

An aerial photograph of an airport runway. The runway is dark asphalt with white markings, including a dashed line on the left and several solid white lines. Green grass borders the runway. A small figure of a person is visible on the grass in the upper left. The overall scene is captured from a high angle, showing the perspective of the runway stretching into the distance.

Projet

# **Aéroports Zéro phyto**

# 1. Les acteurs

## **UAF**

L'Union des Aéroports Français (UAF) est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française auprès des décideurs français et européens.

L'UAF est membre associé de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et de l'Airports Council International Europe (ACI Europe).

L'Union fait face, notamment, aux sept défis qui se posent aux aéroports français : la sécurité, la sûreté, l'environnement, le développement du trafic et des activités, la qualité globale et la satisfaction des passagers, les questions sociales et la gouvernance.

Pour ce faire, l'UAF représente la communauté aéroportuaire auprès des pouvoirs publics, des assemblées parlementaires, des instances de l'Union européenne, des compagnies aériennes et de tous les partenaires du transport aérien. Elle est membre des conseils, commissions, et groupes de travail nationaux qui ont à voir de près ou de loin avec le transport aérien en général et les aéroports en particulier.

## **ADP**

Aéroports de Paris est une société anonyme à Conseil d'administration depuis le 22 juillet 2005.

Le Président du Conseil d'Administration assure les fonctions de Directeur Général. A la tête d'Aéroports de Paris SA depuis le 28 novembre 2012, Augustin de Romanet a été nommé Président-directeur général par décret en Conseil des Ministres.

## **OFB**

L'Office français de la biodiversité (OFB) est un établissement public dédié à la sauvegarde de la biodiversité. Une de ses priorités est de répondre de manière urgente aux enjeux de préservation du vivant.

L'OFB regroupe les agents de l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). Unir ces deux établissements dans la lutte pour la protection de la nature, permet de rassembler des expertises, sur les milieux aquatiques, terrestres et marins et faire front commun contre les menaces qui pèsent sur la biodiversité en France. Regrouper ces deux entités, dont les agents sont implantés sur l'ensemble de l'hexagone et les Outre-mer, c'est aussi assurer un ancrage solide dans les territoires pour agir à l'échelle locale.

## **2. Contexte du projet**

### **a. Plan Ecophyto II+**

Dans le cadre du plan Ecophyto II+, des appels à projets nationaux sont lancés chaque année pour soutenir des projets en faveur de la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques, et de la limitation des risques et des impacts qui y sont liés. Un nouvel appel à projets est ainsi lancé par l'Office français de la biodiversité (OFB) et les ministères co-pilotes du plan. Il vise à recueillir des propositions qui s'inscrivent dans les actions du plan Ecophyto II+ en complément de ses actions structurantes.

Pour 2021, l'appel à projets national Ecophyto est décliné en plusieurs volets, lancés successivement. Le premier volet de cet appel à projets est doté d'une enveloppe globale minimum de 2,5 millions d'euros. Des projets de portée nationale ou ultramarine intégrant un volet transfert et diffusion sont attendus. Ils devront permettre:

- de faire évoluer les pratiques et les systèmes vers une sortie des produits phytopharmaceutiques, ou vers une moindre dépendance à ces produits tant dans le domaine agricole que dans le domaine des jardins, espaces végétalisés et infrastructures, en mobilisant différents leviers (itinéraires techniques alternatifs, biocontrôle, préparations naturelles peu préoccupantes (PNPP)...);
- d'améliorer les connaissances sur les risques et les impacts des produits phytopharmaceutiques sur la santé et l'environnement, ainsi que sur l'exposition de la population et des opérateurs, afin de mieux les protéger.

## **b. Projet "Aéroports Zéro-Phyto"**

Dans le contexte de la récente interdiction<sup>1</sup> de l'utilisation des produits phytosanitaires dans les aéroports, l'UAF, soutenu par ses aéroports membres, dont ADP, a déposé un projet collectif avec l'objectif d'élaborer et diffuser des outils techniques et/ou d'aide à la décision aux gestionnaires pour accélérer leur transition, et éviter l'utilisation des produits phytosanitaires dans les zones contraintes, en tenant compte notamment des forts enjeux de ressources humaines et de gestion de la biodiversité, dans un contexte où la priorité est donnée à la sécurité aéronautique (risque de collisions animalières).

Les aéroports sont en effet des espaces d'accueil souvent favorables à certaines espèces, surtout dans les contextes urbains où ils peuvent constituer une zone refuge (îlot de verdure), et la gestion des espaces verts aéroportuaires se transforme donc pour intégrer la dimension de préservation des espèces en même temps que la sécurité liée au risque animalier (gestion différenciée des parcelles, herbe haute, par exemple).

### **Ce projet a été désigné lauréat de l'appel à projet Eco-phyto II+**

Les aéroports et aérodromes sont des infrastructures particulières à fortes contraintes, avec 4 principaux enjeux :

- surfaces importantes à gérer ;
- contraintes d'accessibilité du fait des règles de sûreté et de servitude aéronautiques ;
- contraintes de gestion du risque animalier pour la sécurité aéronautique (gestion de la faune et de la flore pour la réduction du risque de collisions avec les aéronefs).
- objectif de préservation de la biodiversité.

---

<sup>1</sup> Arrêté du 15 janvier 2021 relatif aux mesures de protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques dans les propriétés privées, les lieux fréquentés par le public et dans les lieux à usage collectif et modifiant l'arrêté du 4 mai 2017 relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et de leurs adjuvants visés à l'article L. 253-1 du code rural et de la pêche maritime

A ces contraintes structurelles générales, s'ajoute celle du caractère réduit des effectifs de la plupart des entreprises aéroportuaires, PME pour la plupart (90% comptent moins de 250 salariés, 60% moins de 50). Dans le contexte actuel de crise où nombre d'agents ont été placés en activité partielle, ce manque d'effectifs affecte l'ensemble des plateformes. Du fait de ces spécificités, sur certaines plateformes il peut être difficile de garantir la tenue du zéro-phyto sur l'ensemble du périmètre sans personnel ou moyens financiers pour réaliser certaines opérations. Ainsi, certains gestionnaires d'aéroports continuent à avoir recours aux traitements phytosanitaires, faute de connaissances et/ou de moyens humains et financiers pour mettre en œuvre des techniques alternatives dans le respect des contraintes de sécurité et de sûreté, notamment sur certains usages spécifiques (bordures d'équipements signalétiques, pieds de clôtures...). Toutefois, quelques plateformes ont d'ores et déjà adopté une démarche zéro-phyto (Paris-Orly, Bâle-Mulhouse, Nantes, Lyon, Brest, Perpignan, Poitiers...) quand d'autres ont déjà entamé leur transition (Paris-Charles de Gaulle, Toulouse, Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale d'ADP...).

Les outils produits bénéficieraient dans un premier temps aux aéroports, qui partagent les contraintes évoquées plus haut (notamment à plusieurs cibles internes et externes : gestionnaires des espaces verts, du risque animalier, de l'environnement et prestataires), mais pourraient également bénéficier à d'autres infrastructures à contraintes, voire à des collectivités locales (par exemple, pour la gestion des espèces invasives).

## **3. Objectifs**

### **Objectifs spécifiques du projet**

En 2019, 65% des aérodromes interrogés par le STAC dans le cadre d'une enquête sur l'usage des produits phytopharmaceutiques utilisaient des substances chimiques (et notamment du glyphosate) pour le traitement des végétaux. Sur les 24 aéroports interrogés utilisant du glyphosate, plus de 1500 litres de produit sont utilisés pour traiter près de 330 hectares sur une année.

Le projet permettrait de réduire ces quantités utilisées de manière plus rapide. Par son caractère collectif, il permettrait également d'harmoniser la prise en compte du sujet et la mise en œuvre d'indicateurs de suivi à l'échelle nationale (même au-delà des aéroports).

Le projet permettrait d'atteindre plus rapidement une réduction significative de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques sur un secteur d'activité à fortes contraintes et engagé collectivement, contribuant ainsi à la réduction des quantités utilisées à l'échelle nationale. Ce projet, s'il est accompagné, permettra de mieux prendre en compte les risques identifiés liés au changement de pratiques : augmentation des coûts de gestion, enjeux santé-sécurité au travail (troubles musculosquelettiques), enjeux de sécurité et de biodiversité.

D'après les travaux déjà engagés par le STAC, et sur certains aéroports, il apparaît que la transition vers le zéro-phyto et les techniques alternatives associées conduiraient à une meilleure valorisation de la biodiversité sur les plateformes et leur environnement - meilleure connaissance du patrimoine écologique, adaptation des techniques de gestion du risque animalier, préservation de la faune et de la flore locales - ainsi qu'à la préservation de la qualité de la ressource en eau.

Les bonnes pratiques recensées, les outils développés ainsi que la démonstration de techniques innovantes bénéficieront avant tout au secteur à travers la diffusion pilotée par l'UAF&FA, mais pourront aussi bénéficier à d'autres gestionnaires de JEVI.

## **Objectifs généraux pour le secteur aéroportuaire**

Accompagner ses membres dans la mise en œuvre d'un plan d'atteinte au zéro-phyto et pérenniser le zéro-phyto dans les zones contraintes donc :

- Identifier et valoriser les bonnes pratiques de gestion sur les aéroports déjà avancés sur le sujet.
- Elaborer et diffuser des outils techniques et/ou d'aide à la décision pour lever certaines contraintes techniques et économiques

Le tout en répondant aux exigences de l'appel à projet Plan Ecophyto, qui demande une forte diffusion.

## 4. Cadrage général du projet

Le projet lauréat de l'AAP Eco-phyto II+ comprend 2 axes complémentaires :

- Axe 1 (objet de ce cahier des charges): étude des pratiques de gestion des espaces verts en zone contrainte aéroportuaire et production de livrables et d'outils d'accompagnement destinés aux aéroports (voir plus bas)
- Axe 2 (exclu du marché): expérimentation technique d'une solution "innovante"
  - les robots tondeurs - Expérimentation de l'utilisation d'un équipement de tonte automatique et intelligent (robot tondeur).

## 5. Méthodologie envisagée pour la réalisation de l'axe 1

### **Etude des pratiques de gestion des espaces verts en zone contrainte aéroportuaire, valorisation des bonnes pratiques et production de livrables et d'outils d'accompagnement destinés aux aéroports**

Les actions et livrables proposés ici constituent des grandes orientations qui peuvent éventuellement être affinées/critiquées dans l'offre proposée. L'offre pourra détailler des "options" répondant à différents niveaux d'ambition ou de budget (pour permettre leur cohérence avec l'enveloppe des subventions qui serait obtenue).

Le bureau d'étude titulaire de marché devra mettre en œuvre toute son expertise au service de son devoir de conseil et d'orientation du client prescripteur de la commande.

L'objectif final de la prestation est de restituer la diversité des besoins, valoriser les bonnes pratiques et outiller les plateformes souhaitant s'engager ou pérenniser une démarche zéro-phyto.

### **Première phase (septembre 2021 - mai 2022 max) Réalisation du diagnostic des pratiques et production d'un livrable de cadrage stratégique (feuille de route) de mise en œuvre d'une démarche zéro-phyto dans les aéroports**

## **Objectifs :**

- Connaître les contraintes, enjeux, besoins des aéroports et identifier les bonnes pratiques associées à mettre en œuvre (éventuellement en fonction de critères relatifs aux aéroports) pour adopter et pérenniser une démarche zéro-phyto.
- Produire un document de cadrage/feuille de route à partager avec la communauté des aéroports et ses partenaires

Note : des bonnes pratiques peuvent déjà exister sur les aéroports français et seront à valoriser. Par ailleurs, des bonnes pratiques pour d'autres type de sites aux enjeux parfois similaires (terrains de sport notamment), ont déjà été identifiées et recensées dans la bibliographie (voir recommandations bibliographiques).

## **Méthodologie proposée :**

### **1ere étape – Etude bibliographique et définition d'un échantillon**

- a. Etude des données d'entrée / bibliographie indicative à prendre en compte dès le lancement :
  - Données STAC (questionnaires sur l'utilisation des phyto, note technique) – seront mises à disposition du bureau d'étude
  - Données de questionnaire UAF&FA
  - Données et ressources du site Ecophyto Pro
  - Données et ressources du [site Plante et cité](#)
- b. Définition, en lien avec l'UAF&FA et la DGAC/STAC, d'un échantillon d'aéroports/aérodromes représentatif pour le diagnostic (critères d'échantillonnage possible : superficie, géolocalisation, quantités de phyto utilisés...). L'échantillon proposé devra couvrir le panel le plus large possible de diversité. Il pourra aussi des expériences positives comme des "contre-exemples" de gestion afin de permettre la compréhension des réussites comme celle des échecs. Une attention particulière pourra être portée aux cas des aérodromes équipés de pistes en herbe, ou autre cas complexes.

- c. des bonnes pratiques zéro-phyto utilisées par les gestionnaires de JEVI (y compris hors aéroports)

## **Etape 2 - Travaux d'étude terrain sur l'échantillon et complément bibliographique pour obtenir un état des lieux :**

- a. **des contraintes et des pratiques de gestion** observées sur les aéroports (en tenant compte notamment du lien avec la gestion du risque animalier), comprenant : les modes de gestion par type de zones des aéroports (en définissant une liste de zones génériques représentatives, par exemple : prairie aéronautique, bords de clôture, pistes, ...), les quantités/charges actives et types de produits utilisés par type de zone... Des résultats cartographiques pourront être proposés. Un point d'attention sera porté aux modalités de mise en œuvre opérationnelle : les travaux sont-ils réalisés par les équipes de l'aéroport, ou externalisés? Si externalisé, obtenir les informations auprès des prestataires.
- b. **des besoins identifiés par les aéroports pour aider à la transition zéro-phyto**

## **Etape 3 - Rédaction du livrable et présentation des résultats pour validation**

Restitution synthétique de l'état des lieux / définition des recommandations et livrables/outils à produire pour répondre aux besoins des aéroports

LIVRABLE (1) – Document synthétique de restitution décrivant :

- l'état des lieux
- une feuille de route stratégique pour la mise en place d'une démarche zéro phyto dans les aéroports articulée autour de 2 volets : 1) la préparation au passage en zéro-phyto 2) la mise en œuvre du zéro-phyto
- une proposition de documents ou supports opérationnels à produire pour outiller au mieux les aéroports

Le livrable devra être validé avant la fin du mois d'avril 2022, pour diffusion aux parties prenantes courant mai (horizon cible : 22 mai pour la journée de la biodiversité).

Une réunion de présentation publique est à prévoir en mai.

## **Deuxième phase (mai 2022 – décembre 2022) Production et diffusion des documents opérationnels techniques/méthodologiques pour outiller les aéroports dans leur démarche zéro-phyto**

**Objectifs :** Sur la base des travaux d'état des lieux et du document de feuille de route, décliner des outils techniques/méthodologiques utilisables par les gestionnaires d'aéroports (notamment équipes opérationnelles de la gestion des espaces verts et du risque animalier) pour la mise en œuvre pérenne du zéro-phyto adapté aux milieux concernés, et tenant compte des contraintes opérationnelles observées et des impacts de la transition au zéro-phyto (on n'oubliera pas les contraintes santé/sécurité au travail).

Il sera attendu de définir les outils et leur support en lien avec l'UAF&FA, selon leur pertinence par rapport au besoin, et selon les recommandations du bureau d'étude à l'issue de la phase 1. L'offre pourra détailler un budget par type de livrable / support proposé. Il est attendu des supports/livrables "communicants", avec une mise en forme agréable et respectant la charte graphique de l'UAF.

### **Principaux livrables envisagés**

- Déclinaison de la feuille de route en guide technique/méthodologique
- Fiches actions / pratiques ou documents techniques (par exemple : cahier des charges type pour les prestations de gestion des espaces verts, modèle de plan de gestion végétal, fiche de préconisations pour espèces invasives ; recueil d'espèces florales pouvant limiter les usages de produits phytosanitaires en fonction des zones traitées (clôtures, seuils de piste, ...)

- Trame d'auto diagnostic (sous format informatif type Excel) - aider les plateformes à rapidement identifier leur enjeux et ainsi choisir les fiches outils correspondants le mieux à leurs spécificités

- Conception d'une trame de formation (module de formation pour accompagner le guide méthodologique) qui sera mise à disposition des aéroports

Les supports pourraient être des productions écrites comme des vidéos selon la pertinence par rapport au besoin identifié.

## **Diffusion, communication**

Objectifs :

- Rendre les outils développés facilement accessibles et en assurer la bonne diffusion au sein des aéroports membres de l'UAF&FA et au-delà, en lien avec les partenaires DGAC/STAC.

La diffusion se fera en premier lieu vers les aéroports membres de l'UAF&FA, qui seront d'abord tenus informés via la gouvernance à travers la Commission Développement durable et le GT Biodiversité. Les canaux de diffusion restent à définir avec l'UAF&FA selon les recommandations du bureau d'étude, toutefois le support du site internet de l'UAF&FA serait une piste intéressante. Le site est déjà existant ([www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr)), il dispose d'un espace public et d'un espace réservé aux membres de l'Union. Un contenu modifiable par les usagers autorisés (type wiki) pourrait présenter un intérêt.

En novembre 2022, l'UAF&FA organisera une journée technique pour présenter les outils.

D'autres modes de diffusion élargis peuvent être envisagés/proposés :

- l'organisation d'un séminaire dédié UAF&FA en partenariat avec la DGAC, pour présenter les outils ;
- l'organisation d'un webinaire enregistré pour diffuser plus largement ;
- des sessions de mentorat inter-aéroports et/ou avec des collectivités...

D'autres formes de communication/sensibilisation pourront être proposées vis-à-vis des parties prenantes externes et usagers des plateformes pour expliquer, et garantir

l'acceptabilité de la démarche et les entraîner dans la transition. La proposition pourra détailler des options par type de livrables/événements/supports.

## 6. Pilotage

Le pilotage du projet sera mené par l'UAF&FA, en partenariat avec ADP.

Un comité de pilotage technique (COTECH) sera mis en place par les deux gestionnaires du projet. L'objectif de ce COTECH est de réfléchir aux différentes étapes nécessaires dans le contexte du projet et de le faire avancer.

Le COTECH aura lieu une fois par mois. Les différents acteurs impliqués dans le contexte du projet auront au sein de ce comité l'opportunité de partager les avancements et les contraintes techniques ou administratives qui concernent le projet, et de s'exprimer sur les travaux produits par le bureau d'étude.

Le COTECH sera dirigé par des membres de l'UAF&FA et ADP, les deux gestionnaires du projet. Il sera également composé par :

- Des représentants des autres aéroports membres de l'UAF participant au Groupe de travail biodiversité
- Des membres de la DGAC et du STAC
- De l'association Aéro Biodiversité
- Du bureau d'études qui sera choisi pour mettre en œuvre l'ensemble d'activités d'études sur le terrain prévues par le projet.

Un comité de pilotage stratégique (COPIL) est prévu. Celui-ci se réunira deux fois par an pour accompagner le déroulement du projet et les apports du projet à l'ensemble du secteur. Ce comité de pilotage stratégique aura aussi le rôle d'orientation et de validation sur les actions de communication dans le contexte du projet ainsi que sur les livrables.

# 7. Calendrier

Description	2021							2022										
	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov
Travail préliminaire - bureau d'étude																		
Enquête avec les aéroports																		
Redaction du 1er livrable																		
Validation du 1er livrable																		
<b>Lancement livrable - phase 1</b>																		
Expérimentations techniques																		
Redaction du 2eme livrable																		
Validation du 2eme livrable																		
<b>Lancement livrable - phase 2</b>																		