

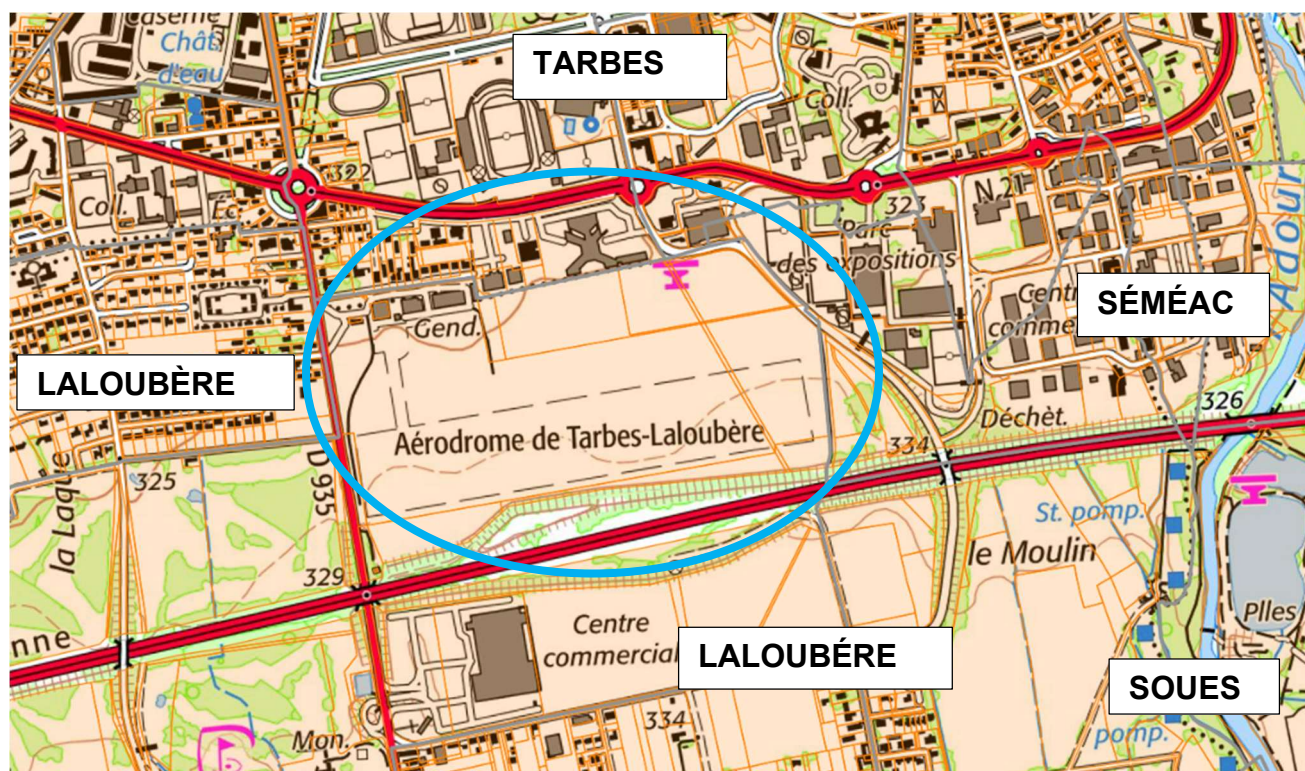


Aérodrome de Tarbes - Laloubère

Comité de Gestion

65310 LALOUBÈRE

Pôle de formation aéronautique - Association régie par la loi de 1901



ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTIONS EN VUE DE PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ TOUT EN ASSURANT LA CONTINUITÉ DES ACTIVITÉS AÉRO-ASSOCIATIVES

DOSSIER 1 (Présent document)	Étude d'un plan d'action en vue de préserver la biodiversité, tout en assurant la continuité des activités aéro-associatives.
DOSSIER 2	<u>Notice</u> : Connaissez-vous l'aérodrome ?
DOSSIER 3	Diagnostics flore et Faune
DOSSIER 4	Plan d'action

Janvier 2025

Préambule :

Les aérodromes sont le plus souvent situés en périphéries des centres urbanisés. Le secteur foncier sur lequel ils sont installés est strictement réservé aux opérations aériennes et à celles qui en dépendent au sol. Ils sont donc interdits d'accès au public.

Selon le type d'activités, la superficie et l'importance d'ensemble des aérodromes, engendrées par les contours du périmètre parcellaire, varie en fonction du type d'activités. (Aviation commerciale, militaire, aviation légère de loisirs...)

Au sein de ces périmètres, des aménagements adaptés à l'activité ont été édifiés suivant les cas :

- Des locaux techniques (Hangars) et administratifs, zones de parking, atelier d'entretiens, postes d'avitaillement, taxiway, pistes en dur ou enherbées...
- Des infrastructures aéroportuaires lorsqu'il s'agit d'aérodromes à vocation commerciale.

En outre, pour les évolutions des appareils au sol et en vol, des surfaces plus ou moins importantes ont été minéralisées ou bitumées, tels que les parkings (Tarmacs) et pour les grands aérodromes les zones de roulage (Taxiways) et les pistes de décollages et d'atterrissages (Runways).

Toutefois, et quelque soit l'importance de l'aérodrome, les aménagements hors sol et de surfaces, représentent une faible partie de la superficie contenue au sein du périmètre global. Cela dégage ainsi d'importants secteurs s'apparentant généralement à des prairies de fauche.

1 - La démarche « Biodiversité sur les aérodromes » impulsée par la Fédération Française Aéronautique.

La Fédération Française Aéronautique créée en 1929, contribue au développement de l'aviation légère et des aéro-clubs tout en maintenant les acquis des pilotes.



À cet effet, la FFA s'engage notamment à préserver le nombre et la qualité des aérodromes français. Dans la droite ligne de cet objectif mené dès sa création, cette fédération a pris en compte les évolutions législatives récentes en matière d'environnement et a décidé **d'agir en faveur du maintien de la biodiversité.**

Ainsi, à la suite d'un séminaire « Aéroclub du futur » la FFA a engagé une réflexion sur les stratégies à mettre en œuvre à cet effet, s'inscrivant dans la transition énergétique avec le lancement des avions électriques et l'autre : **La pérennisation de la biodiversité.**

La FFA dont l'un des buts vise à maintenir et développer l'aviation légère et de loisirs est donc tout à fait légitime pour accompagner la mise en œuvre de plans d'action en vue de coordonner au mieux l'activité aéronautique et le respect de la biodiversité.

En préface de son guide pour la mise œuvre d'un plan d'action, le président de la FFA justifie par les citations suivantes : « *...Il faut défendre nos terrains, objets de tant de convoitises...défendre la biodiversité, c'est aussi défendre nos terrains...* »

La grande diversité des types d'aérodromes (positionnements géographique et altimétrique, particularités locales en matière de faune et de flore, modes de gestion propres à chaque terrain...) implique une étude spécifique pour chaque cas, ce qui a justifié le présent plan d'action, porté par le Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère ;

2 - Les secteurs non minéralisés des aérodromes.

En termes de surface, ils représentent le plus souvent plus des trois-quarts du foncier global et même davantage pour les aérodromes secondaires, utilisés pour l'aviation légère.

La présentation ci-après le confirme.



Ci-dessus, un aérodrome « de campagne » avec comme seules édifications hors sol 2 hangars et la manche à air. La piste (au centre) est régulièrement fauchée. L'ensemble du foncier qui l'entoure qui fait intégralement partie de l'aérodrome, peut être assimilé à une prairie de fauche.

Il n'y aucun espace minéralisé et la végétation arbustive latérale a été maintenue.

Ci-contre un aéroport international. Les installations aéroportuaires hors sol et celles de l'usine aéronautique située à proximité, sont hors périmètres des zones de décollages et d'atterrissages constituant l'aérodrome.

Malgré la longueur de la piste et des taxiways, ces zones bitumées de roulage et d'envol ne représentent qu'une faible partie du foncier « strictement aéronautique ».

De ce fait, les terrains latéraux font partie intégrante de l'aérodrome. Ils sont donc gérés par le gestionnaire des installations et sont assimilés à des prairies de fauche.

Même si ces secteurs, le plus souvent enherbés naturellement, sont proches des « activités mécanisées de l'air », le fait qu'ils soient interdits d'accès au public, favorisent **l'épanouissement de la biodiversité**.

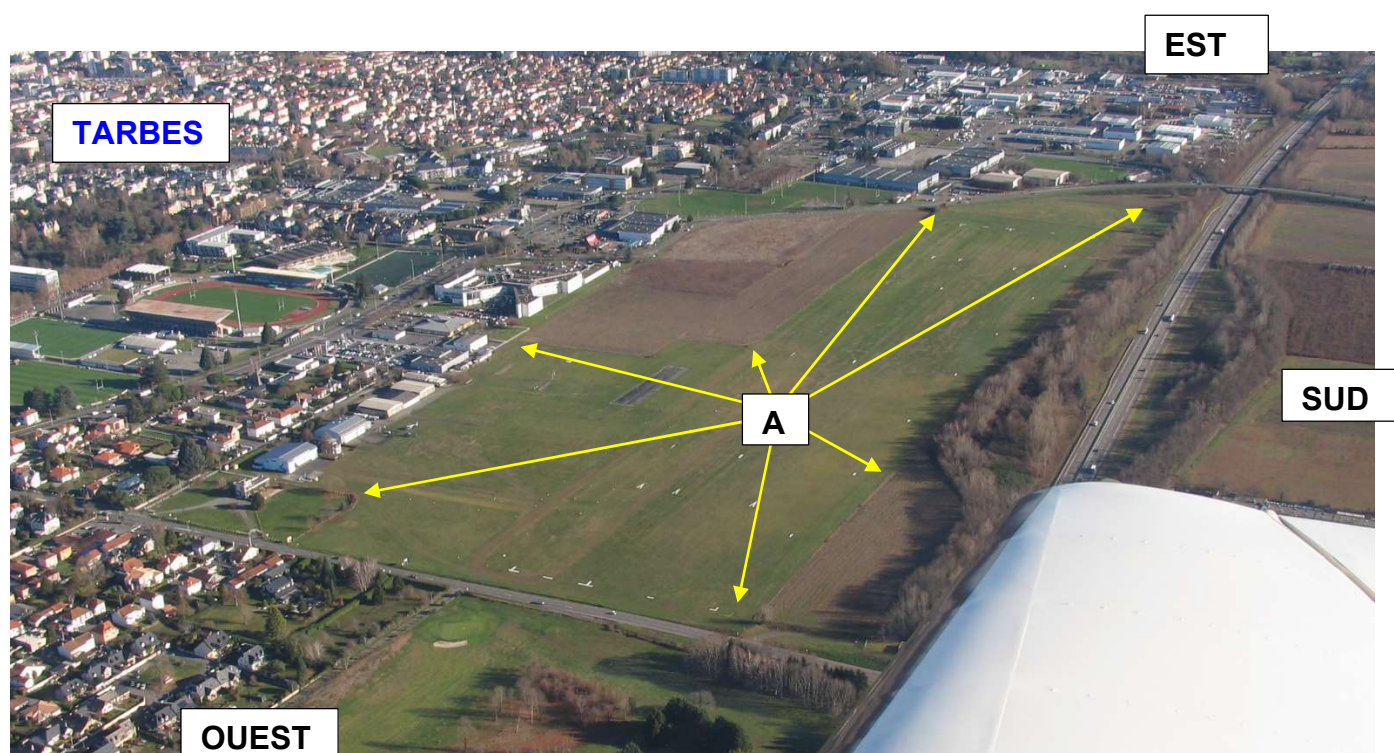
Ainsi, s'il est nécessaire de limiter la pousse de l'herbe sur les taxiways et les pistes non bitumées pour d'évidentes raisons de sécurité et d'usage, les très grandes surfaces restantes sont certes entretenues, mais ne reçoivent ni engrais ni pesticides.

Ainsi, **dans ces milieux qui restent proches de la nature, l'effloraison est favorisée**. Contrairement aux « à priori », il s'agit de « lieux de quiétude » notamment pour les insectes, les larves et les rongeurs. La preuve, c'est qu'il est bien connu que « ces zones tranquilles » attirent pour cette raison une faune diversifiée et particulièrement la gent ailée, moins troublée par la proximité des avions que par celle des piétons.

3 - Focus sur l'aérodrome de Tarbes-Laloubère.

Comme on peut le constater sur la vue aérienne ci-après (Début janvier 2023), les installations techniques hors sol, sont groupées et alignées en ordre à l'extrême Nord en continuité du secteur urbanisé de la ville de Tarbes.

Ainsi, et mis à part la petite piste bitumée (Au centre) utilisée pour l'aéromodélisme, la totalité de l'aérodrome est constitué par un secteur foncier assimilable à une prairie. On remarque également au Sud que l'aérodrome est séparé de l'autoroute A64 par une bande cultivée et une lisière arborée.



La partie foncière non minéralisée A de l'aérodrome de Tarbes-Laloubère représente environ 26 hectares d'un seul tenant.

Au nord, coté **Tarbes**, on remarque que les infrastructures aéronautiques sont bien rangées en limite du terrain et bien que situées dans le périmètre administratif de Laloubère, elles semblent faire partie intégrante de la zone urbaine.

Sur ce vaste secteur enherbé, la circulation mécanisée se limite aux accès aux pistes et à une partie de celles-ci, aux véhicules légers de service, et aux matériels de fauchage et d'entretien.

Quant à la circulation piétonne, hormis celle des personnes autorisées par le comité de gestion pour de stricts motifs aéronautiques, elle est quasiment nulle du fait de l'interdiction au public non accompagné de pénétrer sur le périmètre.

POUR UNE COHABITION RAISONNABLE ENTRE L'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, PLUS PARTICULIÈREMENT DE LA FAUNE, DE LA FLORE ET DE LA VIE CIVILE DE PROXIMITÉ.

1 - Les effets sur la biodiversité liés à l'utilisation des aéronefs sur une surface enherbée et sur le tirant d'air qui la surplombe, volumes au sein desquels les machines aériennes sont au roulage, soit en phase de décollage ou d'atterrissage :

En préambule, il convient d'indiquer que l'utilisation des aires aéronautiques (Sans aiguilleur du ciel) est de la responsabilité du pilote en sa qualité de « commandant de bord » et que celle du suivi de l'intégrité des espaces terrestres est généralement assurée par un gestionnaire généralement associatif. (Pour Tarbes-Laloubère, il s'agit d'un comité de gestion interclubs).

Ainsi, afin d'utiliser les avions, les ultralégers motorisés et les planeurs selon les prescriptions de leurs manuels de vols respectifs, les supports enherbés terrestre de roulage, d'envol et d'atterrissage, doivent être adaptés à ces activités.

Cela pour des raisons de sécurité et de respect des dispositions aéronautiques codifiées, mais aussi pour qu'il n'y ait pas d'effets réducteurs sur les performances des appareils.

De ce fait, la partie de l'aérodrome destinée au roulage, à l'envol et à l'atterrissage des appareils doit être un sol libre de tout obstacle, autres que les balises qui matérialisent les taxiways, les pistes et les aires à signaux (Manche à air, sens du tour de piste et information sur la disponibilité des pistes).

Ce sont surtout sur ces terrains enherbés qu'évoluent un grand nombre d'aéroclubs, eux-mêmes concernés par l'état des aires d'évolution.

Pour l'exemple, un terrain peut être « ouvert, c'est-à-dire disponible pour les vols et atterrissages », mais le roulage et le vol peut être rendu impossible dans le cas où le terrain est détrempé ou bien que la puissance et la direction du vent rendent le vol impossible ou dangereux. Cela sans aucun lien avec la biodiversité.

Quant aux autres obstacles naturels (herbes hautes, taupinières...) ou occasionnels (présence fortuite d'animaux domestiques ou sauvages, personnels ou engins d'exploitation...), la décision d'utilisation du terrain appartient au pilote seul (1), en sa qualité de commandant de bord.

- (1) Sauf en cas de « Notam » imposant des interdictions ou des restrictions permanentes ou occasionnelles. (Un Notam est un Arrêté de réglementation temporaire, émis par les autorités aéronautiques).

2 - Les obstacles inertes « hors sol » et en « sous-sol » liés à la flore et la faune, susceptibles de compliquer l'activité des appareils, de la rendre dangereuse ou impossible :

Sur les aérodromes aux pistes enherbées, Il s'agit essentiellement de la flore et de la faune :

• Du fait de la flore : La pousse de l'herbe au-delà d'une certaine hauteur :

À noter que la hauteur moyenne de l'herbe n'est pas le seul critère à observer. Il convient surtout de prendre en compte la présence des hautes tiges ligneuses plus ou moins espacées, selon la nature de l'herbe.

Pour les avions, planeurs et ulm, une végétation herbeuse trop importante (densité et hauteur) peut être est de nature à :

- Freiner le roulage en raison du faible diamètre des roues, mais également de la largeur des carénages (genre sabots) de roues proches du sol.
- Porter atteinte au système de freinage en cas d'enroulements intempestifs d'herbes hautes via la partie inférieure ajourée des carénages.
- Entrer en conflit avec le périmètre engendré par l'hélice, compte tenu de sa faible garde au sol et « polluer » l'extrémité de son bord d'attaque, ce qui nuit aux performances de la machine,
- Entraîner des fuites de carburants lorsque les herbes hautes s'entortillent autour des systèmes de purges des réservoirs de carburant (Basses sous l'appareil)



Pour les planeurs tractés ou à dispositif d'envol incorporé, une végétation herbeuse au delà de 15 cm de hauteur, compte tenu de la très faible garde au sol, est de nature à :

- Freiner considérablement l'appareil lors du tractage initial entre le hangar et la piste et surtout le ralentir dangereusement lors du tractage par le remorqueur.

- Provoquer des accroches de tiges végétales sur l'ensemble des parties inférieures des appareils, (Roues et balancelles latérales pouvant particulièrement nuire aux fonctionnements du train d'atterrissage et de celui des ailerons et de celles des empennages.



Pour tous les appareils :

- Faire perdre de la performance au décollage, ce qui augmente la distance de roulage, rapprochant ainsi le décollage de l'extrémité de la piste, cela pouvant entraîner des risques humains et matériels.
- Rendre difficile le contrôle des appareils en phase finale de l'atterrissage :

• Du fait de la faune :

L'activité taupière et rataupière (1) :

Pour tous les aéronefs et plus particulièrement pour les planeurs, motoplaneurs et ultra légers motorisés, les amoncellements de terres (taupinières) sont un véritable danger pour l'aviation légère notamment en raison de la faible garde au sol des appareils :



- Heurts violents des roues carénées ou non protégées, pouvant porter atteinte au fonctionnement des machines et provoquer des pertes de contrôles, voire des dégâts mécaniques, notamment lors des atterrissages. La pulvérulence des taupinières récentes n'atténue pas l'effet de chocs, lesquels peuvent être extrêmement dangereux dans ce cas et encore plus en cas de gel de ces petites buttes de terre.
- Impossibilité de prévoir la création des taupinières, laquelle peut avoir lieu dans le laps de temps qui sépare une reconnaissance des lieux et la mise en route de l'appareil.
- Difficulté de percevoir une ou plusieurs taupinières (souvent en séries) notamment en phase d'atterrissage.

Les dégâts au sol provoqués par les sangliers :

Bien qu'il soit proche des espaces urbains denses et que sa strate supérieure soit peu humide, le terrain d'aviation de Tarbes-Laloubère est quelquefois « visité » par des sangliers. Les dégâts de surface en sous-sol et hors sol peuvent entraîner d'importants risques pour les appareils au roulage (Transit, roulage, décollage et atterrissage).

Type de dégâts causés par les sangliers
à la recherche de vers de terre



3 – Les présences animales susceptibles de compliquer l'activité des appareils ou de la rendre dangereuse :

Nota (Pour mémoire) : Qu'elles soient humaines (pédestres ou mécanisées) ou animales, les présences inopinées d'êtres vivants sur les aires d'évolutions des appareils, constituent en cas de choc, un double risque. (corporel et matériel).

S'agissant des personnes, l'opportunité de leur présence (illégale, ou autorisée car liée à l'activité) **peut être gérée, hors de la présente étude** (par application des dispositions codifiées et des règlements intérieurs des associations), ce qui n'est pas possible en ce qui concerne la gent animale et l'ensemble de la faune, ceci justifiant la présente étude.

• **Quels sont les animaux susceptibles de faire prendre des risques à l'activité aérienne (au sol et en vol) et réciproquement à la sécurité animalière, afin de d'étudier les possibilités de cohabitation la mieux adaptée.**

Il s'agit d'espèces dont la présence est souvent constatée par les usagers de l'aérodrome.

Les rampants : Il s'agit d'insectes, de lézards...

Ces êtres vivants ne font pratiquement pas courir de risques aux pratiquants de l'activité aérienne ; cependant le plan d'actions devra déterminer comment leur permettre de survivre.

La gent ailée : Il s'agit de l'ensemble des oiseaux évoluant en liberté, que ce soit en vol ou au sol, en position statique ou en évolution. L'observation et les expériences montrent que sur ce volet, le plan d'action devra être précis du fait que les oiseaux ne semblent pas gênés par la proximité des machines aériennes, ni effrayés par les épouvantails classiques ou les émissions sonores lancinantes destinées à les faire fuir, tant ils se sentent en sécurité sur ces grands espaces !



Ils peuvent principalement se décomposer en deux sortes :

Les sédentaires quasi-permanents :

- Les pies, les merles, les moineaux, les rapaces de petites et moyenne tailles et depuis quelques temps les hérons et les aigrettes.

Les saisonniers migrants :

- Les étourneaux, les ramiers (palombes), les martinets et les cigognes.

Les quadrupèdes : (Animaux sauvages ou domestiques)

- Les sangliers en statique ou en transit, seuls ou en meute,
- les renards, les lièvres et lapins,
- Les chiens errants ou ayant échappé au contrôle de leur maîtres.



4 - Comment concilier activité, sécurité et biodiversité ?

Préambule : L'accès au terrain d'aviation de Tarbes-Laloubère est interdit au public par réglementation et par signalisation.

Ainsi, sous l'angle de la biodiversité, le fait qu'il ne soit pas clôturé, s'inscrit en toute logique dans l'aménagement concerté du territoire, plus particulièrement en ce qui concerne l'application des dispositions du code de l'environnement. (Continuité du corridor écologique Est-Ouest, et inversement).

La faune peut et doit circuler librement et sa guise sur les espaces de son choix, c'est-à-dire dans le cas présent évoluer sur les parcelles faisant partie du périmètre aéronautique, mais aussi sur tous les espaces latéraux.

L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTION RESPECTANT L'ENVIRONNEMENT ET LA BIODIVERSITÉ.

Préambule :

Le présent plan d'action a pour but de concilier les activités aéronautiques en tenant compte de la biodiversité.

L'élaboration du plan ci-après prend appui sur les documents suivants en notre possession à ce jour :

➤ **Pour mémoire : La longue expérience du comité de gestion de l'aérodrome :**

Le comité dispose de moyens matériels, notamment ce qui concerne le fauchage. La périodicité et les dates de ces interventions sont déjà choisies au mieux afin de tenir compte de la biodiversité.

Par ailleurs, seule la pousse d'herbe des parties utilisables par les machines aéronautiques sont régulièrement limités en hauteur par broyage.

Bien que la végétation arbustive soit assez limitée, les élagages des arbres et l'entretien des haies sont effectués selon les recommandations courantes.

➤ **La plaquette « *Connaissez-vous l'aérodrome* »** (version évolutive d'octobre 2023, éditée par le Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère).

Il s'agit d'un document synthétique en langage courant - genre plaquette - destiné plus particulièrement au premier contact avec ce site aéronautique, donc les activités et les impacts socio-professionnels sont assez peu connus du public.

➤ **Le document édité par la Fédération Nationale Aéronautique en 2022 titré « FFA biodiversité sur les aérodromes »**

Ce livret fait une approche de la démarche sous forme de sensibilisation et oriente les modalités d'un plan d'action afin de contribuer à la préservation de la biodiversité.

Il est régulièrement complété par une diffusion individuelle de **tutoriels spécifiques**.

➤ **Un rapport d'études 2021 et 2022 sur l'aérodrome de Tarbes-Laloubère portant évaluation sur flore, fonge et végétations. Rapport réalisé par le Conservatoire Botanique de Bagnères de Bigorre.**

Ce document établi par le Conservatoire Botanique National Midi-Pyrénées fait apparaître la diversité de la flore et son évolution au fil des ans.

- **Un rapport d'études 2023 et 2024 sur l'aérodrome de Tarbes-Laloubère portant évaluation sur la Faune. Rapport réalisé par C. P. I. E. de Bagnères de Bigorre.** (Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement).
- **Un guide technique édité en 2023 par le Ministère des Transports, Direction Générale de l'Aviation Civile intitulé « La Fauche sur les aéroports »**

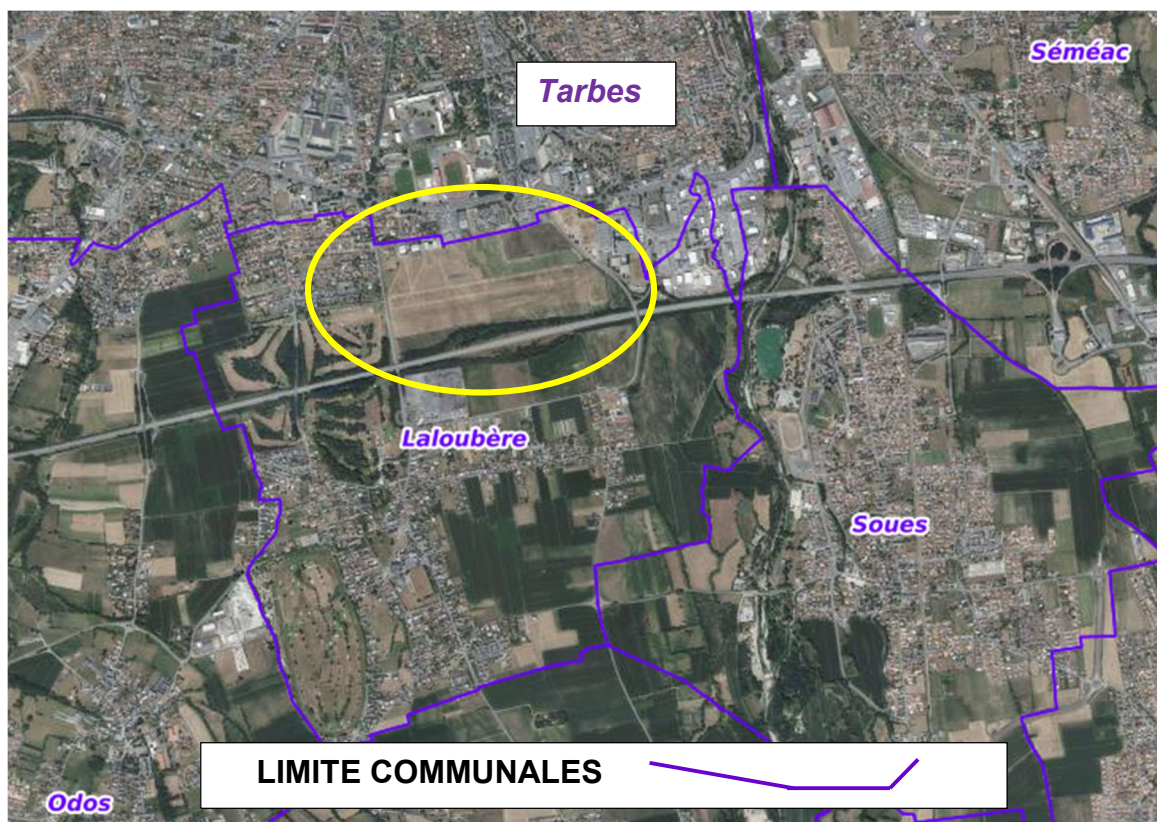
Il s'agit d'une étude remarquablement approfondie sur le sujet concernant plus particulièrement les grands espaces des aéroports sous-titrés comme suit « *Entre la gestion du risque animalier et la valorisation de la biodiversité* ».

- **Diverses fiches ou plaquettes se rapportant à la biodiversité :**
- **Un suivi de formations en visioconférences sur le thème et de présence à des réunions d'informations ayant pour objet la biodiversité sur les aérodromes et en général.**
- **Plusieurs entretiens avec des experts et personnes ressources.**

1- Présentation du foncier concerné :

a) Situation géographique :

L'aérodrome de Tarbes-Laloubère est entièrement situé sur le territoire administratif de la commune de Laloubère, au sud immédiat du périmètre administratif de la ville de Tarbes.



b) Définition cadastrale : Plan et état parcellaire.

L'ensemble des parcelles constituant l'aérodrome est classé dans la **section AC** du cadastre de la commune de Laloubère.



Num. parcel. AC	Sup. M2	Identité du (des) propriétaire (s) (selon la matrice cadastrale)	Observations
82	3 162	CCI – Département – Ville de Tarbes	Bande transversale au droit des pistes coté Est, le long de la RD 935
86	1 794	Ville de Laloubère	Semble être un ancien chemin qui traverse les pistes côté Ouest
87	224 782	CCI – Département – Ville de Tarbes	Le secteur des pistes et la zone Nord Est entre les pistes et les installations
90	210	CCI – Département – Ville de Tarbes	Restaurant
91	905	CCI – Département – Ville de Tarbes	Hangar aéroclub et ses annexes
92	3 566	CCI	Para - Modélisme - aire à signaux
97	36 313	CCI – Département – Ville de Tarbes	Secteur Est des pistes.
	270 732	Soit 27 ha 07a 32 ca	

Cela représente un total de 270 732 M² de foncier affecté à l'aérodrome, soit de l'ordre de **27 hectares**. Si l'on soustrait à ce total les installations bâties, l'enclos Sud du restaurant et les surfaces minéralisées y compris la piste d'aéromodélisme, soit environ 15 800 M², **l'espace enherbé est de 254 932 M², soit 25, 5 hectares d'un seul tenant.**

En ajoutant les bordures et lisières, **la superficie enherbée sur laquelle le Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère peut agir est de 26 hectares**.

Cependant, il va de soi qu'au-delà de la superficie ci-dessus indiquée de la zone verte assimilable à une prairie naturelle, le traitement de la végétation arbustive latérale (1) ou proche des installations techniques a vocation à être prise en compte dans le plan d'action.

- (1) Du fait qu'elle est régulièrement entretenue par le comité de gestion, et qu'elle concerne notamment la faune ailée.

2 - Planification de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'action :

Démarches abouties et en cours :

Dates	Désignation
2021 et 2022	Engagement de la démarche
2022/ 2023	Diagnostic flore et fonge établi par le conservatoire botanique de Bagnères de Bigorre.
2022 / 2023	Edition de la plaquette « Connaissez-vous l'aérodrome » orientant la démarche biodiversité.
2023	Demande du CGATL et accord de la Communauté d'Agglomération de Tarbes-Lourdes- Pyrénées pour l'association du comité à l'élaboration des documents d'urbanisme. (Schéma de Cohérence territoriale et Plan Local d'Urbanisme Intercommunal).
2023	Préparation du plan d'action.
2024	Rapport bilan des actions d'inventaires faunistiques réalisés sur l'aérodrome en 2024, réalisé par Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement (CPIE) de Bagnères de Bigorre.

Prévisions à partir de la la mi-2025 :

Dates	Désignation
Janv. 2025	Présentation du projet de plan d'action, adaptation et approbation par le Comité de Gestion de l'aérodrome de Tarbes Laloubère
Fin janvier 2025	Etablissement de devis préalables au montage du financement et à la demande d'aides financières.
À partir de mars 2025	Mise en œuvre progressive du plan d'action.
Janvier 2026	Évaluation des actions menées en 2025.
