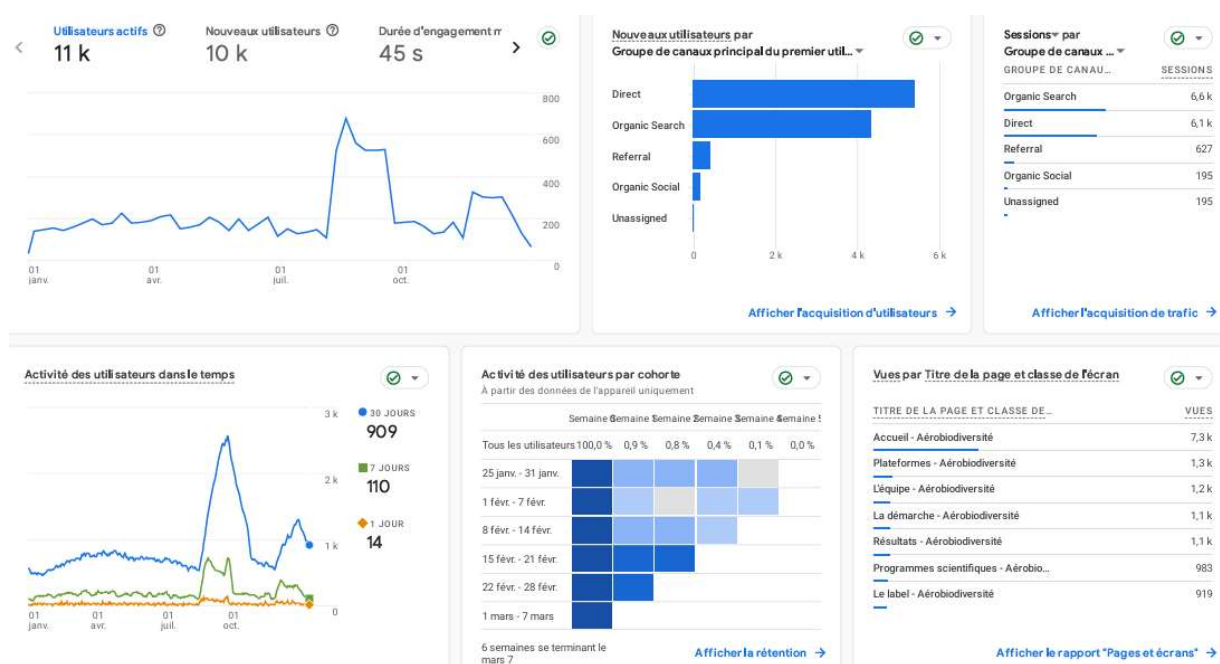


Figure 19 : Données statistiques du site Internet sur l'année 2025 – Electric Dog

7.3. Réseaux sociaux

7.3.1 LinkedIn

En 2025, le compte LinkedIn de l'association a atteint près de **2 000 abonnés**, ce qui marque une forte croissance par rapport à 2024 (**+17 %**). En 2025, nos publications ont enregistré un total de **33 802 impressions**. La publication qui a suscité le plus de réactions est celle portant sur les **10 ans de l'association** (134 réactions).



Figure 20 : Publication la plus populaire sur LinkedIn en 2025 – Aéro Biodiversité

7.3.2 Instagram

Le compte Instagram poursuit sa progression depuis son lancement en passant le cap des **300 abonnés**.



Figure 21 : Compte Instagram de l'association – Aéro Biodiversité

La publication qui a connu le plus de succès cette année était celle sur **l'aérodrome de Chambéry - Challes-les-Eaux**, avec 54 likes pour 1 700 impressions (nombre de fois où la publication est apparue dans le fil d'actualité des internautes).



Figure 22 : Publication la plus populaire sur Instagram en 2025 – Aéro Biodiversité

Par ailleurs, la nouveauté cette année est la publication de **Réels** (vidéos Instagram en format court et vertical). Ce format est très populaire sur les réseaux sociaux et permet de toucher une audience souvent plus large qu'avec les photos.

Ainsi, plusieurs Réels ont été produits par Yanis CHAMPALBERT (stagiaire en communication de l'association) afin de présenter des espèces et processus typiques sur les aéroports. De plus, des **collaborations** ont été réalisées avec d'autres médias (Tamtam City Nice et l'aéroport de Guadeloupe), permettant d'étendre la portée de notre message en vidéo.

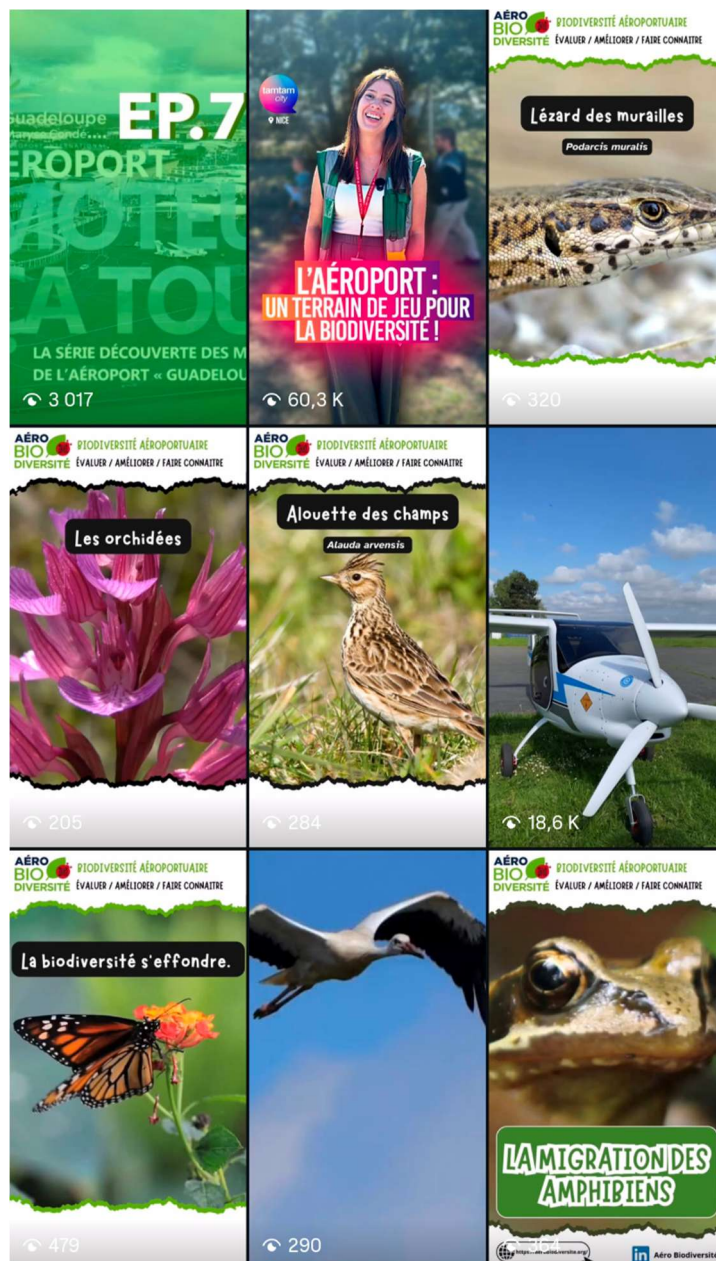


Figure 23 : Publication des Réels sur Instagram en 2025 – Aéro Biodiversité

7.3.3 Newsletter

Quatre newsletters ont été produites en 2025. La newsletter enregistre actuellement **450 abonnés** pour un taux d'ouverture d'environ **55 %**. Pour rappel, ce support est principalement dédié aux partenaires de l'association, au contraire d'Instagram qui a vocation à toucher un public plus large.

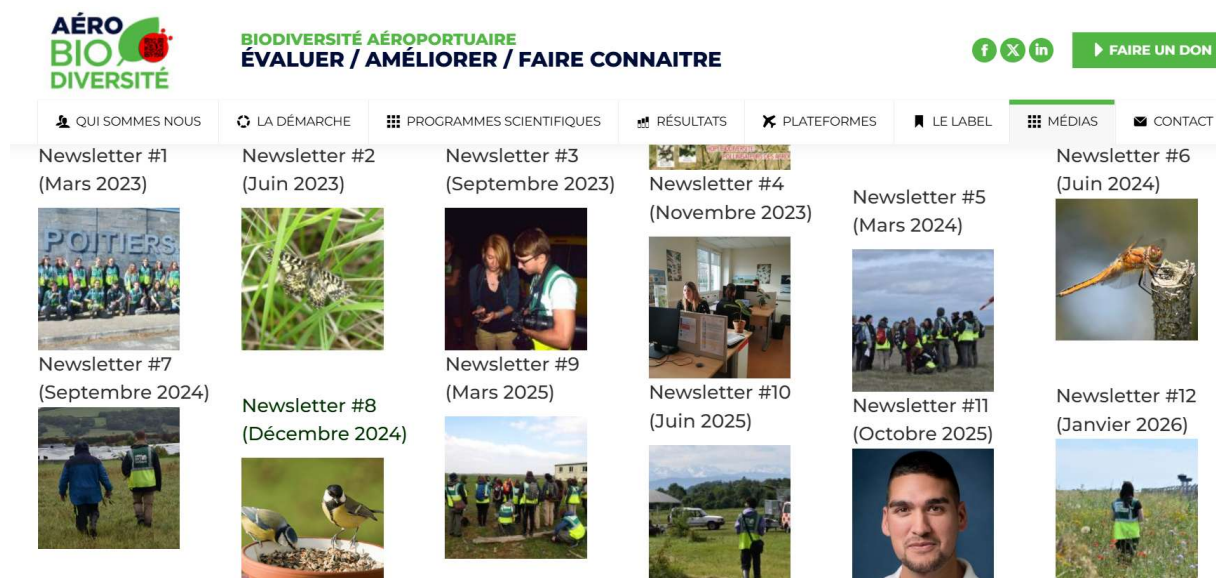


Figure 24 : Newsletters partagées sur le site Internet de l'association – Aéro Biodiversité

Pour rappel, il est possible de **s'inscrire à la newsletter** en naviguant en bas de la page d'accueil du site Internet. Sa publication sera décalée d'un mois cette année afin d'étaler la charge de travail entre les périodes de terrain.

7.3.4 Supports de communication divers

Cette année, le **kakémono** de présentation de l'association a été mis à jour avec des informations et visuels réactualisés. Ce support de 2 mètres de haut est très utile pour présenter l'association lors des événements de type conférences, journées portes-ouvertes ou animations.



Figure 25 : Kakémono utilisé lors des événements – Aéro Biodiversité

8. CONCLUSION

L'année 2025 aura marqué les dix ans d'existence de l'association. Elle a été particulièrement animée du fait de l'indisponibilité des bases de données sur lesquelles les équipes travaillent pour réaliser leurs rapports et pouvoir mesurer les évolutions des observations réalisées sur les terrains. Cet évènement étant survenu au cours de l'été n'a pas permis de charger nos données dans Géo Nature. Et, si les données ne sont pas perdues, cela représente un manque important dans le travail scientifique réalisé par les équipes.

Pourtant les observations continuent à être nombreuses et les animations de science participative fréquentes chaque fois que c'est possible selon les terrains et que les parties prenantes sont disponibles pour accompagner les équipes de naturalistes sur le terrain et pouvoir voir « en vrai » et découvrir la richesse de biodiversité des prairies aéroportuaires.

Si les arrivées et les départs ont été nombreux dans les effectifs, c'est toujours avec passion que les travaux se sont déroulés et nous tenons à remercier chaleureusement tous les salariés des partenaires qui nous accueillent et nous conduisent souvent sur leur terrain : sans eux nous ne serions pas en mesure de réaliser nos protocoles. Sans eux nous n'en saurions pas autant sur les observations qu'ils sont amenés à faire toute l'année. Sans eux nous ne saurions pas quels sont les meilleurs lieux d'observation de la faune et de la flore. Merci aussi à tous les directeurs d'aéroport qui nous font confiance, à tous les correspondants biodiversité qui, dans les équipes, relayent nos travaux et nous sollicitent parfois en cours d'année. Merci à tous les pompiers engagés toute l'année sur leur territoire et qui nous partagent leurs expériences de faune sur leur aéroport. Et merci aussi aux 12 terrains qui se sont lancés dans le processus de labellisation de leur démarche par notre comité scientifique cette année.

9. BIBLIOGRAPHIE

1_1.STOC_30_ans.pdf. (s. d.). Consulté 6 octobre 2024, à l'adresse https://www.arb-idf.fr/fileadmin/DataStorageKit/ARB/Articles/Articles-PDF/1_1.STOC_30_ans.pdf

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2023). *Cahier des fiches mesures de la SNB 3*. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier-des-fiches-mesures-SNB2030.pdf>

UAF & FA. (2025, mars). *Résultats d'activité des aéroports français 2024*. Aeroport.fr. <https://www.aeroport.fr/uploads/documents/resultats-activite-aeroports-francais-2024.pdf>

UICN France, MNHN, LPO, SEOF & ONCFS. (2016). *La Liste rouge des espèces menacées en France— Chapitre Oiseaux de France métropolitaine*. (p. 32). <https://uicn.fr/wp-content/uploads/2016/09/Liste-rouge-Oiseaux-de-France-metropolitaine.pdf>

