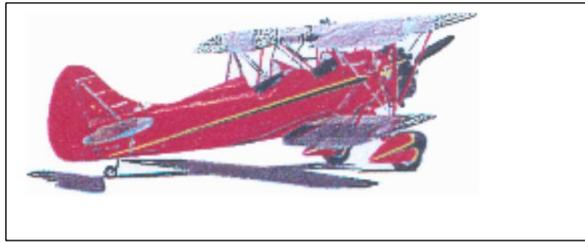


Pôle de formation aéronautique - Association régie par la loi de 1901



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



DOSSIER 1	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
<b>DOSSIER 4</b> <b>(Présent dossier)</b>	<b>Plan d'action</b> (approuvé par le comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère le 1 <sup>er</sup> avril 2025)

Avril 2025

## **Préambule :**

Malgré la volonté du Comité de Gestion de l'Aérodrome de Tarbes Laloubère, le projet de biodiversité sur les aérodromes impulsé par les fédérations aéronautiques, a pris plus de temps que prévu.

Cela en raison de la nécessité d'intégration des diagnostics préalables flore et faune, lesquels ont nécessité des études sur plusieurs saisons.

### **Situation des démarches en avril 2025 :**

**Dossier 1** : Étude d'un plan d'actions en vue de préserver la biodiversité, tout en assurant la continuité des activités aéro-associatives.

**Dossier 2** : Plaquette « Connaissez- vous l'aérodrome » ?

**Dossier 3** : Diagnostics flore et faune .

**Dossier 4** : **Plan d'actions début avril 2025** (Présent document)

### **Prochaines étapes :**

- Présentation du plan d'action au CGATL et adaptations (début avril 2025)
- Approbation du plan d'actions après adaptations éventuelles par le CGATL (Avril 2025)
- Etablissement des modalités de mise en œuvre du plan d'actions (À partir de mai 2025)
- Activation du plan d'actions. (Mai 2025)
- Evaluation de l'application 2025 du plan d'actions (Janvier 2026)

L'étude a mis en évidence qu'il convenait de concentrer la démarche :

- Sur la diminution des effets polluants des moteurs thermiques au sein de l'espace enherbé.
- Sur la biodiversité de l'espace foncier enherbé de l'aérodrome et de ses lisières, soit sur environ 25, 5 hectares d'un seul tenant,
- Ainsi que sur l'ensemble des espaces naturels non minéralisés situés autour des différents locaux des 5 associations et des locaux de la Gendarmerie. (Espaces gazonnés, plantations d'agrément, végétations spontanées, haies et grands arbres)

En ce qui concerne les locaux des cinq clubs et de la Gendarmerie, des actions en vue d'économiser l'énergie et de favoriser ainsi le bilan carbone, ont été réalisées.

D'autres qui sont engagées (et en projets) au niveau de chaque gestionnaire associatif.

**Ainsi, le présent plan d'action reste ciblé sur la biodiversité externe. Il a vocation à s'appliquer à l'ensemble des usagers (membres des clubs) de la plateforme sous maîtrise d'ouvrage du CGATL.**

## A - Première partie.

**Programme d'actions portant sur la réduction des effets polluants des moteurs thermiques sur l'environnement en général et indirectement sur la biodiversité des espaces enherbés et des lisières.**

Nota : Certaines des actions qui suivent sont déjà engagées. Elles doivent être finalisées, confirmées en vue d'être applicables.

**Action A 1 : Vol à Voile : Elle concerne l'abandon définitif de l'usage des moteurs thermiques des véhicules terrestres sur l'ensemble des pistes et taxiways.**

### a) Remorquage terrestre des planeurs :

En général, les planeurs qui sont remisés dans le hangar Nord, étaient depuis toujours, remorqués jusqu'aux seuils de piste par des voitures ou autres engins tracteurs à moteur thermique.

Il en était de même pour le retour.

Lorsqu'il y a par exemple 3 planeurs en activité, cela représente environ selon l'emplacement du seuil de piste près de 5 km de tractage à vitesse réduite (marche humaine) soit 1 heure de fonctionnement de moteur thermique sur la plateforme enherbée.

L'avènement et la généralisation de véhicules électriques de toute nature a incité l'association des vélivoles de Tarbes à tester puis à généraliser l'usage de deux véhicules électriques pour le remorquage terrestre des planeurs.



Il ne s'agit pas de véhicules spécifiques à cette activité, mais de voiturettes identiques à celles utilisées sur les terrains de Golf. (Les « golfettes »)

En concordance avec la politique de la Fédération Française de Vol en Planeur, cette orientation vise à réduire la production de carbone.

**Le test qui se poursuit étant de plus en plus convaincant - volet a) de cette action - consiste à généraliser le tractage électrique en abandonnant définitivement les véhicules à moteurs thermiques.**

Nota concernant l'avion remorqueur à moteur thermique:

Jusqu'à ces dernières années, il n'était pas envisageable de remplacer le remorqueur par un équivalent à énergie électrique.

Par ailleurs, il n'est pas réaliste de procéder au tractage du remorqueur (moteur éteint) entre le hangar et les seuils de pistes, pour les raisons suivantes :



À l'aller : La chauffe initiale du moteur au ralenti (Avion à l'arrêt) durant quelques minutes est nécessaire. Ensuite le transit moteur à bas régime vers les seuils de piste permet de compléter la chauffe, avant la montée en régime du moteur lors du remarquage des planeurs. Si l'avion, était tracté moteur à l'arrêt, l'indispensable chauffe avant la montée en régime aurait lieu en statique aux seuils de piste.

Au retour : Lorsque le remorqueur atterrit après avoir largué le dernier planeur en vol, il rejoint le hangar à très bas régime. Un tractage depuis les pistes jusqu'au hangar ne représenterait qu'un très faible gain d'émission de carbone tout en compliquant les manœuvres. La technique ayant évolué, le remplacement de l'avion remorqueur actuel par un appareil équivalent à énergie électrique est devenu un objectif réalisable à court ou moyen terme et fait l'objet d'une action spécifique.

#### **b) Usage des voitures particulières dans le périmètre enherbé de l'aérodrome :**

Les vélivoles et leurs invités ont l'habitude de rejoindre en voitures particulières les seuils de pistes sur lesquels sont stationnés les planeurs. Il en est de même à un degré moindre pour l'ensemble des membres des associations basées et d'autres intervenants mandatés.

**L'action consiste à proscrire à cet effet, l'usage des voitures thermiques dans le périmètre enherbé de l'aérodrome.**

Dans l'attente de l'éventuelle généralisation du parc civil de voitures électriques, les associations pourront organiser des navettes pour les pratiquants non équipés d'une motorisation électrique ou mettre à leur disposition des voiturettes électriques.

### Bénéfices attendus l'action A 1 :

- **Réduction de l'émission de gaz à effet de serre**
- **Suppression sonore totale lors des transferts terrestres des planeurs au profit du bien être humain, mais également de celui de la faune notamment rampante située sur les itinéraires de tractage des planeurs.**

**Programmation** : À engager dès 2025 et à appliquer strictement et sans réserve dès l'année 2026.

\* \* \* \* \*

### Action A 2 : Vol à Voile : Remplacement du remorqueur à moteur thermique par un appareil équivalent à motorisation électrique (Action déjà en cours d'étude).

En liaison avec la fédération de vol à voile, l'action consiste - dès que le financement pourra être établi - à substituer l'avion remorqueur à moteur thermique par un appareil équivalent à motorisation électrique.

Dans un premier temps, l'association tarbaise de vol à voile, s'est engagée dans la construction d'un avion remorqueur Type « Midour », plus léger et moins consommateur d'énergie que le Rallye 180 CV métallique, actuellement en service.



Le « Midour » est un monoplan à aile basse et train d'atterrissage fixe tricycle, spécialement conçu pour le remorquage.

Des appareils de même type sont déjà utilisés notamment dans le Gers et le Tarn et Garonne. La construction de cet appareil est déjà en cours dans les ateliers de l'aérodrome de Tarbes-Laloubère. (Photo ci-contre)

Outre sa construction en matériaux nobles (Bois et toile) le « Midour » pourra être équipé d'une hélice quadriplace permettant de réduire les émissions sonores.

### Bénéfices attendus l'action A 2 :

- **Réduction de l'émission de gaz à effet de serre**
- **En complément de l'action 1, limitation, puis suppression sonore totale de l'activité vol à voile au profit du bien être humain et animal sur l'aérodrome et dans l'espace aérien des abords,**

**Programmation** : Rendre le « Midour » opérationnel dans un délai qui sera précisé dans les modalités d'application de la présente action A 2 et continuation des études engagées sur ce thème au niveau fédéral en liaison avec le club local de vol à voile.

\* \* \* \* \*

**Action A 3 : Vol à Voile : Acquisition d'un planeur ayant un dispositif électrique d'envol incorporé et (ou) des panneaux solaires sur la voilure. (Action déjà en cours d'étude)**

Exemple ci-après : (Parmi plusieurs concepts existants)



Il s'agit d'un planeur disposant d'un dispositif électrique d'envol à hélice incorporé (Moteur et hélice escamotables) avec une batterie embarquée rechargeable au sol, puis en vol à l'aide des panneaux solaires installés sur la voilure.

Le décollage est totalement autonome.

En vol après rétractation du système propulsif, la recharge de la batterie permet de reprendre de l'altitude via le moteur électrique.

**Bénéfices attendus l'actions A 3 :**

- **Réduction de l'émission de gaz à effet de serre**
- **En complément des actions 1 et 2, rationalisation de l'activité vol à voile par économie d'usage d'un remorqueur, au profit du bien être humain et animal sur l'aérodrome et dans l'espace aérien des abords.**

**Programmation : Poursuite des études engagées sur ce thème au niveau fédéral en liaison avec le club local de vol à voile.**

\* \* \* \* \*

**Action A 4 : Vol à moteur (Aéro-club, constructeurs amateurs et modélismes) : Remplacement partiel et progressif des appareils à moteur thermique par des équivalents à énergie électrique. (Actions déjà engagées et en cours d'étude)**

Aéro-club : L'objectif consiste à terme à remplacer progressivement une partie de la flotte à moteur thermique par des appareils à propulsion électrique, destinés à la première partie des cours de pilotage. (Vols locaux)

Constructeurs amateurs : L'objectif consiste à inciter les adhérents à s'engager vers la constitution d'appareils à énergie électrique.

Modélisme : Malgré le poids des batteries limitant l'autonomie des appareils, le club utilise déjà des modèles réduits à propulsion électrique. L'objectif consiste à tirer profit des améliorations techniques pour diminuer le nombre d'appareils à carburant liquide.

**Bénéfices attendus l'action A 4 :**

- **Réduction des émissions sonores et de gaz à effet de serre**
- **En complément des actions 1, 2 et 3, rationalisation des usages des appareils au profit du bien être humain et animal sur l'aérodrome, dans l'espace aérien et aux abords,**

**Programmation : Poursuite des études engagées sur ce thème au niveau des fédérations en liaison avec les clubs locaux.**

---

Suite : Deuxième partie page 9



## B - Deuxième partie.

### **Programme d'actions portant sur la prise en compte de la biodiversité au sein des espaces enherbés et des lisières.**

Préambule : L'élaboration de ce programme s'appuie sur les modes en usage de l'entretien de la plateforme, mais surtout **sur les conclusions des diagnostics Flore et Faune** très approfondis établis par :

- Le Conservatoire Botanique National Pyrénées et Midi-Pyrénées à Bagnères de Bigorre.
- Le Centre d'Initiative Permanent pour l'Environnement (CPIE) à Bagnères de Bigorre.

Nota : Le Comité de gestion de l'Aérodrome de Tarbes-Laloubère remercie chaleureusement ces organismes pour leur assiduité, la qualité de leurs études et leur accompagnement dans cette démarche.

**Action transversale : Organisation d'une conférence informative sur le projet « biodiversité » au profit du comité de gestion, des adhérents associatifs, des militaires basés de la gendarmerie ainsi que des représentants de la communauté d'agglomération (Éventuellement de la presse).**

Cette conférence pourrait être organisée avant le début de l'été 2025, à la suite de la validation du présent plan d'action par le CGATL, soit juste avant les premières fauches. Elle serait animée par le CGATL et les représentants du Conservatoire Botanique et du C.P.I.E.

Cette séance d'information et d'échanges aurait pour but de présenter le plan d'actions aux usagers de l'aérodrome, préalablement à l'établissement des modalités de mise œuvre des actions. Elle serait précédée :

- Soit par la transmission individuelle électronique aux adhérents des 4 éléments du dossier biodiversité, comprenant notamment les diagnostics flore et faune ainsi que le présent plan d'action,
- Soit par la création d'un site web spécifique réservé aux membres des associations.
- Soit par l'invitation à consulter préalablement ces dossiers (au format papier) au sein de chaque association.

**Programmation : Début juin 2025**

**Nota :** Les **actions décrites** ci-après découlent directement de l'ensemble des études menées depuis le lancement de la démarche.

Toutefois, leur mise en œuvre nécessite pour la plupart l'établissement préalable de modalités d'application qui sont à définir ultérieurement, les études correspondantes portant encore sur l'année 2025 (flore et faune).

### **Action B 1 : Elle concerne la continuité de l'entretien périodique des arbres et haies situés au sein du périmètre de la plateforme, ainsi que du fauchage manuel des abords immédiats des installations hors-sol.**

Il n'y a pas de végétation arbustive ou spontanée dans les secteurs de transit, d'envol et d'atterrissage des appareils.

Cependant, il existe plusieurs arbres haies d'essences diverses et variées aux abords des locaux, des parkings et hors des zones d'évolution des appareils.

Depuis toujours, l'entretien des abords des bâtiments comprenant cette végétation arbustive est traditionnellement organisée annuellement sur une ou deux journées.

Les membres des clubs sont mobilisés à cet effet avec leurs matériels personnels.

Cette programmation occasionnelle ne tient pas suffisamment compte des différents types de végétation, ni des liens interactifs entre ces arbres et la faune qui y est présente.

L'action, consiste en liaison avec les organismes compétents qui ont établi les diagnostics (CCBN et CPIE) à organiser cet indispensable entretien à la période appropriée, c'est-à-dire en novembre décembre, janvier ou février.

Cela, selon un programme calendaire préétabli, avec l'usage exclusif de moyens techniques affectant le moins possible l'environnement, soit :

- Adéquation entre les nécessités d'entretien et le respect de la biodiversité flore et faune. (Saisonnalité d'entretien adaptée à chaque type de végétation arbustive).
- Évacuation des produits de fauchage manuel et d'élagage selon la réglementation en vigueur, c'est-à-dire, vers la déchèterie proche et (ou) compostage au sein du périmètre de la plateforme).
- Limitation d'utilisation des outillages à moteur thermique en favorisant dans un premier temps l'usage des outils modernes à batterie, puis en abandonnant totalement les moteurs thermiques.

#### **Bénéfices attendus de l'action B 1**

- **Prise en compte de la biodiversité,**

- **Limitation, puis abandon de l'usage des moteurs thermiques.**
- **Limitation des effets sonores lancinants de cet entretien au profit des membres des clubs, mais également du voisinage, notamment aux abords de l'impasse de l'aviation.**

**Programmation** : Dans l'attente de la continuité des études et des modalités définitives de sa mise en œuvre, cette action peut néanmoins être engagée dès 2025

\* \* \* \* \*

## **Action B 2 : Elle concerne l'entretien des espaces principaux de transit terrestre des appareils et des zones d'envol et d'atterrissage.**

### **Pratique actuelle :**

L'entretien des pistes et taxiways est effectué par une faucheuse rotative broyeuse de grande largeur, appartenant au comité de gestion de l'aérodrome.

Cela, avec une périodicité qui varie en fonction de l'évolution de la végétation herbeuse, de façon à ne pas porter préjudice à l'évolution des appareils.



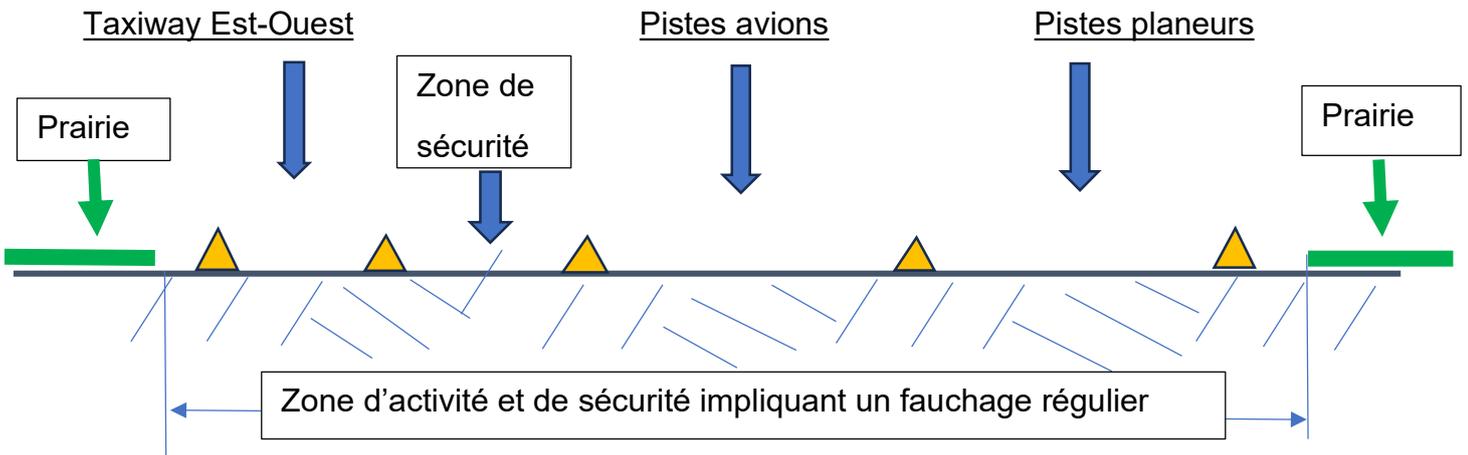
Les trajectoires centrales des appareils au roulage (Taxiway Est-Ouest) au décollage et à l'atterrissage (Pistes avions et planeurs ) sont fauchées en permanence pour d'évidentes raisons de sécurité des activités aériennes.

## **Présentation visuelle et schémas**

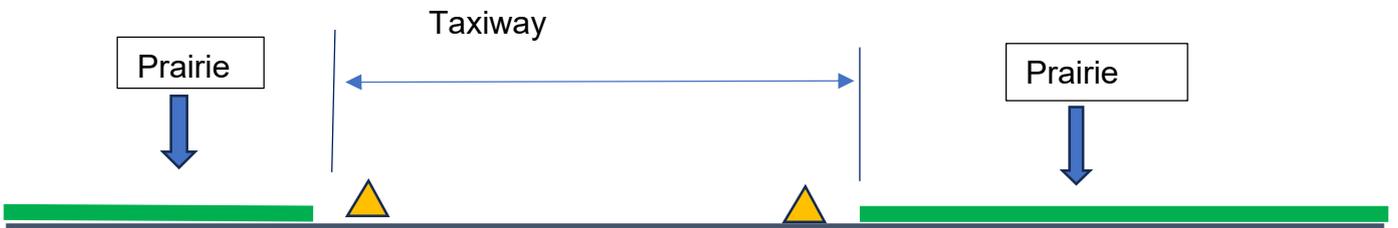
### **a) Pistes :**



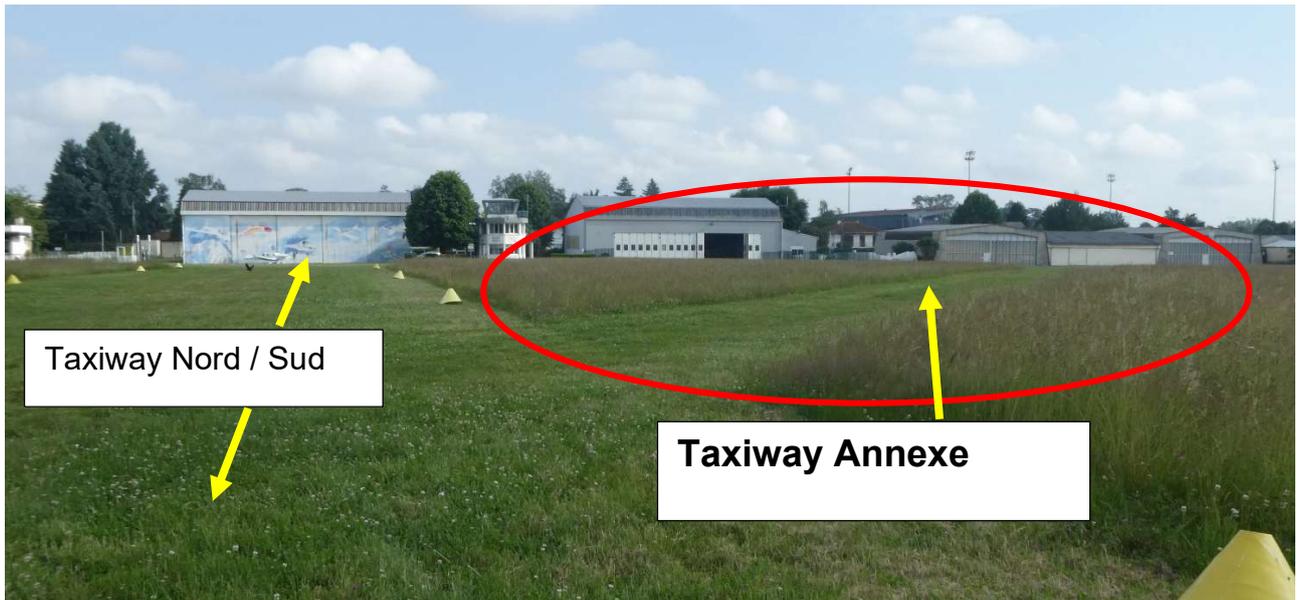
### Profil en travers Nord / Sud



### b) Taxiway Nord / Sud : Profil en travers Est-Ouest.



c) **Taxiway annexe** : Il est utilisé par les appareils basés dans les hangars Est



d) **Vue d'ensemble**



**En dehors de ces zones d'évolutions des aéronefs, (Transits, envols, atterrissages et zones règlementaires de sécurité), les autres espaces de type prairie sont habituellement exploités selon le mode traditionnel (Foin seul, ou foin et regain), selon une périodicité liée aux situations météorologiques.**

Un prestataire agriculteur local est chargé de la récolte.



La limitation du fauchage permanent aux espaces de circulation des avions, ne concerne qu'une partie de la plateforme enherbée (Plus de la moitié de la surface totale).

On peut voir ci-contre que sur les grands espaces non concernés par le passage des appareils, la flore se développe « en toute liberté », ce qui permet également à la faune de s'épanouir.

Ainsi, la fenaison est effectuée au bon moment du point de vue agricole, soit généralement en juin et juillet, ce qui ne correspond pas aux recommandations émises par le conservatoire botanique national (Diagnostic Flore) et par le Centre d'Initiative Permanente pour l'Environnement (Diagnostic faune) en matière de biodiversité.



Le périmètre de la plateforme ne reçoit ni engrais, ni traitement phytosanitaire, ni arrosage artificiel.

**Fenaison fin juin 2024, en dehors des zones de circulation (Pistes et taxiways)**

**L'action consiste à conserver le principe du mode de gestion actuel de ces espaces en prenant en compte des conclusions des études sur la flore et de la faune en vue :**

- De contractualiser une organisation d'ensemble du traitement de ces espaces enherbés.
- D'établir des périodicités de sa mise en œuvre de façon à conjuguer à bon escient les activités aériennes en toute sécurité et la biodiversité existante au sein de ces espaces.

- D'inscrire cette démarche dans le cadre global des études environnementales du territoire et plus particulièrement du corridor écologique Est-Ouest au sein duquel se situe l'aérodrome.
- **Concernant la fauche des espaces de circulation, d'envol et d'atterrissage des appareils :**
  - Maintenir le principe du mode actuel nécessaire à la sécurité active et préventive des usagers de l'aérodrome, selon la vue d'ensemble ci-dessus,
- **Concernant la fenaison des autres espaces libres, limiter la fauche à une seule coupe tardive, afin de se conformer aux conclusions des études en cours dont les éléments à prendre en compte sont rappelés ci-après :**

**Concernant la flore** (Conservatoire Botanique national) « *L'enjeu principal du site réside en la présence d'un ensemble prairial fauché, non fertilisé, relativement ancien d'un seul tenant inséré dans une trame urbaine et agricole plus ou moins dense. On peut reconnaître dans plusieurs secteurs, l'association végétale locale typique de prairie de fauche peu à modérément fertilisée (Lino biennis – Cynosuretum).*

*Elle est bien caractérisée floristiquement surtout sur les zones interpistes et aussi (d'après ce que nous avons pu en voir à partir des produits de fauche) sur les pistes de décollage. Ce type de prairie maigre est susceptible d'accueillir de riches communautés fongiques spécifiques lorsqu'elles bénéficient d'une longue continuité de gestion extensive sans intrant chimique et sans dégradation des horizons superficiels du sol. Les inventaires mycologiques que nous avons pu réaliser se sont avérés décevants sur ce point sans que nous puissions identifier clairement dans l'historique du site les éléments de perturbation explicatifs. Peut-être une fertilisation chimique conjointe au sur semis de 1978 ?*

*Les facteurs susceptibles d'appauvrir ou de dégrader les prairies sur le site concernent le tassement du sol (pistes et zones d'accès aux pistes), l'eutrophisation (diffusion latérale depuis les parcelles adjacentes cultivées ? dépôts atmosphériques ? échappement des avions ?), la colonisation par des espèces sociales compétitives, (notamment la graminée exotique *Sporobolus indicus*).*

*Les recommandations qui peuvent être faites concernent : l'absence de sursemis, l'absence de fertilisation, la fauche annuelle avec exportation du produit de fauche, soit finalement une gestion assez conforme à ce qui se pratique actuellement sur le site. La problématique de la dynamique du *Sporobolus* pourrait être étudiée. Tous les secteurs de prairies gagneront en maturation avec le temps dans le cadre d'une telle gestion avec la potentialité de voir leurs biocénoses s'enrichir.*

*Bien que des habitats artificiels, soient arrivés à une maturité qui permet de développer un nombre assez élevé des bryophytes, Il est recommandé de maintenir les plaques en béton en abandon.*

**Concernant la faune** (Centre d'Initiative Permanente pour l'Environnement):

*Les divers inventaires naturalistes effectués sur le site en 2024, révèlent une relative richesse en biodiversité faunistique inhérente aux terrains de l'Aérodrome, mais aussi aux espaces environnants qui constituent des corridors ou des petits réservoirs de biodiversité. En cela, l'aérodrome joue un rôle important dans cette trame de milieux dite « Trame Verte et Bleue ».*

*Lorsqu'on analyse l'écologie des espèces présentes, on tend vers un profil de gestion. Il s'agit de planter ou favoriser l'implantation naturelle de haies indigènes, et de réaliser une unique fauche tardive sur les espaces environnants des pistes et zones de roulage. Nous préconisons un suivi naturaliste à partir du début de la mise en place des nouvelles mesures de gestions d'espaces en faveur de la biodiversité. Un indicateur attendu pour l'avifaune serait la nidification de pipits et (ou) d'alouettes. Si un tel suivi est mis en place, nous définirons précisément les attentes en termes de maintien et d'amélioration de la biodiversité sur le site ».*

### **Propositions du Conservatoire Botanique et du CPIE :**

- Établissement d'un lexique qui définit bien la fauche (= terme qui regroupe couramment la coupe et export des résidus pour du foin), le broyage (= laisse les résidus sur place), etc... tout type de vocabulaire qui peut être utilisé.
- Établissement d'un plan de gestion détaillé avec les zones qui ressortent, et pour chacune d'elle : l'outil, la périodicité/fréquence d'entretien. En gros cela revient à un plan qui regroupe les sous parties du document. L'idéal serait un poster d'une vue aérienne avec les zones et leur modalité d'entretien afin que toute personne qui souhaite intervenir sur l'aérodrome pour l'entretien puisse le voir.
- Concernant les zones de transit, sécurité et décollage : tonte fréquente selon le mode mécanique habituel pour question de sécurité, vu qu' il n'y a pas de possibilités, l'entretien obligatoire)
- Concernant les zones "libres" : une fauche annuelle et/ou regain pour faire du foin par un prestataire externe au moins chaque année.
- Les zones "libres" : possibilité de passage pour la récolte de graines sauvages sur le mois de juin. Cette action est en faveur de la restauration de la biodiversité en utilisant les graines récoltées sur l'aérodrome pour restaurer des végétations détruites ailleurs. La zone de quiétude : comment est-elle gérée actuellement ? Un point avec le CPIE est peut-être à faire concernant la date optimale d'entretien.
- L'évocation de la problématique du Sporobole d'Inde : une estimation de la densité et de localisation serait un plus.
- Un temps d'échange avec toutes les personnes qui entretiennent l'espace vert de l'aérodrome serait bienvenu (Avec l'exploitant agricole chargé de la fenaison).
- Établissement d'une note concernant la zone de quiétude proposée au bout des pistes, laquelle pourra faire objet d'une fauche annuel tardive en fin août.
- Pour les espaces en prairie, mise en place pluriannuelle d'un plan de gestion. La combinaison de la gestion pour les récoltes de graines (CBN) et pour l'avifaune à nidification au sol nécessite des ajustements.

#### Année 2025 : (CPIE et Conservatoire Botanique)

Suivi afin de vérifier l'éventuelle nidification des pipits et/ou des alouettes. Pour cela, une unique fauche tardive en août sur tous les espaces en prairies (matérialisés sur la carte par les marguerites).

Suivi en vue de confirmer la dynamique d'évolution de l'entomofaune volante entre les différents espaces de prairies fauchées tardivement.

Évaluation des espaces intéressants pour la récolte de graine, mais aussi faire l'état des lieux sur le Sporobole d'Inde.

Ainsi, en fin d'année 2025, le CPIE ainsi que le CBN pourront définir précisément les espaces dédiés aux récoltes de graines et les contours plus détaillés de la zone de quiétude pour l'avifaune.



Année 2026 :

Ensuite à partir de 2026, les espaces de prairies à fauche tardive pourront être soumis à des traitements différents selon leurs destination :

Prairies à graines (CBN) avec récolte des graines et fauche en juin

Prairies de quiétude (CPIE) avec une fauche tardive en fin août

Un suivi de la part du CBN et du CPIE pourra permettre d'évaluer la justesse des opérations et pourra nous amener à modifier les contours des espaces gérés par fauche tardive.

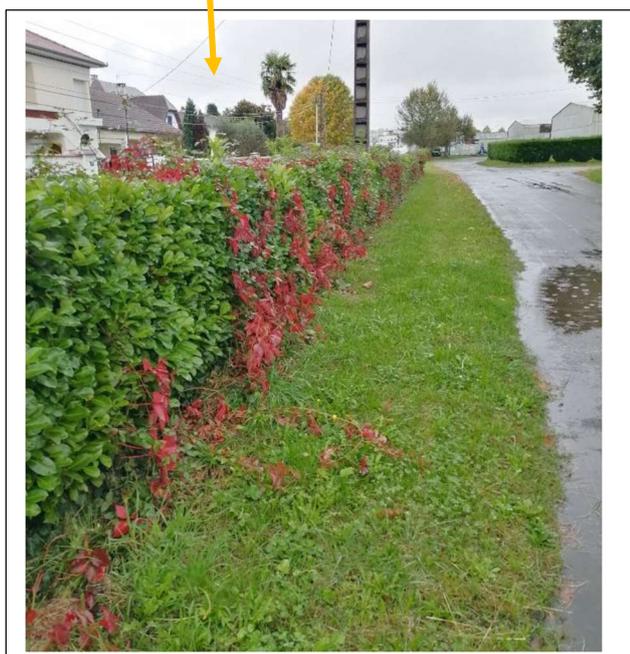
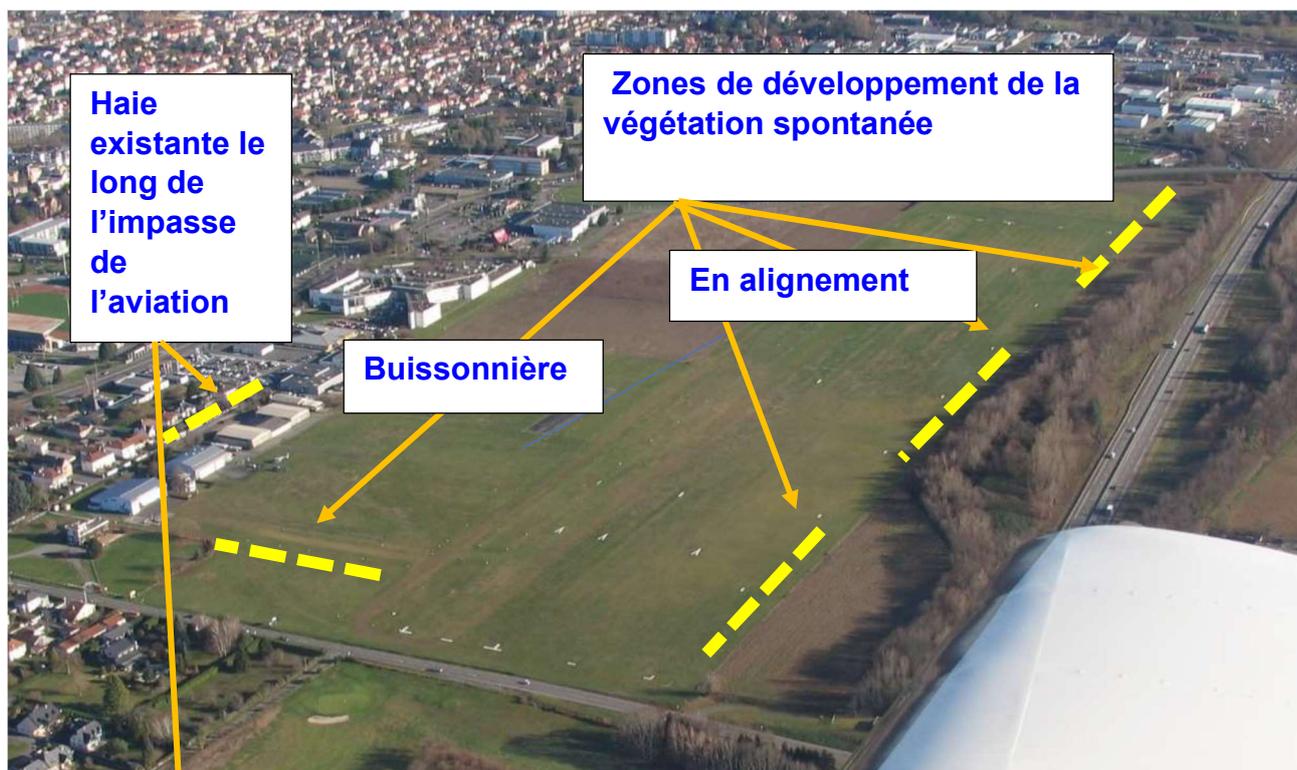
### **Bénéfices attendus de l'action B 2**

- **Maintien de la superficie minimale des fauches régulières d'évolution des aéronefs en définissant une organisation technique d'ensemble du traitement de ces espaces enherbés, compatibles avec la sécurité des activités aéronautiques.**
- **Dans l'attente de la finalisation des études conjointes du conservatoire botanique et du C.P.I.E l'unique fauche tardive des zones assimilées à des prairies, permettra l'épanouissement de la biodiversité, dès l'année 2025.**
- **Programmation : Dans l'attente de la continuité des études et des modalités définitives de sa mise en œuvre, cette action peut néanmoins être engagée dès 2025.**

\* \* \* \* \*

**Action B 3** : Elle a pour objectif de favoriser l'épanouissement de la biodiversité, selon les propositions du CPIE et du CBNP :

- Reconsidérer la végétation de la haie existante Nord le long de l'impasse de l'aviation, en la complétant par les essences indiquées sur les conclusions du diagnostic flore.
- Favoriser la pousse de la végétation spontanée sur la bande disponible entre le sud des pistes et la limite foncière, ainsi que sur le secteur Nord/Ouest de la plateforme.



Au nord des bâtiments et le long de la rue de l'aviation, se trouve une haie de Laurier cerise *Prunus laurocerasus*. Bien qu'étant un pare vue indiscutable, cette haie quasi monospécifique n'est pas très attractive pour la faune. On y trouve cependant quelques arbustes ayant poussé spontanément comme le Sureau noir ou le Noisetier. Plusieurs options de gestion sont envisageables. A minima, il est possible de laisser cette haie en libre évolution en privilégiant les arbustes sauvages. Il est possible de choisir une option haute en arrachant la totalité des lauriers pour les remplacer par des espèces indigènes à faible développement (Fusain, Prunelier, Noisetier, Sureau...).

### Bénéfices attendus de l'action B 3

- **Conjuguer à bon escient les obligations liées à la sécurité des activités avec le respect de la biodiversité, mais aussi améliorer l'aspect des lieux par la diversité de la végétation.**

**Programmation** : Dans l'attente de la continuité des études et des modalités définitives de sa mise en œuvre, cette action peut néanmoins être engagée dès 2025.

\* \* \* \* \*

**Action B 4** : Elle a pour objectif de créer une zone de quiétude en faveur de la faune à l'extrême Est de la plateforme, selon les propositions du CPIE et du CBNP :



Cette zone « protégée » est cernée à l'Est et au Sud par les infrastructures routières et à l'Ouest par les pistes dont l'accès au public est interdit. Il est prévu de laisser la végétation se développer naturellement et d'y organiser des zones de compostage.

L'entretien concernerait la limitation des hauteurs arbustives, selon les règles aéronautiques.

### Bénéfices attendus de l'action B 4

- **Conjuguer à bon escient les obligations liées à la sécurité des activités avec le respect de la biodiversité, mais aussi améliorer l'aspect des lieux par la diversité de la végétation.**

**Programmation** : Dans l'attente de la continuité des études et des modalités définitives de sa mise en œuvre, cette action peut néanmoins être engagée dès 2025.

\* \* \* \* \*

**Les actions ci-dessus qui ont vocation à être engagées après validation du présent plan d'action par le CGATL, soit dès le début de l'été de l'année 2025, impliqueront :**

- L'établissement pour chacune de modalités d'application.**
- L'insertion du présent plan d'action au sein du règlement intérieur de chaque association.**
- Une évaluation de leur avancement, dès le début 2026.**

Plan d'action approuvé par le comité de Gestion de l'Aérodrome  
de Tarbes Laloubère

Laloubère, le 1er avril 2025.

Le Président,

Gérard Coutelier