

→ 2007

Rapport environnement et citoyenneté



☎ 3950*

@ aeroportsdeparis.fr



AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité



Sommaire



Présentation



Le mot du Président

page 1

**Quelques faits
marquants 2007**

page 2

**Carte d'identité
d'Aéroports de Paris**

page 4

Les enjeux



Notre gouvernance

page 8

**Nos enjeux de
développement durable**

page 13

Nos parties prenantes

page 20

Les réalisations



**Notre responsabilité
environnementale**

page 23

**Notre responsabilité
sociale**

page 38

**Notre responsabilité
territoriale**

page 46

**Notre responsabilité
vis-à-vis des clients**

page 57

Note aux lecteurs



Avis du panel

page 64

Méthodologie

page 65

**Indicateurs de
développement durable**

page 66



Ce rapport est audible sur internet pour les personnes non voyantes. www.aeroportsdeparis.fr



Préambule



→ Le Grenelle de l'Environnement et Aéroports de Paris

Nos politiques de développement durable ont été marquées, en 2007 et le seront en 2008 par le Grenelle de l'Environnement, cet ensemble exceptionnel de discussions, de forums, de réflexions, de concertations et, finalement, de décisions organisées et prises par le ministère d'État chargé du Développement durable.

Certes, Aéroports de Paris n'a pas attendu le grand rendez-vous de l'Écologie et de la responsabilité sociale des entreprises pour être performant en matière de management environnemental comme dans l'exercice de ses responsabilités économiques et sociales.

Depuis plus de 10 ans, en effet, Aéroports de Paris vise l'excellence en ces matières et les résultats engrangés confirment nos attentes et confortent nos efforts.

Qu'il s'agisse du maintien et de la progression de notre conformité à la norme mondiale ISO 14001, de notre notation extra-financière, qui cette année encore vient reconnaître nos performances, Aéroports de Paris est, depuis longtemps, en pointe sur une multitude de domaines qui concernent l'environnement et le développement durable. Ce rapport en est une nouvelle illustration actualisée, revue et enrichie de nouvelles orientations.

Avec son plan climat, qui constitue un engagement fort, Aéroports de Paris répond présent aux attentes des parties prenantes du Grenelle de l'Environnement, soucieuses de la maîtrise de la contribution du transport aérien au changement climatique : 20 % d'émissions de CO₂ en moins d'ici à 2020 et 40 % d'ici à 2040 constituent les piliers de notre engagement civique et écologique.

Conscient de la croissance prévisible de nos activités, et de l'augmentation du trafic que le marché attend et anticipe, nous prenons toutefois l'engagement exigeant d'assurer notre développement, en restreignant fortement nos émissions de CO₂.

Ce temps fort de 2007 a été conclu le 28 janvier 2008 par une convention commune aux professionnels du transport aérien français signée par le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Jean-Louis Borloo.

Fort de cette exigence renouvelée et de ces engagements solennels, Aéroports de Paris approfondit, démultiplie, les sillons qu'il cultive avec soin ; ceux d'une entreprise responsable, citoyenne, militante d'un développement durable de ses activités, tournée chaque année davantage vers ce point d'équilibre entre le quantitatif et le qualitatif, entre croissance et prise en compte de la donne environnementale, entre performances économiques et performances sociales.

Notre conviction est que le transport aérien ne pourra croître qu'en étant un moyen responsable de transport, un moyen de rapprochement entre les hommes et les femmes de la planète, respectueux de notre qualité de vie.

"Aéroports de Paris répond présent aux attentes des parties prenantes du Grenelle de l'Environnement"

Pierre Graff
Président-directeur général



Quelques faits marquants 2007



→ **L'année 2007** a été marquée par une série de réalisations et d'engagements majeurs qui participent pleinement à la politique de développement durable d'Aéroports de Paris.



GOUVERNANCE

Août 2007 : réorganisation de la Direction de l'Environnement et des Relations Territoriales, qui devient la Direction de l'Environnement et du Développement durable.

Septembre 2007 : conclusion d'un partenariat avec Transparence International, association spécialisée dans la lutte contre la corruption et le blanchiment d'argent.

Décembre 2007 : attribution de la note A+ par BMJ Ratings pour la stratégie de développement durable d'Aéroports de Paris.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avril 2007 : Semaine nationale du Développement durable : Aéroports de Paris retenu dans le Top 100 des participants pour sa programmation sur le thème de la maîtrise de l'énergie.

Août 2007 : Trophée des bonnes pratiques environnementales des sous-traitants de Paris-Le Bourget.

Septembre 2007 : signature de la charte de sensibilisation à l'environnement du personnel intérimaire par les entreprises d'intérim et les entreprises aéroportuaires.

Septembre 2007 : première formation achats responsables à l'attention des acheteurs d'Aéroports de Paris.

Décembre 2007 : Grenelle de l'environnement :

- annonce de mesures concrètes en faveur des réductions des nuisances sonores aériennes (relèvement des altitudes, aide à l'insonorisation...);
- signature par Aéroports de Paris de la convention d'engagement des acteurs du transport aérien pour la lutte contre le changement climatique.



RESPONSABILITÉ SOCIALE



Dès novembre 2006 : signature des accords triennaux d'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes.

Janvier 2007 : évolution de la Direction des Ressources humaines dans un souci de développement des compétences managériales.

Février-Décembre 2007 : signature de 10 accords sociaux, dont un accord sur le travail de nuit (février), un accord sur la participation (février) et les accords salariaux (juin).

Juillet 2007 : signature de l'accord sur la gestion de l'emploi du périmètre escale.

RESPONSABILITÉ DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Septembre 2006 : inauguration de la crèche interentreprises de Paris-Charles de Gaulle, Les Globe-Trotteurs.

Juin 2007 : annonce par le chef de l'État d'un projet de charte du développement durable à Paris-Charles de Gaulle.

Août 2007 : organisation de la première Université d'été du développement durable ouverte à tous, en partenariat avec Sciences-Po Paris.

Décembre 2007 : signature d'une convention de partenariat entre Papa Charlie et Kia, permettant l'acquisition de 60 véhicules neufs, à faibles émissions.

Décembre 2007 : décision de la rédaction d'une charte de développement durable pour le Pôle Orly-Rungis par des acteurs territoriaux dans le cadre des Assises d'Orly ; ce projet impliquera Aéroports de Paris.



RESPONSABILITÉ VIS-À-VIS DES CLIENTS

7500 m² de boutiques, bars et restaurants ouverts en 2007 à destination des passagers.

Juin 2007 : adoption du règlement européen concernant les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Juin 2007 : inauguration de la Galerie Parisienne par le Président de la République.
Signature de la charte de qualité d'accueil du passager de Paris-Orly.

Octobre 2007 : obtention du prix ADEFIPE par des salariés d'Aéroports de Paris pour leurs initiatives en faveur de la qualité de services.
Signature d'un protocole de coopération Air France-KLM/Aéroports de Paris qui place les clients au cœur de la stratégie.



Carte d'identité



→ L'invitation au voyage

"Le monde entier est notre invité" constitue pour Aéroports de Paris un mot d'ordre. En 2007, le deuxième groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire aura accueilli 86 362 913 de passagers, reçu 2,4 millions de tonnes de fret et poste et géré un trafic de 776 801 mouvements.

Forte croissance du chiffre d'affaires en 2007 : **+ 10,4 %**

Chiffre d'affaires consolidé :

2 292,4 millions

d'euros

Évolution 2007 par rapport à 2006

+ 4,7 %

de trafic passagers

+ 9,1 %

du chiffre d'affaires des activités
commerciales

+ 10,5 %

des revenus du segment immobilier






+ 44,4 %

des produits des autres activités
(filiales et co-entreprise)

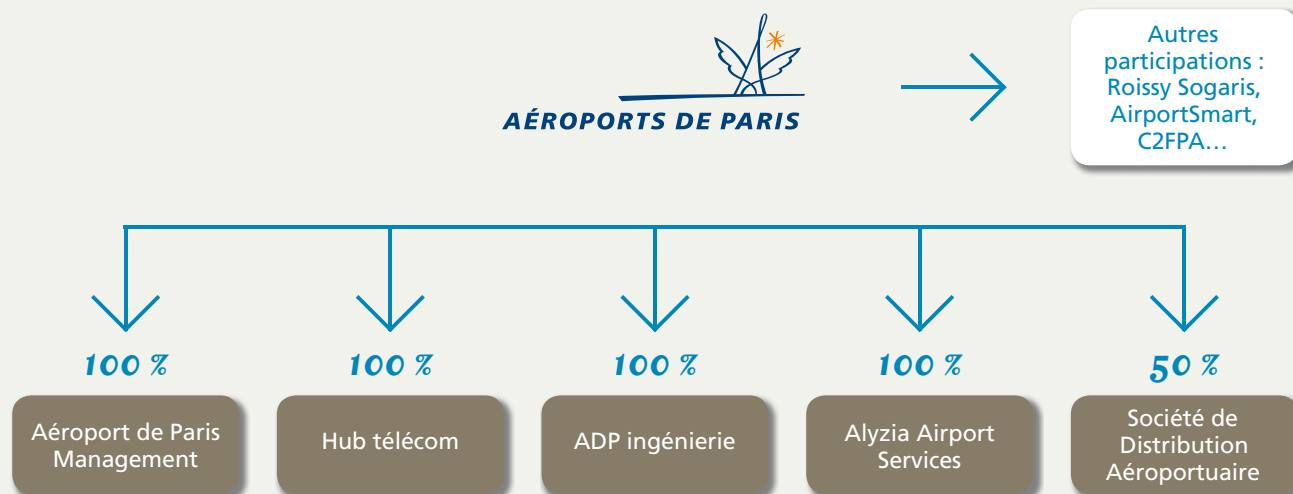
Le détail de ces données financières
est accessible depuis le site
www.aeroportsdeparis.fr

Aéroports de Paris exploite en Île-de-France les trois principales plates-formes aéroportuaires, lesquelles ont chacune leur spécificité : l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est un acteur majeur du fret international par son hub, l'aéroport de Paris-Orly est un aéroport international de proximité à moins de 20 minutes de la capitale, et Paris-Le Bourget est le premier aéroport d'aviation d'affaires. Aéroports de Paris exploite également un héliport et 10 aérodromes d'aviation générale en région parisienne.

TRAFIC DES MAJORS EUROPÉENS

	2007 (M pax)	2007	2006
	126,8	+ 1,3 %	+ 2,2 %
	86,4	+ 4,7 %	+ 4,8 %
	54,1	+ 2,5 %	+ 1,1 %
	52,1	+ 13,8 %	+ 8,7 %
	47,8	+ 3,7 %	+ 4,3 %

PRINCIPALES FILIALES ET PARTICIPATIONS AU 31 DÉCEMBRE 2007



LE SYSTÈME AÉROPORTUAIRE PARISIEN : UN ATOUT POUR LA FRANCE

Un système organisé et efficace pour adapter l'offre de transports aériens au besoin de mobilité ; un puissant moteur de développement économique et social.

Le transport aérien se développe à un rythme régulier car il répond à une demande soutenue de voyages pour motif personnel ou professionnel ainsi que pour le transport de marchandises. Il joue un rôle majeur dans une économie globalisée. Le lien est très étroit entre le développement économique et celui du transport aérien.

Au niveau mondial, entre 1964 et 2004, les pays qui ont connu le meilleur développement économique sont ceux qui ont eu le meilleur développement de leur commerce international. La qualité des liaisons aériennes a une influence sur les entreprises lorsqu'elles choisissent un site pour leurs investissements⁽¹⁾. Ainsi, le transport aérien constitue un puissant moteur de développement économique et est un formidable générateur d'emplois partout dans le monde : 29 millions d'emplois au total (directs, indirects et induits).

En France, le système aéroportuaire parisien est un atout majeur pour le pays. Ses infrastructures sont des facteurs clés pour l'activité économique, la compétitivité des entreprises françaises, ainsi que le développement de l'industrie touristique. Au total, ce sont 300 000 emplois directs, indirects et induits en France qui sont liés à l'activité des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Chaque million de passagers supplémentaires à Paris-Charles de Gaulle génère 1 500 emplois directs et 4 500 emplois au total.

Les aéroports parisiens constituent la base de la compagnie Air France, l'une des deux compagnies aériennes filiales d'Air France-KLM, premier groupe mondial de transport aérien pour le chiffre d'affaires et deuxième en termes d'activité. Cette position n'aurait pas pu s'établir sans la construction d'une plate-forme de correspondance (hub) puissante et performante sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. La plate-forme est en première position en Europe en termes d'opportunités de correspondances sur le hub du terminal 2 (deux à trois fois plus que Francfort, Londres-Heathrow ou Amsterdam).

Le trafic court-courrier est indispensable pour un fonctionnement efficace du hub. Sur les liaisons desservies par trains à grande vitesse, une partie de ce trafic de correspondance s'est déjà reportée, tout naturellement, par le jeu de la concurrence, de l'avion vers le train. Ceci contribue à une meilleure utilisation des capacités aéroportuaires au profit de vols long-courriers.

En 2007, 2 millions de passagers étaient en correspondance TGV-avion à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Plus de 50 liaisons ferroviaires par jour sont assurées vers Bruxelles et la province. À l'horizon 2015, la SNCF envisage d'augmenter les dessertes pour relier près de 100 villes au total à partir de Paris-Charles de Gaulle.



Hub



Le principe de la plate-forme de correspondance (hub)

Il consiste à combiner un nombre important de petits flux de correspondances court et moyen-courriers pour assurer le remplissage d'un avion long-courrier. Ainsi, si elles n'étaient pas reliées au hub, beaucoup de villes petites et moyennes ne pourraient pas être connectées au réseau international. C'est donc un système vertueux qui permet, d'une part, d'augmenter les possibilités de dessertes, c'est-à-dire de faciliter le transport des passagers et du fret, et, d'autre part, de mettre en commun des moyens en réduisant ainsi les coûts.

L'intermodalité train-avion prend ainsi une part grandissante dans ce trafic de correspondance. Celui-ci doit toutefois demeurer suffisant au global pour alimenter le hub de manière efficace.

Il importe donc de développer en priorité le trafic long-courrier, qu'il s'effectue de point à point ou bien via le hub, car il assure le lien avec le monde entier, en contribuant ainsi à donner à la France les meilleures chances de croissance économique et de prospérité.

Ce développement est accompagné des mesures appropriées en matière de respect de l'environnement, de manière que l'augmentation du trafic non seulement n'entraîne pas une augmentation des nuisances mais qu'elle soit, au contraire, associée à une réduction de ces dernières⁽²⁾. En particulier, l'utilisation de gros-porteurs, favorisant une croissance du nombre de vols inférieure à celle des passagers, contribue à une réduction des nuisances environnementales⁽³⁾.

PARTICIPATION D'AÉROPORTS DE PARIS AUX AFFAIRES PUBLIQUES

Aéroports de Paris participe largement aux débats de société qui concernent son activité

Au moyen de l'instauration d'un dialogue constructif, le Groupe entend promouvoir et soutenir les politiques publiques assurant les conditions d'un développement durable du transport aérien. Au niveau local, des instances de concertation "environnementale" ont été constituées. Il s'agit des Commissions Consultatives de l'Environnement. Elles élaborent une charte de qualité de l'environnement, assurent le suivi de sa mise en œuvre et peuvent saisir l'ACNUSA dans le cadre du respect de cette charte.

Au niveau national, Aéroports de Paris est un membre actif de l'Alfa-ACI⁽⁴⁾ puisqu'il en assure le secrétariat général et participe à chacune de ses commissions thématiques. Cette association des aéroports francophones est un lieu privilégié pour l'échange, en particulier des bonnes pratiques, et donc contribue à l'entraînement vers l'excellence des plus petits aéroports. Néanmoins, c'est désormais de plus en plus aux niveaux européen et mondial qu'Aéroports de Paris renforce ses capacités de dialogue. Pour ce faire, le Groupe a constitué une équipe de représentants lui permettant d'assurer sa disponibilité au sein d'un certain nombre d'instances :

- au niveau européen, les plus importantes sont l'ACI-Europe (Aéroports de Paris dispose d'un représentant à son Conseil d'Administration) et le Club des Majors (structure réunissant les 5 aéroports les plus importants d'Europe⁽⁵⁾). Aéroports de Paris dispose également d'un représentant au sein d'Eurocontrol⁽⁶⁾ dans le cadre des travaux menés en faveur du ciel unique européen (SESAR) ;

- au niveau mondial, Aéroports de Paris concentre particulièrement son action dans les instances de l'ACI Monde (Aéroports de Paris dispose d'un représentant à son Conseil d'Administration), l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) avec un correspondant particulier et une présence dans quelques-uns des groupes de travail, et, enfin, l'IARO (International Air Rail Organisation) pour tout ce qui relève des transferts modaux vers le train.

Une charte interne du représentant a été rédigée afin de garantir la qualité des travaux des intervenants d'Aéroports de Paris en dehors de l'entreprise.



LES POSITIONS PUBLIQUES D'AÉROPORTS DE PARIS

Sujet d'actualité

Position d'Aéroports de Paris

Réglementation personnes handicapées et à mobilité réduite

Le règlement européen concernant les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens a été adopté par le Conseil des Ministres des transports en juin 2006. L'ensemble des dispositions doit s'appliquer au plus tard en juillet 2008.

→ Aéroports de Paris s'est déclaré prêt à relever le défi en assumant la responsabilité de ce nouveau service. Son objectif est de positionner Paris comme plate-forme offrant des prestations d'accueil et d'assistance de qualité aux personnes à mobilité réduite.

Ciel unique européen (SESAR)

L'enjeu montant du ciel unique européen est estimé comme étant le plus important et le plus structurant des prochaines années. Le consortium SESAR regroupe les acteurs de l'ensemble de la communauté aérienne (29 sociétés et organisations avec 20 partenaires associés). Aéroports de Paris est un des membres du consortium aéroportuaire aux côtés des aéroports BAA, Fraport, Munich, Schiphol, AENA et LFV (Suède).

→ Aéroports de Paris a inscrit sa participation aux travaux relatifs à l'établissement du ciel unique européen comme l'un de ses 10 engagements phares dans la lutte contre le changement climatique.

Directives européennes relatives au changement climatique et à la qualité de l'air (CO₂, NOx)

Sur la question du CO₂ : Aéroports de Paris a toujours reconnu qu'il n'était pas possible d'ignorer le sujet du changement climatique en raison de son engagement citoyen.

→ Aéroports de Paris a toujours soutenu aux côtés de l'ACI-Europe la proposition d'inclure l'aviation dans le Système Communautaire d'Échange de Quotas d'Émissions (SCQCE).

Sur la question des NOx : Aéroports de Paris accompagne de façon volontariste des politiques publiques en matière de protection de la qualité de l'air, qu'elles soient régionales (Île-de-France - PRQA⁽⁷⁾) ou nationales (État - PPA).

→ Aéroports de Paris soutient que l'avenir du transport aérien réside dans l'appui constant qui sera apporté à la recherche et au développement de technologies plus performantes pour la combustion des moteurs et les opérations aéroportuaires. Des législations nationales existent pour les émissions au sol (ex. : législation relative aux APU). Leur application stricte aura des effets majeurs. L'instauration d'une redevance aéroportuaire sur les NOx harmonisée au niveau européen n'est pas la solution la plus efficace économiquement et environnementalement.

Réglementations européennes et nationales en matière de sûreté

Aéroports de Paris encourage une réflexion globale sur l'évolution à moyen et long termes du traitement des passagers au regard des exigences de sûreté (évolution technologique, évolution des processus, ciblage plutôt qu'application systématique...).

Le "Paquet aéroportuaire"

Cette expression formalise trois initiatives législatives clés pour les aéroports : une proposition de directive en matière de redevance aéroportuaire, une communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports et un rapport sur la mise en œuvre de la directive sur l'assistance en escale. Ces mesures ont pour but d'harmoniser la réglementation des aéroports dans l'ensemble de l'Europe.

→ Aéroports de Paris soutient la démarche de la Commission mais reste attentif à certains aspects qui pourraient être difficilement compatibles avec son statut.

→ La proposition de directive relative au Paquet aéroportuaire a été adoptée le 24 janvier 2007 par la Commission et depuis transmise au Parlement.

(1) Pour 56 % des entreprises, les liaisons internationales constituent un facteur essentiel pour installer des activités en Europe (source : "The economic and social benefits of air transport", rapport basé sur des données 2004 – Air Transport Action Group).

(2) À l'échelle européenne, l'augmentation de 35 % de la croissance économique n'a pas empêché d'obtenir, dans le même temps, une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 2 % par rapport au niveau de 1990.

(3) En 2007, le nombre de mouvements était de 776 801 (+ 1,9 % par rapport à 2006 alors que le trafic a augmenté de 4,7 % en atteignant 86,4 millions de passagers). Le taux de remplissage des avions a été de 66,3 % en 2007 contre 66,1 % en 2006 et la capacité d'emport a été de 117 passagers/vol en 2007 contre 114 en 2006.

(4) Association des Aéroports de Langue Française Associés à l'Airport Council International (ACI), regroupant 80 aéroports.

(5) AENA (Aeropuertos españoles y Navegación Aérea - Espagne), BAA (British Airport Authority - Grande-Bretagne), Fraport (Francfort - Allemagne) et Schiphol (Amsterdam - Pays-Bas).

(6) Organisation européenne pour la sécurité aérienne.

(7) Au niveau de l'Île-de-France, les émissions du transport aérien représentent 4 % des émissions de NOx régionales (PRQA, 2000).

La stratégie de développement durable d'Aéroports de Paris est portée au plus haut niveau de l'entreprise par son Président directeur général. Les orientations sont claires et formalisées par des déclarations et des politiques structurantes. Pour le Groupe, les enjeux relevant de la gouvernance font l'objet d'une attention particulière et d'une dynamique d'actions sur le long terme.



Notre gouvernance



→ Une gouvernance efficace, reconnue au niveau des standards internationaux.

Aéroports de Paris est une société anonyme à conseil d'administration. Elle assure une mission de service public, au titre de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile, en sa qualité d'exploitant d'aérodromes.

La gouvernance pilote et contrôle l'entreprise. Elle couvre les domaines relatifs au fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés, ainsi qu'à l'organisation de la Direction Générale et des structures sur lesquelles elle s'appuie (Comité Exécutif, Comité Directeur...). Elle s'intéresse également aux modalités de fonctionnement de ces organes et à leur coordination (organisation du Groupe, système de délégations).

Le Conseil d'Administration a pour rôle de déterminer les orientations de l'activité de la société et de veiller à leur mise en œuvre. Il se compose de vingt et un administrateurs, dont sept élus par les actionnaires en Assemblée Générale, sept nommés par l'État et sept élus par le personnel. Un commissaire du Gouvernement et son adjoint, un contrôleur général, le Directeur

Général Délégué et le secrétaire du Comité d'Entreprise y assistent également. Son Président y assure également la fonction de Directeur Général.

Depuis septembre 2005, après sa transformation en société anonyme, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris s'est doté d'un règlement intérieur qui précise les modalités pratiques de son fonctionnement, et a instauré :

- des comités spécialisés (Comité d'Audit, Comité de la Stratégie et des Investissements et Comité des Rémunérations). Ces comités ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à disposition du Conseil, de favoriser la qualité de ses débats. Ils ne sont en aucun cas substituables au conseil d'administration ;
- une charte de l'administrateur qui précise les droits et devoirs de celui-ci ;
- un code d'éthique (relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché) ;

- une auto-évaluation annuelle de son propre fonctionnement, complétée si nécessaire tous les trois ans d'une évaluation par un conseil externe sous la direction d'un administrateur.

Enfin, un contrôle interne est mis en œuvre afin de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise et les risques d'erreur et de fraude, en particulier dans le domaine comptable et financier. De surcroît, elle fait l'objet d'évaluations par les agences de notation financière et extra-financière.

STANDARDS DE BONNE GOUVERNANCE D'AÉROPORTS DE PARIS

PARTIES PRENANTES	Administrateurs	Durée du mandat	5 ans		
		Diversité	3 femmes	7 administrateurs élus par les salariés	2 administrateurs issus de la Société Civile
		Compétence	Inscription des administrateurs à l'Institut Français des Administrateurs (IFA) Formation effectivement suivie à l'IFA (5 administrateurs sur 21 en 2007)		
		Indépendance	Article n° 6 de la charte de l'administrateur d'Aéroports de Paris (annexe du règlement intérieur du Conseil d'Administration, approuvé en septembre 2006)		
Auditeurs	Les commissaires aux comptes ne peuvent fournir de prestations de conseil à l'exception des prestations accessoires d'audit	OUI			
	Actionnaires	Une action est égale à un droit de vote	OUI		
IMPLICATION DANS LES DÉCISIONS	Conseil d'Administration	Nombre de réunions et taux moyen de participation	11 réunions, 79,2 %		
		Existence d'un règlement intérieur et d'un code d'éthique	OUI		
		Existence de Comités de Stratégie, d'Audit et des Rémunérations	Comité d'Audit	Comité de la Stratégie et des Investissements	Comité des Rémunérations
		Nombre de réunions	3	4	2
		Taux de présence	93,3 %	83,3 %	75 %
		Nombre de membres	5	6	4
		Évaluation annuelle du fonctionnement du Conseil	Auto-évaluation annuelle (questionnaire confidentiel) Le cas échéant, tous les trois ans, évaluation par un conseil externe placée sous la direction d'un administrateur		
		Résultat de l'évaluation annuelle 2007	Satisfaction : élevée		
	Assemblée Générale	Nombre d'interventions en Conseil d'Administration relatives à la Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE)	Deux en 2007 : Présentation de la politique de développement durable Présentation des engagements d'Aéroports de Paris en matière de lutte contre le changement climatique		
		Taux de participation à la dernière Assemblée Générale	80,20 %		
		Part des votes exprimés lors de l'Assemblée Générale (29 mai 2007) par les actionnaires présents, représentés ou votant par correspondance (donc hors mandat au Président)	Les résolutions sont adoptées à 99 % en moyenne en 2007		
INFORMATIONS FINANCIÈRES ET EXTRA-FINANCIÈRES	Publication des critères et du montant de la rémunération des mandataires sociaux	OUI (rapport de gestion, Document de Référence)			
	Publication du montant des jetons de présence	OUI (rapport de gestion, Document de Référence)			
	Stock-options/Attribution gratuite d'actions consenties aux mandataires sociaux	NON			



Des objectifs précis, une démarche cohérente

Une organisation au service du développement durable

Sur chaque aéroport, l'emprise territoriale et l'échelle du trafic imposent un partenariat avec les riverains, tant par le biais d'actions concertées que par la Fondation Aéroports de Paris. La Direction de l'Environnement et du développement durable s'est réorganisée au cours de l'année 2007 par transformation de l'ancienne Direction de l'Environnement et des Relations territoriales dans l'objectif de mieux répondre aux attentes de ses parties prenantes en matière d'environnement et de coopération économique et sociale. Fonctionnellement, les actions de relations riveraines d'Aéroports de Paris sont ainsi désormais territorialisées. Il existe une Délégation de l'environnement et du développement durable Nord, compétente sur les sites de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget, et une Délégation Sud, pour Paris-Orly et les aérodromes d'aviation générale. Les deux délégations, adaptées à leurs implantations respectives, ont le même impératif : traduire dans les faits, au jour le jour, les objectifs précis qui participent d'une démarche ambitieuse et globale.

La politique environnementale pour les activités propres à Aéroports de Paris est décidée par la Direction générale sur proposition de la Direction de l'Environnement et du Développement durable. Effectivement, le réseau de correspondants environnement présents sur chaque aéroport assure la mise en œuvre opérationnelle de cette politique environnementale.

La Direction de l'Aménagement et des Programmes assure le soutien technique sur les problématiques environnementales, au moyen d'une équipe d'experts et de techniciens de mesure et de surveillance de la qualité environnementale des aéroports parisiens.

La Direction des Ressources humaines impulse la politique sociale de l'entreprise et apporte des supports technique et managérial. Un réseau d'animateurs sécurité du travail et de gestionnaires du personnel complète ce dispositif sur le terrain, au plus proche des salariés.

Au global, c'est l'ensemble de l'entreprise qui s'applique à concrétiser la démarche de développement durable.

LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE D'AÉROPORTS DE PARIS

Un constat paradoxal

Dans les sept ou huit prochaines années, le transport aérien devrait poursuivre la forte croissance amorcée lors de la dernière décennie. Aéroports de Paris bénéficie de cette tendance, comme d'autres plates-formes, mais se singularise par un taux de croissance, tant pour le trafic (+ 4,7 %) que pour le chiffre d'affaires (+ 10,4 %), supérieur à celui de ses concurrents européens de BAA, Fraport et Schipol. Cette augmentation de la dimension du Groupe rend nécessaire l'extension de ses capacités aéroportuaires. Ainsi, en 2007, ont été mis en service un satellite supplémentaire baptisé la Galerie Parisienne et une nouvelle gare de fret sur Paris-Charles de Gaulle. En outre, les travaux préparatoires du satellite 4, à Paris-Charles de Gaulle, et d'une autre gare de fret à Paris-Orly ont commencé en 2007. Ces réalisations, effectives ou en cours, ne traduisent pas seulement le besoin d'agrandissement. Elles manifestent l'impérieuse obligation d'adapter la croissance de l'activité à trois défis.

- Le premier est le risque de congestion, récurrent dans le domaine des infrastructures de transport. Or l'accroissement des capacités aéroportuaires ne peut être satisfait avec la simple multiplication des équipements. Les réponses de développement d'Aéroports de Paris sont beaucoup plus complexes et infiniment plus importantes que pour d'autres infrastructures.
- Le deuxième est l'acceptabilité de cette croissance. Quoique la part du transport aérien soit d'ores et déjà marginale dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre (moins de 3 %) et l'emprise au sol des infrastructures aéroportuaires incomparable-

ment plus faible que celle d'autres infrastructures de transport telles que les routes et autoroutes, il n'en est pas moins vrai que sa croissance préoccupe une partie du public. Dans certains secteurs de l'opinion, ni les progrès technologiques de l'aviation, ni l'optimisation des installations n'équilibrent l'évolution qui s'affirme dans le secteur.

- Le troisième est la rationalité de la gestion du trafic aérien et des infrastructures aéroportuaires. Dans ce domaine, les progrès sont déterminants à quatre égards : la satisfaction des clients (transporteurs et passagers), le coût environnemental, l'intermodalité et, par conséquent, le périmètre de rayonnement de l'activité d'Aéroports de Paris.

Le développement durable, instrument et objectif politiques

À mesure d'une sophistication grandissante des conditions de croissance d'Aéroports de Paris, le développement durable s'impose comme une méthodologie active, et pas seulement comme une obligation légale ou éthique. En ce sens, il est autant un instrument qu'un objectif politique.

Relever le triple défi du risque de congestion, de l'acceptabilité d'une croissance soutenue et de la rationalisation continue du trafic et des infrastructures suppose en effet des objectifs clairement définis et parfaitement compris par l'ensemble des partenaires d'Aéroports de Paris (pouvoirs publics, personnels, clients et riverains). Et ce partage d'objectifs constitue, pour Aéroports de Paris, le fil rouge de son développement durable.

Dans cette perspective, trois axes stratégiques de développement durable ont été retenus :

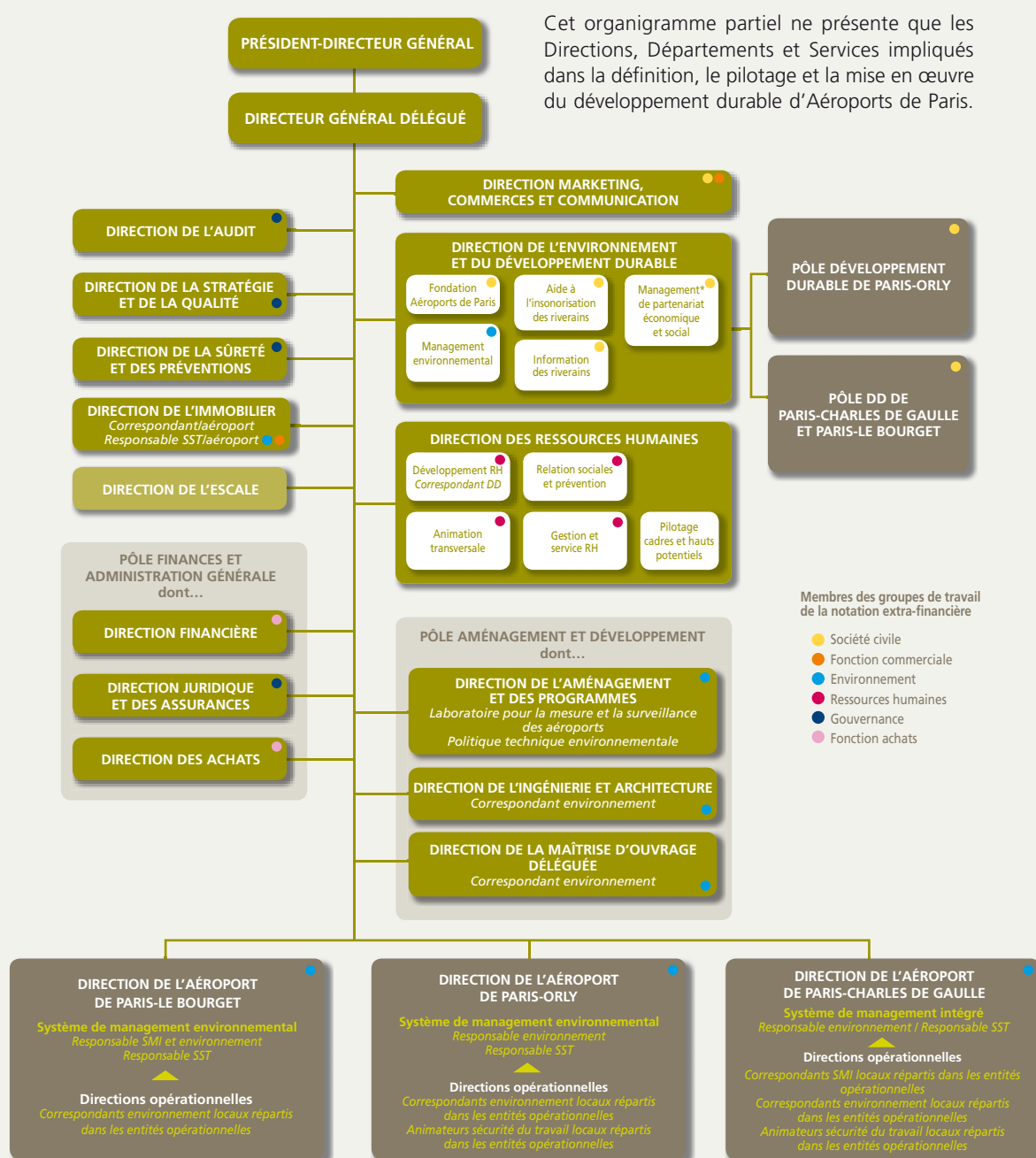
- > **travailler** à rendre son développement plus acceptable et attractif auprès de ses diverses parties prenantes ;
- > **renforcer** la prise de conscience de ses intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes ;
- > **exceller** dans le management environnemental de ses propres pollutions.

Cette politique de développement durable d'Aéroports de Paris est tout à la fois une aide à la décision, une méthode de conviction et un facteur de performances. Les orientations opérationnelles prises en 2007 reflètent largement cette efficience.

En ce qui concerne les infrastructures et leur gestion, la forte

ambition d'Aéroports de Paris se traduit par l'adoption de la démarche HQE – Haute Qualité Environnementale – pour le terminal régional T2G à Paris-Charles de Gaulle, et, a fortiori, pour le projet S4, future vitrine des savoir-faire d'Aéroports de Paris. Elle se manifeste également dans l'application de la Convention d'engagements du transport aérien signée dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Autour des quatre priorités majeures que sont produire de l'énergie plus propre, consommer plus efficacement, se déplacer de façon plus responsable et offrir des services aéronautiques plus performants, elle se décline pour Aéroports de Paris en sept mesures à appliquer, contribution concrète de l'entreprise à la lutte contre le changement climatique (voir page 24).

LA PLACE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN D'AÉROPORTS DE PARIS



Le développement durable pour Aéroports de Paris : une construction continue dans la durée

Des actions de développement durable dans la pérennité de l'ouverture des Maisons de l'Environnement en 1995 et 1996, à la création d'une Université d'été du développement durable en 2007.



1996

- Ouverture des Maisons de l'Environnement.
- Lancement du tri sélectif des déchets.
- Première mission de partenariat économique sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



1997

- Mise en fonctionnement du Système de Traitement des Eaux Pluviales (STEP) de l'aéroport de Paris-Orly.
- Lancement du programme de reconquête paysagère de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Premier carrefour des entreprises à destination des PME-PMI.
- Création de Papa-Charlie à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



1998

- Rédaction de la Charte de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Élaboration d'un code de bonne conduite sur la qualité de l'environnement sonore.
- Certification ISO 9002 des mesures de bruit par Aéroports de Paris.
- Lancement du système de transport à la carte "Allobus".



1999

- Révision du PGS de Paris-Charles de Gaulle.
- Mise en fonctionnement du Système de Traitement des Eaux Pluviales (STEP) sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Mise en œuvre d'une politique d'achat de véhicules propres.
- Création de l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



2000

- Rédaction de la Charte de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Orly.
- Création du Club des Acteurs AéroPortuaires (CAAP).
- Constitution du GIP ADIFE.



2001

- Certification ISO 14001 de Paris-Charles de Gaulle.
- Certification ISO 9002 des mesures de surveillance de la qualité de l'air d'Aéroports de Paris.
- Lancement de collecte sélective des Déchets Dangereux (DD).
- Organisation du premier Trophée des acteurs aéroportuaires sur les aéroports de Paris-Le Bourget et Paris-Charles de Gaulle.



2002

- Certification ISO 14001 de l'aéroport de Paris-Orly.
- Création d'Aéropôle, pépinière d'entreprises.
- Lancement de l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de l'aéroport de Paris-Orly.



2003

- Adhésion d'Aéroports de Paris au Pacte Mondial.
- Création de la Fondation Aéroports de Paris.
- Lancement du Club des Partenaires Environnement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



2004

- Réactualisation des PGS de l'aéroport de Paris-Orly et de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Aéroports de Paris franchit le seuil des 75 millions de passagers accueillis.



2005

- Certification ISO 14001 de l'aéroport Paris-Le Bourget.
- Transformation d'Aéroports de Paris en une société anonyme.
- Nouveau protocole d'accord avec la DGAC sur les plaintes relatives au bruit.
- Lancement du Club des Partenaires Environnement de l'aéroport de Paris-Orly.
- Ouverture de DATAGORA.



2006

- Introduction en Bourse.
- Mise en place d'un plan d'actionnariat salarié.
- Lancement du service de covoiturage.
- Inauguration du Club Partenaires Environnement de l'aéroport de Paris-Le Bourget.
- Ouverture d'une crèche interentreprises sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



2007

- Signature d'un accord avec Transparency International France.
- Charte de sensibilisation des personnels intérimaires.
- Mise en service de CDGVal.
- Ouverture d'une crèche interentreprises sur l'aéroport de Paris-Orly.
- De nouveau la note A+ à la notation extra-financière.
- Charte de sensibilisation à l'environnement des personnels intérimaires.



2007

- Signature des accords d'égalité homme-femme.
- Réorganisation de l'activité escale.
- Signature de la convention d'engagement du transport aérien suite au Grenelle de l'environnement.
- Première Université d'été du développement durable à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.



2008

- Mise en œuvre de l'accord avec Transparency International France.
- Ouverture d'une crèche interentreprises sur l'aéroport de Paris-Orly.
- Charte de qualité environnementale des entreprises du Club des Partenaires Environnement.
- Participation à la charte du développement durable de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Déploiement du système de management intégré de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Pérenniser nos engagements en faveur du développement durable

→ Plusieurs démarches structurantes contribuent à mener à bien la politique de développement durable d'Aéroports de Paris. Ces actions de management s'inscrivent dans la continuité pour piloter efficacement des enjeux de long terme.

A+, résultat de la notation extra-financière 2007, la traduction d'un engagement de performance

Fin 2007, l'agence de notation extra-financière BMJ Ratings a attribué la note A+ à Aéroports de Paris pour ses actions sociales et environnementales.

L'agence souligne la progression des pratiques du Groupe dans plusieurs domaines de développement durable, notamment dans celui des ressources humaines, des achats et de la gouvernance d'entreprise.

BMJ Ratings relève également la capacité d'Aéroports de Paris à structurer concrètement ses engagements, comme l'illustre le protocole de coopération Air France/KLM/Aéroports de Paris nommé "Réussir ensemble".



Résultats par domaine de l'exercice 2007 de la notation extra-financière.

Réussir ensemble : une coopération avec Air France

Impulsée en 2006, la démarche de coopération entre Air France et Aéroports de Paris "Réussir ensemble" vise à renforcer les liens entre les deux entreprises et à faciliter les modes de travail en commun. Plusieurs actions sont ainsi menées en concertation dans divers domaines. Le domaine environnement et développement durable donne lieu à un programme d'actions. Cette étroite collaboration doit permettre une meilleure efficacité des mesures de développement durable appliquées sur les aéroports. Les accords de Service Level Agreement avec One World et Star Alliance participent également à une collaboration forte entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes.



Vers une charte du développement durable pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Dans son allocution de juin 2007, à l'occasion de l'inauguration de la Galerie Parisienne, le président de la République, Nicolas Sarkozy, indique son souhait de voir aboutir la négociation d'une charte de développement durable pour Paris-Charles de Gaulle. "Cette charte doit être un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés et de réelles perspectives de développement de Paris-Charles de Gaulle", a précisé le président de la République. M. Dermagne, président du Conseil économique et social, a été choisi pour mener cette mission à bien avec les nombreux acteurs économiques et de la société civile.

Pour le pôle d'Orly, un projet local d'aménagement et de développement durable

À l'initiative des conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne et annoncé, en décembre 2007, à l'occasion des troisièmes Assises d'Orly, le projet territorial d'aménagement et de développement durable pour le pôle économique Orly-Rungis se structure. Des collectivités et des acteurs économiques et sociaux locaux participant à la conférence de pôle ont formulé le souhait d'élaborer, à terme, une charte de développement durable pour le pôle d'Orly-Rungis.

L'ENGAGEMENT DANS UN NOUVEL AXE D'ACTION DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

S'impliquer dans la lutte contre la corruption

Au tout début de l'année 2008, Aéroports de Paris a fait le choix de travailler pour les années à venir également sur le dixième principe du Pacte Mondial («lutter contre la corruption»). Pour y parvenir, un partenariat a été conclu avec l'association Transparence International France. Section française de l'organisation non gouvernementale Transparency International basée à Berlin, elle a pour objet de combattre et prévenir la corruption. À ce titre, elle est un partenaire privilégié de l'ONU dans le cadre du Pacte Mondial et de son dixième principe.

Avec cette démarche innovante, Aéroports de Paris entend sensibiliser son personnel à certains des enjeux moins connus du

développement durable ; à terme, cette volonté s'appliquera aussi de façon plus accentuée à ses partenaires et sous-traitants. Aéroports de Paris souhaite également bénéficier du savoir-faire particulier de Transparence International France afin de définir et mettre en œuvre les procédures nécessaires pour promouvoir et accompagner le comportement éthique et transparent de ses collaborateurs.

Un comité de pilotage réunissant diverses personnalités d'Aéroports de Paris et de Transparence International France a été constitué. Il s'est réuni pour la première fois au tout début de l'année 2008. Il s'assurera du bon déroulement de cette collaboration en remettant annuellement un rapport pour évaluer l'avancée des actions entreprises.

Interview



D. Lebègue, Président

Transparence International France



Qu'est-ce que Transparence International France ?

Transparence International France est une des quatre-vingts branches internationales de Transparency International, ONG qui, depuis 1993, lutte contre la corruption. L'association française a été fondée en 1995 et suit, à son niveau, la stratégie d'ensemble définie par l'Assemblée Générale de Transparency International. Transparence International France a cependant une action spécifique reposant sur trois priorités :

- la sensibilisation des entreprises ;
- la sensibilisation du monde politique et de l'administration ;
- la sensibilisation de la jeunesse.

Pourquoi un partenariat avec Aéroports de Paris ?

Aéroports de Paris a pris l'initiative de cet accord, pour donner un contenu concret au dixième principe du Pacte Mondial des Nations Unies, auquel il adhère.

De notre côté, nous aidons nos partenaires à identifier les risques qui les concernent et nous les accompagnons dans les dispositifs de prévention à travers une série de bonnes pratiques et de méthodes. Notre objectif particulier, avec Aéroports de Paris, est d'établir un état des lieux des risques, puis une identification, enfin, une formation à des conduites éthiques. Nous réalisons des entretiens individuels qui nous permettent de préconiser des procédures internes de comportements éthiques et transparents. Il y a un vrai besoin d'échanges de tout le personnel pour éviter la "zone grise" de pratiques sans ligne directrice. Ce n'est plus tabou.

En quoi la lutte contre la corruption participe-t-elle du développement durable ?

La corruption constitue un obstacle majeur au développement économique et à l'application des différents outils juridiques, de protection de l'environnement, par exemple, ainsi que, d'une façon générale, aux échanges. Il y a un lien étroit entre niveau de corruption, développement humain et PIB. Toutefois, Transparence International France n'a, dans cette dimension de développement durable, qu'un rôle de préconisateur. Nous ne délivrons pas de certification et n'exigeons pas de normes. Mais les partenariats comme celui établi avec Aéroports de Paris me semblent exemplaires.





Notre engagement en lien avec le Pacte Mondial

L'amélioration de nos pratiques ("Communication on progress")



Aéroports de Paris a souhaité en 2003 donner un cadre mondial à sa politique en adhérant à une charte internationale promue par l'Organisation des Nations Unies (ONU) : le Pacte Mondial (ou Global Compact). Cet outil établit 10 principes fondamentaux dans les domaines des droits de l'homme, des normes du

travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption que ses signataires s'engagent à respecter. Aéroports de Paris a ainsi déposé plusieurs bonnes pratiques auprès de l'ONU :

- en 2004, l'action "Papa-Charlie", dispositif original de lutte contre la discrimination à l'embauche puisqu'il consiste en la mise à disposition d'un service de location temporaire de voitures à prix modéré à destination des demandeurs d'emploi (voir page 50) ;
- en 2005, l'action "Équi-table", programme d'actions en faveur du commerce équitable reposant sur une sensibilisation des salariés par l'usage de ces produits dans les restaurants du personnel (sans surcoût) et la promotion de cette démarche auprès des partenaires commerciaux en aéroports ;
- en 2006, la mise à disposition d'un service de covoiturage système permettant à ses collaborateurs de concilier besoins de mobilité et respect de l'environnement, le tout dans un souci de sécurité et d'économie. Ce dispositif est accessible aux 63 000 personnes travaillant sur le pôle Orly-Rungis et aux 86 000 travailleurs situés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

En 2007, le Président-directeur général d'Aéroports de Paris, Pierre Graff, poursuit son engagement au Pacte Mondial. Il a notamment clôturé la première Université d'été du développement durable d'Aéroports de Paris, en présence également de plusieurs directeurs des aéroports parisiens.

Informier et former, Aéroports de Paris organise sa première Université d'été du développement durable

Le développement durable est un concept aux enjeux et aux implications complexes. Pour Aéroports de Paris, mettre en œuvre des actions spécifiques à ses activités ne constitue qu'une facette de sa politique de développement durable. Il importe que la Société civile qui l'environne, et notamment ses riverains, soit bien au fait du sujet et de ses effets.

Dans le cadre du Pacte Mondial, le Groupe a eu, en 2007, une démarche originale : proposer aux riverains et aux acteurs des plates-formes aéroportuaires une formation de haut niveau sur le développement durable.

Cette démarche de partenariat avec Sciences-Po Paris a pris le titre d'"Université d'été du développement durable".

Plus de soixante stagiaires ont suivi cette formation, issus d'horizons très divers (onze stagiaires venant d'associations, dix-huit d'entreprises, cinq de collectivités territoriales, des étudiants). La qualité des interventions, organisées par la chaire de développement durable de Sciences-Po, l'intérêt d'une démarche conjointe entre une société privée et un grand établissement d'enseignement public, et, enfin, la possibilité de rendre ces trois jours éligibles au droit individuel à la formation (DIF) ont construit le succès de cette Université d'été. Pour Aéroports de Paris, les échanges qui ont eu lieu lors de cette manifestation, les questions soulevées et les expertises proposées alimentent sa réflexion sur la politique de développement durable. Cette première Université du développement durable constitue la bonne pratique 2007 d'Aéroports de Paris déposée auprès de l'ONU pour le Pacte Mondial.



Les enjeux de développement durable d'Aéroports de Paris



Une qualité élevée pour les clients (page 57)

- 1 Assurer un niveau de qualité de services et garantir un niveau de confort élevé
- 2 Développer une culture clients
- 3 Mettre à disposition des services aux entreprises implantées sur nos aéroports
- 4 Garantir un sentiment de sécurité des passagers
- 5 Apporter une bonne information sur l'activité socio-économique du territoire aux entreprises aéroportuaires

Une gestion des ressources humaines durable (voir page 38)

- 6 Développer les compétences et l'employabilité
- 7 Prévenir les risques d'accident du travail
- 8 Garantir la qualité et le confort de vie au travail
- 9 Développer une politique de ressources humaines performante

ENJEUX ET RÉALISATIONS D'AÉROPORTS DE PARIS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour répondre à ses enjeux de développement durable, Aéroports de Paris planifie et mène des actions dans la continuité. Elles sont synthétisées dans le tableau suivant.

	ENJEUX	ENGAGEMENT ACTUEL	PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007	PERSPECTIVES 2008-2010
GOUVERNANCE	Améliorer nos performances économiques tout en répondant aux obligations de service public	Contrat de régulation économique	Montants des investissements et des redevances conformes au contrat de régulation économique ; bonnes performances économiques (EBITDA, productivité, surfaces commerciales)	
	Assurer la transparence de l'information financière et extra-financière	Partenariat avec Transparency International - France	Signature du partenariat avec Transparency International, résultats des notations non sollicitées, deuxième Prix du meilleur service aux actionnaires (CAC Mid 100)	Établir le diagnostic des pratiques éthiques et de transparence de l'entreprise Vérifier les données extra-financières
	Développer une stratégie de long terme assurant une croissance pérenne			
	Favoriser un contrôle interne satisfaisant	Charte de l'audit interne (mars 2006)	Participation d'administrateurs aux formations proposées par l'IFA	Étendre la notation extra-financière aux filiales
	Manager les risques	Certifications et systèmes de management	Interventions au COMEX sur la cartographie des risques opérationnels - nomination d'un risque manager Groupe Mise en place d'un système Intégré à Paris-Charles de Gaulle	Poursuivre et finaliser la cartographie des risques Garantir la formation des membres du Conseil d'Administration aux enjeux du développement durable et aux risques RSE Participer à la rédaction de la Charte du développement durable de Paris-Charles de Gaulle
ENVIRONNEMENT	Mener une politique de développement durable ambitieuse au plus haut niveau	Adhésion au Pacte Mondial Réalisation de notations extra-financières	Bonne pratique 2007 : Université d'été du développement durable Obtention de la note A+ à l'audit extra-financier	
	Intégrer systématiquement l'environnement dans nos activités dans un souci d'amélioration continue	Renouvellement annuel des certifications ISO 14001	Renouvellement des certifications ISO 14001 de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget	Travailler sur les nouveaux objectifs environnementaux dans le cadre du futur contrat de régulation économique Mettre en place un tableau de bord environnement stratégique
	Agir en acteur responsable par la lutte contre le changement climatique et la maîtrise de la qualité de l'air+ HQE	Mesures du PPA et PRQA, 7 mesures de la convention d'engagement du transport aérien participant au "Plan Climat" de l'entreprise	Actions du plan de protection de l'atmosphère : procédure pic pollution, état des lieux 400Hz, Collaboration Airparif Nouvelles chaudières Bas NOx, Participations aux groupes de travail du PRQA Maîtrise des consommations d'énergie Application de la HQE (terminaux T2G et S4, Cœur d'Orly) Plan de déplacements d'entreprise-participation à la Semaine européenne de la mobilité - essais véhicules propres (électriques)	Mener des études relatives aux énergies renouvelables Lancer un programme d'audits énergétiques par grandes typologies Assurer le suivi des prescriptions techniques en matière d'efficacité énergétique dans le bâtiment, pour l'opération Cœur d'Orly Accroître encore la part du parc de véhicules propres
	Prévenir les risques de pollution de nos propres impacts (eaux pluviales, gestion des déchets)	Signature des chartes de gestion durable des déchets du BTP (Essonne, Oise)	Chantiers propres Opération pilote de tri sélectif à Orly Sud	Capitaliser sur l'essai de tri sélectif d'Orly Sud Relancer les études relatives au recyclage des eaux pluviales pour Paris-CDG
	Répondre à nos missions environnementales de service public (mesure et contrôle)	Cahier des charges d'Aéroports de Paris	Réseaux et stations de mesure (bruit, air) Mise à disposition de Vitrail en collectivités	
PERSONNEL (Groupe Aéroports de Paris)	Promouvoir nos valeurs et relayer les bonnes pratiques à nos parties prenantes	Pilotage des Clubs des Partenaires environnement	Rédaction de la charte de qualité environnementale des entreprises de Paris-Orly Semaine du développement durable 2007 avec les partenaires Signature de la charte de sensibilisation à l'environnement des intérimaires intervenant sur les aéroports	Signature des chartes de qualité environnementale des entreprises des aéroports de Paris-Orly et Paris-Le Bourget
	Développer les compétences et l'employabilité.	Élaboration et organisation de la politique de Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences Plan de formation.	Engagement en faveur de la négociation d'un accord Groupe. Actions de l'institut du management Formations à l'environnement	Conclusion d'accords pour le Groupe et spécifiques à Aéroports de Paris SA
	Accroître la motivation, l'implication des salariés par : - la politique de rémunération ; - la définition des contributions individuelles ; - le développement de la communication interne	Accord de participation, d'intéressement et actionnariat salarié. Revalorisation de la part variable ; communication sur l'épargne salariale. Finalisation de la description des postes cadres	Accord salarial. Campagne d'information sur l'épargne salariale. Cartographie des postes cadres et référentiel des compétences. Développement de supports type Livret du manager ; intranet	Conclusion d'accords collectifs Nouvelle politique de rémunération des cadres
	Développer la responsabilité sociale en matière : - d'accompagnement social des réorganisations ; - de sécurité du travail ; - de qualité de vie au travail ; - d'égalité des chances devant le travail et de diversité	Traitement social de la réorganisation de l'Escale selon l'accord collectif du 11/07/07. Charte de sécurité sur les aires de Paris-Charles de Gaulle Accord égalité professionnelle hommes-femmes, insertion des travailleurs handicapés.	Conclusion d'un accord de gestion de l'emploi sur le périmètre de l'Escale, mise en œuvre de l'accord Animation des CHSCT Analyse du stress au travail - Séminaire de prévention des risques psychosociaux. Mise en œuvre des accords sur l'égalité professionnelle et le handicap	Certification OHSAS 18001 à Paris-Charles de Gaulle Définition d'une politique "vie au travail" Définition d'une politique diversité et mise au point d'un accord
	Développer une vision RH partagée et des outils communs	Refonte de la filière RH. Constitution d'une culture commune Groupe. Maîtrise des risques sociaux : renforcement du respect de la réglementation, cartographie des risques	Réorganisation de la DRH Animation du réseau RH d'Aéroports de Paris SA ADP et de celui du Groupe Séminaire sur la fonction RH	Application de la GPEC : orientations/ outils Description et simplification des processus RH

	ENJEUX	ENGAGEMENT ACTUEL	PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007	PERSPECTIVES 2008-2010
PERSONNEL (autres salariés des plates-formes)	Offrir une qualité de vie optimale aux travailleurs des plates-formes aéroportuaires (transports, sécurité...) Développer une culture territoriale commune avec les salariés des autres entreprises autour de problématiques collectives	Développement des transports terrestres Politique de coopération sociale (développement de services aéroportuaires)	Covoiturage, inauguration de CDGVal Crèches interentreprises, Papa Charlie, Comité Habitat Rédaction de la charte de qualité environnementale des entreprises de Paris-Orly	Redynamiser les Clubs RH
	Apporter une visibilité sur l'activité aéroportuaire présente et à venir Assurer la pérennité du pôle d'activité économique et de l'emploi Avoir une bonne anticipation des impacts économiques et sociaux sur le territoire	Observatoire de l'emploi, des métiers et de la formation	Campagne de recensement des emplois autour de Paris-Orly par l'Observatoire de l'emploi, des métiers et de la formation	Campagne de recensement des emplois autour à Paris-Charles de Gaulle par l'Observatoire de l'emploi, des métiers et de la formation
	Consolider l'attractivité du territoire d'ancrage d'Aéroports de Paris en tant que générateur d'activités économiques Partager l'information d'ordre économique et social	Développer les structures déjà existantes d'aides aux entreprises	AirportSmart Appui à DATAGORA, ODACE, pépinière d'entreprises Développement d'Orly International Observatoire de l'emploi, des métiers et de la formation - bilan de l'emploi autour de l'aéroport de Paris-Orly	Formaliser une politique de partenariat avec les acteurs territoriaux
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL	Inciter à un développement responsable de l'activité économique territoriale	Incitation à la pratique environnementale des sous-traitants et fournisseurs via ISO14001	Suivi environnemental des sous-traitants et fournisseurs Formation des managers aux enjeux de la sous-traitance Carrefour des achats Trophée des bonnes pratiques des sous traitants de Paris-Le Bourget	
	Dialoguer, fournir une information de qualité, accessible et transparente sur l'activité aéroportuaire, les nuisances sonores et les impacts environnementaux	Accueil et information des Maisons de l'Environnement et du développement durable Cahier des charges d'Aéroports de Paris SA	Université d'été du développement durable Réorganisation des Maisons de l'Environnement Mise à disposition de Vitrail dans plusieurs mairies Chartes de partenariat avec les collectivités locales Amélioration du site d'entrevoisins.org	Établir une politique de communication avec les collectivités territoriales
	Développer la solidarité de proximité	Fondation Aéroports de Paris	Projets associatifs subventionnés par la Fondation ADP	Organiser une journée d'échange entre des associations et les entreprises des plates-formes dans le cadre de la Fondation
	Participer au développement social du territoire, notamment en faveur des populations défavorisées	Politique de coopération sociale	Conventions et partenariats (ANPE, CCI...), Papa Charlie	Publier une lettre électronique aux salariés en matière de coopération économique et sociale
	Contribuer à la richesse économique territoriale	Politique de coopération sociale	ODACE, Airportsmart GIP ADIFE,	Réaliser un forum de recrutement aux métiers aéroportuaires
	Soutenir une dynamique favorable au développement d'une main-d'œuvre compétente	Cahier des charges d'Aéroports de Paris SA	Aide à l'insonorisation Participation au projet CDG Express Information des riverains	Assurer efficacement la distribution de la revalorisation post-Grenelle de la TNSA
	Remplir sa mission de service public relative au développement territorial	Pilotages des Clubs des Partenaires environnement	Participation collective à la Semaine du développement durable 2007	Signature de la charte de qualité environnementale des entreprises de Paris-Orly
	Assurer une qualité de service élevée (accueil, transports, taux de contact, disponibilité des équipements, efficacité et réactivité, fiabilité de l'information sur les vols et les prestations...)	Service Level Agreement,	Inauguration de la Galerie Parisienne, renouvellement des sièges passagers	Impliquer les commerces en aéroports lors de la Semaine du développement durable Intégrer la dimension RSE dans le profil du consommateur en aéroports Appliquer la démarche HQE aux commerces en aéroports
	Développer une culture clients forte	Certifications ISO 9001	Maintien des certifications ISO 9001, Observatoire des passagers	
CLIENT	Préserver la pérennité du pôle d'activité économique	Programme de coopération avec Air France "Réussir ensemble"	Programme de coopération avec Star Alliance et avec One World ; démarche de coopération avec Air France "Réussir ensemble"	Poursuivre la démarche partenariale engagée avec les compagnies aériennes dans les domaines environnement et développement durable
	Renforcer le confort des clients non-passagers sur les plates-formes aéroportuaires	Politique de coopération économique	Développement de services pour les enfants et personnes handicapées et à mobilité réduite	
	Transparence de l'information aux clients (contraintes réglementaires, rapport qualité/prix des services hors aéroports)	Politique de coopération économique et sociale	Amélioration de la signalétique	Poursuivre l'inscription des clauses environnementales dans les baux Contribution de la fonction commerciale et immobilière aux certifications ISO 14001
	Répondre au besoin de sécurité du client (signalisation, sûreté...)	Certifications sûreté	Développement d'un site extranet opérationnel accessible aux clients non-passagers Nouvelles mesures de sûreté	
	Bonne anticipation de l'impact des activités de la plate-forme sur le territoire	Observatoire de l'emploi, des métiers et de la formation	Études socio-économiques	

Les parties prenantes d'Aéroports de Paris

→ **Aéroports de Paris** est un acteur territorial majeur qui contribue fortement à l'activité aussi bien économique que sociale en Île-de-France.

Il collabore au quotidien avec un nombre important d'individus et d'organisations, internes ou externes, publiques, parapubliques ou privées. L'entreprise relève le défi de répondre aux nombreuses attentes, et aux intérêts, parfois contradictoires, de chacune de ces parties prenantes. Pour cela, Aéroports de

Paris a identifié ce tissu complexe pour adapter son dialogue et ses démarches au plus proche de leurs attentes. Chaque jour, la société travaille à fortifier la confiance et la concertation avec ses partenaires. Ces parties prenantes ont été regroupées en six groupes distincts.



INFORMATION ET DIALOGUE AVEC NOS PARTIES PRENANTES

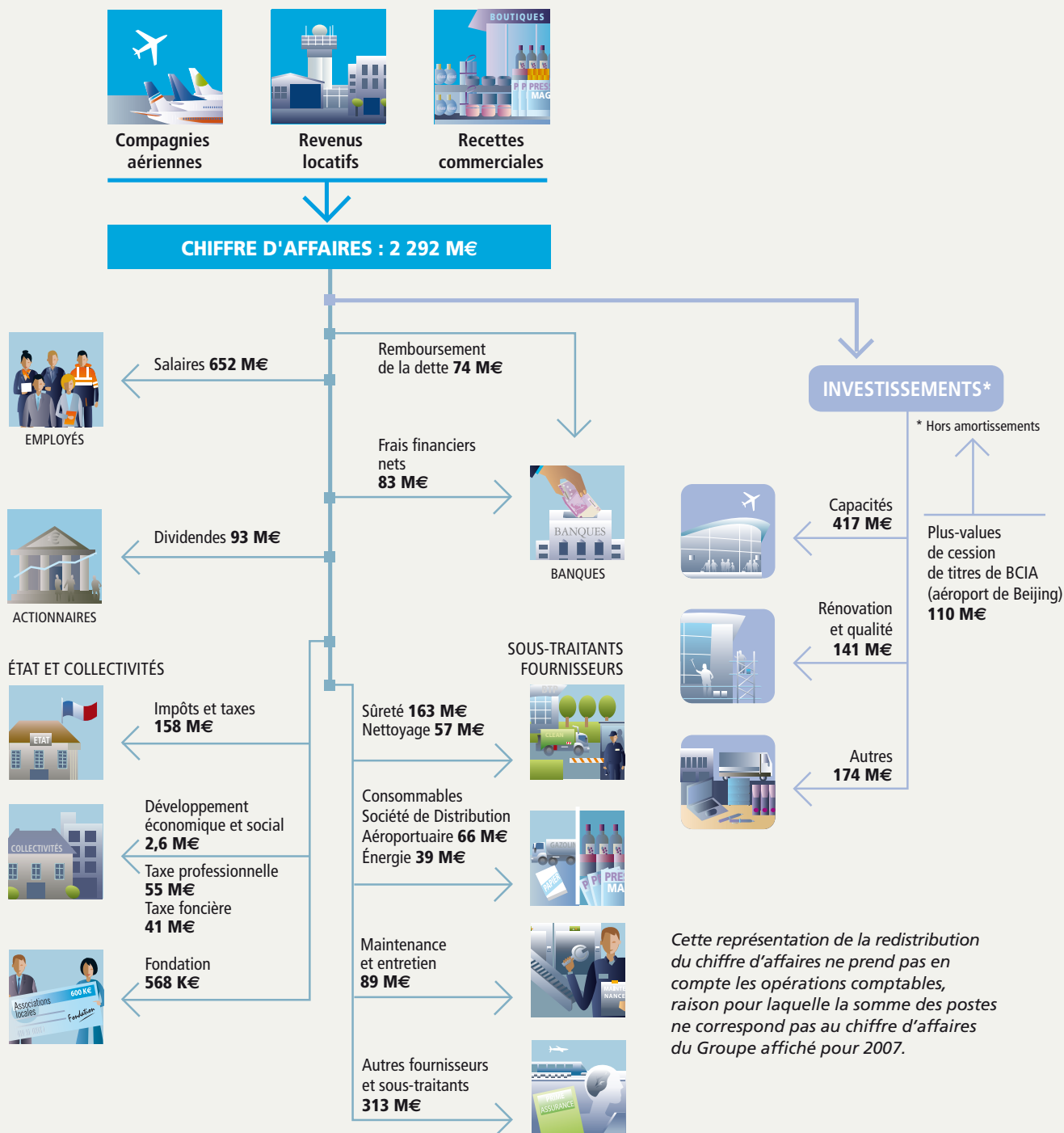
Les notions de coopération et de partenariat sont essentielles pour Aéroports de Paris. Forte de son expérience en matière de dialogue, l'entreprise a développé une palette d'outils d'information et de consultation pour l'ensemble de ses parties prenantes. L'objectif est de construire une relation de confiance et de long terme.

PARTIE PRENANTE	ORGANISATION ET INDIVIDUS CONCERNÉS	OUTILS D'INFORMATION	PRINCIPAUX MODES DE CONSULTATION	ACTIONS-RÉSULTATS PHARES 2007
SALARIÉS	<ul style="list-style-type: none"> - Salariés d'Aéroports de Paris - Comité d'Entreprise - Syndicats - Salariés des autres entreprises aéroportuaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Intranet à destination des salariés. • Journaux, lettres d'information et news internes (environnement, qualité, sûreté, RH...). • Livrets d'information et de sensibilisation aux salariés (égalité HF, fiches salariales, le stress en entreprise...). • Lettres électroniques internes ou externes des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête annuelle de climat social. • Comités d'Entreprise. • Comités de Consultation des CHSCT. • Clubs RH des entreprises aéroportuaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Livrets RH du manager. • Nouveau site Intranet à destination des salariés.
CLIENTS	<ul style="list-style-type: none"> - Passagers - Compagnies aériennes - Entreprises locataires des plates-formes 	<ul style="list-style-type: none"> • Site internet www.aeroportsdeparis.fr • <i>Aéroport Magazine</i> à destination des passagers en aéro-gares. • Guides du client de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. • Lettres électroniques à destination des clients de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. • Site extranet d'information environnementale www.ecoairport.fr • Revues du comité qualité en présence des clients et partenaires. • AOC, CSA... 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes de satisfaction, d'opinion aux départs et arrivées et de notoriété. • Numéro de téléphone unique 3650. • Démarche de coopération avec Star Alliance et One World, et "Réussir ensemble" avec Air France. • Clubs des Partenaires Environnement avec les entreprises aéroportuaires. • Participation au Comité d'Orientation aéroportuaire (compagnies). • Dialogue avec le BAR et à la CNCA (compagnies). 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'un axe de développement durable dans la démarche "Réussir ensemble" avec Air France.
PARTENAIRES ÉCONOMIQUES	<ul style="list-style-type: none"> - Prestataires Sous-traitants - Fournisseurs - Transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Colloques et conférences. 	<ul style="list-style-type: none"> • Outil de consultation des fournisseurs Airportsmart. • Marchés et consultations. • Plans de prévention. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trophée des bonnes pratiques environnementales des sous-traitants de Paris-Le Bourget.
PARTENAIRES FINANCIERS	<ul style="list-style-type: none"> - Banques - Investisseurs privés - Investisseurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Lettres aux actionnaires et guide internet aux actionnaires. • Rapport trimestriel aux analystes financiers. • Rapport de gestion annuel et Document de Référence. 	<ul style="list-style-type: none"> • Clubs des actionnaires. • Road-show. • Assemblée Générale annuelle. • Participation au Salon de la Bourse "Actionnaria". 	<ul style="list-style-type: none"> • Lettre des actionnaires.
ORGANISMES PUBLICS ET INTÉRÊT GÉNÉRAL	<ul style="list-style-type: none"> - CCI - ANPE - DRIRE... - MEDAD, État 	<ul style="list-style-type: none"> • Selon projets. 	<ul style="list-style-type: none"> • Groupes de travail. • Participation aux groupes territoriaux (local, régional, national et européen). • Échanges avec les ministères et agences de l'État. 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation aux groupes de travail pour la révision du prochain PRQA. • Échanges avec le MEDAD dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.
SOCIÉTÉ CIVILE	<ul style="list-style-type: none"> - Associations - Riverains - Élus locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Site Internet Aéroports de Paris. • Magazine <i>Entre voisins</i> à destination des riverains. • Site Internet entrevoisins.org • Rapport d'activité et de Développement durable d'Aéroports de Paris. • Rapport Environnement et Citoyenneté d'Aéroports de Paris. • Site Internet atout-aeroports.com • Presse... 	<ul style="list-style-type: none"> • Maisons de l'Environnement et du développement durable et accueil des riverains. • Visites régulières des plates-formes aéroportuaires. • Dialogue avec les associations de riverains. • Observatoires des métiers, de la formation et de l'emploi. • Commission Consultative de l'Environnement. • Comité Permanent d'Aide aux Riverains. • Panel du Rapport environnement et citoyenneté. • Fondation Aéroports de Paris. 	<ul style="list-style-type: none"> • Université d'été du développement durable. • Forum des métiers aéroportuaires et expositions sur le développement durable.

DISTRIBUER LA RICHESSE À TOUTES NOS PARTIES PRENANTES

Par ses activités de gestionnaire d'aéroports, services aéroportuaires, développement et exploitation de l'immobilier et ses autres activités, Aéroports de Paris perçoit notamment des recettes auprès des compagnies aériennes, des revenus locatifs et des recettes commerciales. Les résultats du Groupe Aéroports

de Paris bénéficient à ses salariés, ses actionnaires, fournisseurs ainsi qu'aux pouvoirs publics. Cette distribution entre ces parties prenantes est un axe fort de la stratégie de développement durable d'Aéroports de Paris. Ce sont autant de bénéficiaires des retombées socio-économiques directes.



Placé au cœur de la stratégie de développement durable, la performance environnementale d'Aéroports de Paris vise l'excellence. Ancrée dans nos pratiques depuis plus de dix ans, la maîtrise des impacts environnementaux est un souci et une préoccupation de tous les jours. Le déploiement des systèmes de management de l'environnement et d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit était au centre de nos réalisations. Désormais, c'est l'entraînement des tiers installés sur nos aéroports, l'encadrement de nos sous-traitants et la lutte contre le changement climatique qui mobilisent également les équipes.



Notre responsabilité environnementale



→ **Une stratégie d'intégration systématique.** *Aéroports de Paris a la volonté d'intégrer systématiquement le respect de l'environnement dans toutes ses activités. Pour être efficace, cet aspect de la politique environnementale doit concerner chaque poste de travail et chaque échelon hiérarchique. Le système de management environnemental (SME) dépend de cette exigence. Il s'agit d'un processus d'amélioration continue des performances environnementales.*

Concrètement, cette stratégie d'intégration environnementale établie selon la norme internationale ISO 14001 met en jeu quatre étapes :

1. Planifier : l'identification des enjeux et des risques, la veille réglementaire, la hiérarchisation des impacts, la recherche des actions constituent l'essentiel de cette première phase.

2. Mettre en œuvre : la définition des responsabilités, la formation et la sensibilisation, la communication ont ici pour objet la maîtrise documentaire et la maîtrise opérationnelle.

3. Corriger et surveiller la mesure et l'évaluation des démarches par des audits internes et externes.

4. Suivre les objectifs et l'alimentation du pilotage de la phase de planification dépend de l'évaluation récurrente du système.

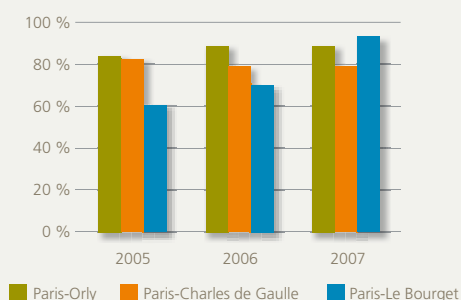
Ainsi, ce système de management repose sur des spirales de type anticipation-compétence-action et non sur une pyramide décision-exécution. Son formalisme est lui-même une application autant qu'une condition de la politique de développement durable d'Aéroports de Paris.



Sur les aéroports de Paris-Le Bourget et Paris-Orly en 2005 et les audits de suivi de la certification ISO 14001 effectués respectivement en juillet et décembre 2007 n'ont pas révélé de non-conformité. La certification du système de management environnemental de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui s'intègre désormais dans une démarche de système de management Intégré, a été prorogée jusqu'en mars 2008 par l'audit de recadrage mené en décembre 2007.

Retrouvez la politique environnementale du Groupe sur le site www.aeroportsdeparis.fr

TAUX DE RÉALISATION DES ACTIONS DES PROGRAMMES ISO 14001



Former et impliquer les salariés aux impacts environnementaux

La norme ISO 14001 certifie la compétence pour assurer les tâches ayant un impact environnemental et l'implication de tous les salariés et sous-traitants d'Aéroports de Paris, sur les trois plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Les unités opérationnelles, à travers leurs fonctions ressources humaines et environnement, suivent donc l'ensemble du processus, dans ses trois points d'usage des technologies de l'information, de transparence et de participation. De nombreux supports périodiques participent de cette sensibilisation, auxquels s'ajoutent les sites Internet, intranet et extranet, des réunions et campagnes ponctuelles du type Semaine du développement durable.



Réussir ensemble

L'effort d'adaptation d'Aéroports de Paris aux défis de sa croissance ne peut se passer de la participation de tous. Dans cet esprit, le projet commun d'Aéroports de Paris et d'Air France "Réussir ensemble" développe un nouveau domaine d'actions liées aux certifications ISO 14001, aux véhicules propres, à la qualité de l'air, à l'utilisation des produits hivernaux et aux nuisances sonores. D'autres actions menées conjointement par les deux entreprises ont déjà concerné l'environnement. Mais la démarche "Réussir ensemble" donne un cadre d'action cohérent à des initiatives insuffisamment synthétisées jusqu'ici.

En liaison avec la Direction des Ressources humaines, en 2007, 11 200 heures de formation ont été consacrées, toutes directions confondues, à l'environnement et au développement durable. En 2007, 5 % des formations contenaient un volet hygiène, sécurité, environnement ou développement durable. Près de 20 % des salariés ont suivi au moins une formation relative à l'environnement ou au développement durable depuis 2006.

La Charte de sensibilisation des intérimaires à l'environnement, rédigée et signée cette année entre Aéroports de Paris et six entreprises majeures employant des personnels intérimaires sur les plates-formes parisiennes du Groupe, s'inscrit dans la même logique.

Développer les achats responsables

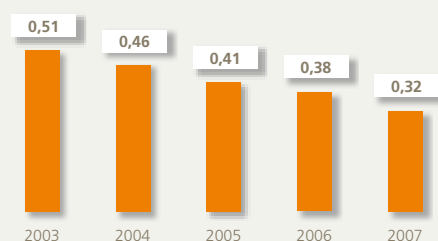
Par ailleurs, et parce que le management environnemental d'Aéroports de Paris formalise, pour l'essentiel, une volonté de systématiser les engagements du Groupe dans ce domaine, la politique d'achats contribue, elle aussi, à la démarche. Aéroports de Paris a, en effet, entrepris de nouvelles pratiques d'achats durables. Transcrite dans son référentiel, la fonction achats s'engage sur les principes de déontologie, d'éthique et de développement durable. L'entreprise met en œuvre, progressivement, des relations avec ses fournisseurs qui tendent à l'assurer du respect des critères environnementaux. Ceci illustre parfaitement la stratégie d'intégration du respect de l'environnement dans toutes les composantes d'Aéroports de Paris. C'est dans cette perspective que l'ensemble de la fonction achats d'Aéroports de Paris a suivi en 2007 une formation au développement durable appliquée aux commodités d'Aéroports de Paris.

Maîtriser les risques environnementaux

Par son rôle de gestionnaire d'aéroports et de prestataire de services environnementaux, Aéroports de Paris est exploitant de plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement, soumises à autorisation ou déclaration. À ce titre, ces installations font l'objet de contrôles et des vérifications réglementaires tant externes par les pouvoirs publics, qu'internes, pour s'assurer du respect des arrêtés auxquels les installations sont soumises et assurer une protection optimale du voisinage et de l'environnement.

NOMBRE DE DÉVERSEMENTS DE KÉROSÈNE PAR MILLIERS DE MOUVEMENTS AVIONS

Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle



La maîtrise des impacts environnementaux majeurs sur nos plates-formes

Pour chaque impact environnemental, quelques-unes des pratiques de maîtrise opérationnelles sont précisées



- 1 Production de déchets banals et dangereux → Mise à disposition d'équipements et de services de collecte ou de tri des déchets
- 2 Collecte et traitement des déchets → Développement des filières de valorisation
- 3 Production et distribution d'énergie, et émissions atmosphériques des centrales → Optimisation des process et maîtrise des émissions (plan de protection de l'atmosphère, chaudières Bas-NOx...)
- 4 Consommations énergétiques → Maîtrise des consommations énergétiques en aéroports et autres bâtiments
- 5 Émissions atmosphériques des transports terrestres → Développement des déplacements propres (transports en commun, véhicules à énergie alternative, VAL) – Plan de déplacements des salariés (visioconférence, bureau en libre-service...)
- 6 Dégivrage-antigivrage des avions en période hivernale → Aires adaptées, récupération et traitement conforme des rejets
- 7 Pêril animalier → Équipements de prévention et protection du péril animalier
- 8 Mesure et surveillance environnementale (air, bruit, sol) → Réseaux de stations de mesure (air, bruit), laboratoire d'Aéroports de Paris
- 9 Construction et réhabilitation de bâtiments → Maîtrise des déchets de chantiers, conceptions pilotes en Haute Qualité Environnementale
- 10 Accueil et informations des riverains → Maisons de l'Environnement et du développement durable et outils de communication environnementale
- 11 Consommation d'eau potable → Distribution et maîtrise des consommations d'eau potable
- 12 Collecte et traitement des eaux pluviales → Station de traitement des eaux pluviales, rejets conformes dans le milieu naturel
- 13 Production et collecte d'eaux usées → Transport et traitement dans les réseaux communaux
- 14 Émissions atmosphériques des avions au sol (APU – Auxiliary Power Unit, GPU – Ground Power Unit) → Utilisation du 400 Hz et optimisation du trafic au sol
- 15 Gestion des espaces verts → Maîtrise des techniques culturales dans le respect de l'environnement et de la biodiversité

Aéroports de Paris : acteur de la lutte contre le changement climatique

→ À l'heure des conclusions du Grenelle de l'environnement, Aéroports de Paris réaffirme et concrétise son engagement. Année après année, l'entreprise présentera publiquement ses réalisations.

Toutes branches confondues, le secteur du transport, très visible avec ses infrastructures diffuses dans le tissu urbain et ses flux croissants, est tenu pour un des responsables du changement climatique. Or ce phénomène, quoique très complexe, apparaît comme une préoccupation majeure dans l'opinion publique, au moins dans les pays post-industrialisés. Par ailleurs, les activités d'Aéroports de Paris se situent au milieu d'une chaîne économique et technique formée de multiples intervenants, mais, par la permanence de leur implantation, elles en constituent la partie la plus identifiable. En outre, à côté de ses métiers de service, Aéroports de Paris est un industriel important, producteur et consommateur de flux, énergétiques notamment.

Un tel contexte fait du Groupe un acteur très en vue de la lutte contre le changement climatique.

Une nouvelle convention d'engagement avec l'État

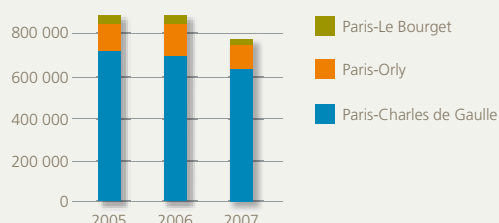
Une convention engageant le transport aérien a été élaborée en 2007 à la suite du Grenelle de l'environnement. Aéroports de Paris y concrétise au côté des autres acteurs signataires sa ferme volonté dans ce domaine à travers sept mesures :

- Baisser de 10 % le temps de roulage moyen des avions de Paris-Charles de Gaulle avant 2015 en lien avec les acteurs concernés, notamment grâce à la création de voies de circulation avion pour une meilleure fluidité des trafics. En outre, Aéroports de Paris va mettre en œuvre, à Paris-Charles de Gaulle, une plate-forme de codécision avec les compagnies aériennes et la DGAC, qui permettra de réduire les attentes au sol et d'optimiser les arrivées et départs des avions : la réduction du temps de roulage d'une minute au départ d'un avion permet l'économie d'émissions de près de 5 000 tonnes de CO₂ pour une année.
- Appliquer une démarche HQE, notamment au futur quartier d'affaires Cœur d'Orly ainsi qu'aux terminaux T2G et S4 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Cette démarche vise à limiter les impacts environnementaux des bâtiments, notamment les consommations d'énergie et d'eau.
- Réduire les consommations énergétiques internes de l'entreprise de 20 % par passager d'ici à 2020 par rapport à 2004 et de 40 % avant 2040. Un tel objectif repose sur une multitude d'efforts, résultant de la sensibilisation de tout le personnel et d'équipements de basse consommation : gestion optimisée de la température par zone, de l'éclairage, de la température réseau, remplacement des groupes électrogènes d'aide à la navigation aérienne.

- Lancer un programme d'installation d'énergies renouvelables (géothermie...), avec finalisation des études avant fin 2008. L'objectif de ces projets est la suppression totale des émissions de CO₂ attendantes.
- Réduire de 30 % les émissions de CO₂ par km des véhicules et utilitaires légers de sa flotte automobile d'ici à 2012, notamment par l'acquisition de véhicules à faibles émissions ou électriques.
- Contribuer en partenariat avec les compagnies aériennes à la limitation du recours aux APU (groupe auxiliaire de puissance, intégré aux avions).
- Promouvoir par un site Internet le covoiturage pour les 120 000 personnes qui travaillent sur les plates-formes.

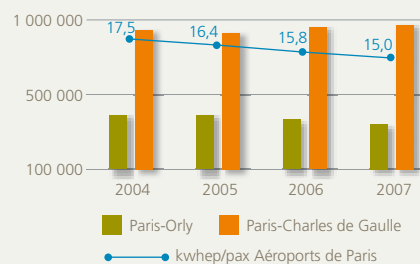
CONSOMMATION EN GAZ D'AÉROPORTS DE PARIS

en MWhPCS



ÉVOLUTION DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES PRIMAIRES INTERNES D'AÉROPORTS DE PARIS

en MWhpep



Au-delà de ces engagements vis-à-vis de l'État, Aéroports de Paris mène des actions complémentaires, et notamment :

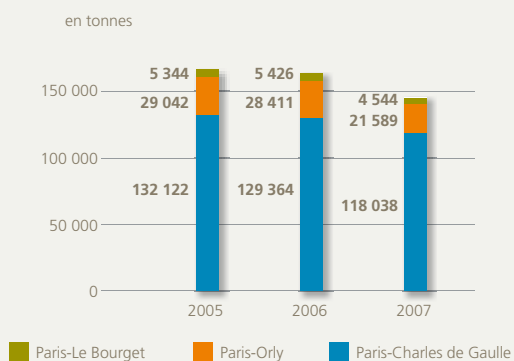
- Participer au consortium SESAR, projet européen d'optimisation du trafic aérien, qui a pour objectif une réduction de 10 % de gaz à effet de serre par vol d'ici à 2015, grâce à la coordination du contrôle, le "ciel unique européen".
- Définir un accord-cadre avec Airparif, l'organisme de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, intégrant le laboratoire d'Aéroports de Paris dans le réseau de compétence régionale.
- Soutenir le projet CDG-Express, liaison ferroviaire directe avec la gare de l'Est, limitant le recours aux véhicules, ainsi qu'à CAREX, ou Cargo-Rail Express, projet de fret ferroviaire depuis et vers Paris-Charles de Gaulle, actuellement à l'étude.
- Intégrer au plan de formation de l'entreprise un module environnement et développement durable pour tous les salariés d'Aéroports de Paris.

Aéroports de Paris dans le marché du CO₂

Le Plan National d'Allocation des Quotas, ou PNAQ, encadre les transactions de droits à émettre le CO₂ qui concerne, en France, les principales entreprises consommatrices d'énergie. Le prochain plan, à partir de 2008, allouera à Aéroports de Paris un quota moindre que pour les trois dernières années, alors que l'activité des plates-formes s'accroît. Le caractère plus contraignant de ces nouvelles dispositions européennes pèsera probablement sur le cours des transactions marchandes du CO₂, actuellement très bas. C'est une justification supplémentaire à la politique environnementale d'Aéroports de Paris, et notamment à ses actions de lutte contre le changement climatique.

Dans la pratique, les centrales de production de chacune des trois plates-formes déclarent chaque année leurs émissions de CO₂ et se voient allouer périodiquement un quota. Ces déclarations sont auditées par un organisme de vérification agréé par le MEDAD.

ÉMISSIONS DE CO₂ DES CENTRALES THERMIQUES D'AÉROPORTS DE PARIS



Consommations énergétiques

En 2004, les consommations internes des deux aéroports ont représenté 17,4 kWh/passager, pour un total de 75,3 millions de passagers. Des actions ont permis de ramener en 2006 la consommation à 15,6 kWh/passager (- 10 %) puis à 14,9 kWh/passager (- 14 %) en 2007.



La qualité de l'air : un enjeu au cœur des préoccupations d'Aéroports de Paris

→ **Un cadre d'action collectif.** *La qualité de l'air est un critère déterminant de la qualité de vie en Île-de-France, où sont implantées les plates-formes d'Aéroports de Paris.*

L'engagement d'Aéroports de Paris pour l'amélioration de la qualité de l'air constitue un point important de la politique environnementale. C'est en outre une donnée dont le public est informé quotidiennement.

Dans ce sens, l'action d'Aéroports de Paris s'inscrit dans un cadre collectif impulsé par le Conseil régional d'Île-de-France, le Plan Régional de la Qualité de l'Air ou PRQA, équivalant à un schéma directeur, et par les préfetures et la DIRE d'Île-de-France à travers le Plan de Protection de l'Atmosphère (2006). Le dernier PRQA a pris effet en 2000, jusqu'à 2007. Aéroports de Paris participe d'ores et déjà à la rédaction du nouveau plan, pour la thématique aéroportuaire, avec des associations comme Airparif, en charge de la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, des entreprises, des institutionnels et des experts. En 2008, une phase d'explicitations précisera les enjeux de la qualité de l'air, domaine complexe, concernant notamment les populations sensibles, ou particulièrement exposées, pour la Petite comme pour la Grande Couronne.

LES RÉALISATIONS D'AÉROPORTS DE PARIS DANS LE CADRE DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE EN ÎLE-DE FRANCE

Aéroports de Paris s'est engagé dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France à maîtriser ses émissions locales. Les efforts se sont poursuivis en 2007.

Limitation du recours aux moteurs auxiliaires de puissance des avions (APU)

Le groupe de travail animé par la DGAC, auquel a contribué Aéroports de Paris, visant à l'établissement d'une réglementation encadrant l'usage des APU, est parvenu à établir un recensement des équipements mobiles au sol (assistants en escales) et fixes (aéroports) disponibles. Les constats sont les suivants : Aéroports de Paris dispose d'un des plus forts taux d'équipements fixes d'Europe (100 % des postes au contact du terminal 2 de Paris-Charles de Gaulle 2 et de Paris-Orly ; 90 % des postes au large de Paris-Charles de Gaulle 2 et 45 % des postes au large de Paris-Orly). Une réglementation sur l'usage des APU doit voir le jour en 2008. Aéroports de Paris, dans un souci d'amélioration de ses performances, poursuit son travail d'optimisation de ses installations fixes.

Abaissement du temps de roulage moyen à Paris-Charles de Gaulle entre 2005 et 2010

Pour fluidifier et réduire le parcours des avions sur Paris-Charles de Gaulle, Aéroports de Paris structure progressivement depuis 2000 tous ses taxiways autour d'un réseau circulaire desservant l'ensemble des terminaux. La construction de la voie Echo4 bouclera ce réseau avec un accès direct aux avions situés sur les nouvelles installations, la Galerie Parisienne et T2G. Dès 2008, elle permettra de réduire d'environ une minute le roulage de 85 000 mouvements d'avion annuels. La réduction moyenne d'une minute de roulage par avion au départ sur une année permettra d'éviter environ 7 tonnes de NOx.

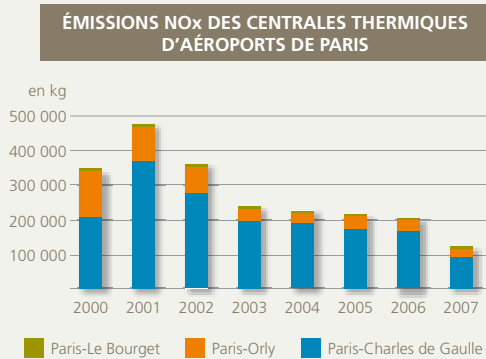
Réduction des émissions de NOx des chaufferies de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

Les actions de maîtrise des consommations internes contribuent à la performance notable des émissions de NOx des centrales thermiques d'Aéroports de Paris. Disposant désormais quasi exclusivement de brûleurs bas-NOx, équipé de dispositif optimisant demande et production (Paris-Orly) et privilégiant le fonctionnement des réseaux en basse température quand cela est possible (Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle), entre 2000 et 2007, Aéroports de Paris est parvenu à une réduction de 65 % des émissions de NOx de ses centrales. Au total, un gain notable de près de 30 tonnes/an a été réalisé.



Maitrise des émissions dues aux transports terrestres

À travers son engagement suite au Grenelle de l'environnement, Aéroports de Paris poursuit ses actions dans le cadre de son Plan de Déplacements d'Entreprise - PDE (covoiturage, visioconférence, salle de passages, site intranet, amélioration des transports en commun...). L'enquête de déplacements de salariés confirme l'intérêt des salariés pour le développement des transports alternatifs (voir page 30).



La qualité de l'air intérieur, un enjeu montant

Face aux risques pour la santé humaine que représente la qualité de l'air intérieur, les autorités publiques souhaitent renforcer la surveillance de la qualité de l'air à l'intérieur des locaux. Aéroports de Paris réalise déjà des campagnes de surveillance de la qualité de l'air intérieur pour plusieurs de ses aéro-gares.



Interview



David Romat,
Chargé de la pollution atmosphérique
Bureau environnement DGAC



Quelle est l'action de la DGAC dans la lutte contre la pollution atmosphérique ?

La DGAC, d'une part, élabore la réglementation environnementale relative au transport aérien au niveau national et participe aux négociations internationales, d'autre part, fournit aux acteurs concernés des outils de calcul ou de mesure de la pollution atmosphérique due à l'activité aéroportuaire, notamment par l'intermédiaire du service technique de l'aviation civile. Le thème de la pollution atmosphérique (globale et locale) a également une importance croissante dans les actions de recherche qu'elle soutient. Par ailleurs, la DGAC souhaite diffuser les bonnes pratiques et promouvoir des actions sur ce thème, c'est pourquoi nous rencontrons régulièrement l'Union des Aéroports français et nous entretenons un dialogue constant avec les correspondants environnement des principaux aéroports français.

Aéroports de Paris joue-t-il un rôle particulier dans ce dialogue ?

Aéroports de Paris est un acteur majeur au plan national car il dispose de moyens matériels importants pour analyser et mesurer la pollution atmosphérique et d'une équipe de spécialistes au sein de son laboratoire. Il est donc tout naturellement un partenaire privilégié, qui fait beaucoup mais dont nous attendons beaucoup également, du fait de la part prépondérante de trafic qu'il représente.

Quelles mesures concrètes font, en 2007, l'objet de ce travail commun ?

Aéroports de Paris est un partenaire régulier et nous avons de multiples sujets d'échanges mais, actuellement, deux points importants peuvent être remarqués. Le premier concerne les APU, moteurs auxiliaires des avions dont l'utilisation au sol produit de l'ordre de 10 % des rejets polluants d'un aéroport. Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère d'Ile-de-France, la DGAC élabore une réglementation spécifique pour Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, afin d'en limiter l'utilisation et de les remplacer, autant que possible, par des sources électriques depuis les passerelles. Le second point à noter est la participation commune aux travaux d'élaboration du Plan Régional de Qualité de l'Air – PRQA – qui présente un chapitre sur les aéroports. Par ailleurs, Aéroports de Paris est partie prenante de la convention signée début 2008 par l'ensemble du secteur aérien français, dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La DGAC étant chargée du suivi de cette convention, nous allons travailler ensemble au respect des engagements pris par Aéroports de Paris.



Le réseau des transports terrestres, une source au profit des hommes et de l'environnement

→ L'optimisation des transports des salariés d'Aéroports de Paris participe à la fois de l'amélioration de leur qualité de vie et de la politique environnementale de l'entreprise.

Le baromètre des déplacements des salariés, résultat de l'enquête 2007

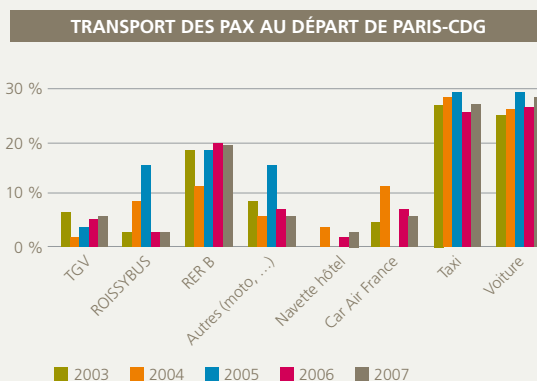
En 2007, pour la troisième année consécutive, les salariés ont répondu à l'enquête "baromètre des déplacements des salariés". Cette étude confirme une prise de conscience très large de nouvelles possibilités en ce domaine, et dans des directions assez variées.

Trois axes se dégagent nettement :

- la limitation de l'usage de la voiture individuelle : ainsi, plus de 30 % des salariés qui ont modifié leur comportement avec l'arrivée du CDGVal déclarent ne plus utiliser leur voiture pour se rendre à Paris-Charles de Gaulle. Le covoiturage, dont l'offre est étendue, grâce à un site Internet dédié aux membres de chaque entreprise des différents sites, s'inscrit dans le même effort à destination de [140 000] personnes avec le développement des transports collectifs, comme le CDG-Express, à l'étude ;
- la limitation des déplacements : l'existence de bureaux en libre-service est connue par la majorité des salariés, et plus largement pratiquée, comme substitut aux déplacements. Le télétravail apparaît également intéresser les salariés et notamment les cadres. Les équipements de visioconférence, en croissance, s'inscrivent dans la même logique ;
- la limitation des rejets : Aéroports de Paris investit dans la propreté de ses véhicules. 30 % de sa flotte de voitures légères et d'utilitaires fonctionnent avec des énergies alternatives peu ou pas polluantes (électricité, GNV, GPL).

La Semaine européenne de la mobilité est l'occasion de sensibiliser sur ces trois axes, avec une exposition sur les véhicules du futur et le rappel des services offerts par Aéroports de Paris : une plaquette dédiée a été distribuée à l'ensemble des salariés. C'est une focalisation, tandis que le plan de déplacement de l'entreprise constitue la trame générale de cette politique environnementale des transports.

En 2007, 33 % de la flotte de véhicules d'Aéroports de Paris à Paris-Orly est constituée de véhicules propres à énergie alternative (GPL, électrique ou GNV), et 30 % à Paris-Charles de Gaulle.



HQE et chantiers propres, agir pour la performance environnementale des bâtiments aéroportuaires

Une démarche innovante

La démarche HQE – Haute Qualité Environnementale – intègre les aspects environnementaux dans une construction, pendant le chantier et durant l'occupation du bâtiment. Aéroports de Paris est pilote dans l'établissement de nouveaux référentiels (aérogare, commerce, bâtiment de logistique) en liaison avec Certivea, organisme certificateur du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB). L'entreprise a introduit cette démarche au cœur de sa politique de développement durable depuis 2006.

Quatre projets illustrent cette démarche d'aménagement et de construction durable sur les aéroports :

- Cœur d'Orly : le quartier d'affaires et de commerces, dont il est prévu que les premiers bâtiments soient livrés en 2010, sera un exemple de démarche environnementale et de maîtrise de l'énergie. Les promoteurs partenaires doivent obtenir une certification HQE pour les bureaux et, pour l'ensemble des bâtiments, le label THPE (Très Haute Performance Énergétique) attestant une réduction d'au moins 20 % de la consommation admise par la norme en vigueur ;
- le terminal régional T2G à Paris-Charles de Gaulle : une opération pilote est en cours pour ce bâtiment qui sera mis en service

en 2008, afin de créer, en partenariat avec Certivea, un référentiel HQE applicable aux aérogares. Au-delà des objectifs d'expérimentation, la démarche met en œuvre l'intégration du bâtiment dans son environnement, pour une gestion des flux adaptée et la rationalisation des besoins énergétiques, promettant une économie de 40 % par rapport aux derniers aérogares ;

- la nouvelle gare de fret de Paris-Charles de Gaulle livrée en septembre 2007 a fait l'objet d'une opération pilote HQE pour la définition d'un référentiel de certification adapté aux bâtiments de logistique ;

- le satellite S4 à Paris-Charles de Gaulle : la démarche HQE a été intégrée dès les premières phases d'étude, et 8 des 14 cibles HQE sont traitées de manière très performante. Les objectifs de consommation d'énergie sont de 50 % inférieurs à la moyenne des autres aérogares, soit une réduction de 1000 tonnes de CO₂ par an. Ce bâtiment, qui sera livré en 2012, constituera une vitrine environnementale du savoir-faire d'Aéroports de Paris, en partenariat avec Air France pour l'aménagement de ses locaux.

Interview



M. Patrick Nossent,
Président de CERTIVEA

Qu'est-ce que la certification HQE ?

Certivea, organisme certificateur, filiale du CSTB, s'assure qu'une construction, depuis le projet jusqu'à la réalisation, est bien conforme à un référentiel officiel.

Toutefois, il n'existe aujourd'hui que deux référentiels, l'un pour les immeubles de bureaux, l'autre pour les locaux d'enseignement. Pour les quatre opérations HQE d'Aéroports de Paris, il a fallu anticiper. Il s'agit donc d'opérations pilotes pour lesquelles Certivea interroge en amont le maître d'ouvrage, stimule les acteurs et observe les bonnes pratiques.

Quels en sont les objectifs ?

Il existe deux types de certification à travers le monde : l'une est focalisée sur l'énergie ; l'autre, retenue en France, est multicritère (insertion dans le paysage, santé, confort, et gestion de l'eau sont aussi pris en compte.) Une autre originalité française est de s'intéresser aux conditions de réalisation des chantiers. Le système de management y a autant d'importance que les performances. La conception du prochain terminal S4 de Paris-Charles de Gaulle a d'ailleurs été exemplaire de cette démarche.

Quels bénéfices peut-on tirer d'opérations pilotes comme celle du S4 ?

Aéroports de Paris n'a pas attendu l'obligation légale pour se préoccuper de la qualité environnementale de ses aménagements. Son expérience et ses relations avec ses prestataires en font un leader et ont permis d'établir un dialogue concepteurs-réalisateurs fécond. Aéroports de Paris et Certivea ont ainsi pris en compte en commun le facteur humain, clé de l'exploitation des aménagements. La démarche HQE est une valeur ajoutée payante sur le long terme.

Gestion de l'eau et des déchets, une pratique environnementale territoriale et citoyenne

Gestion des déchets : visibilité des engagements

La propreté des aéroports, avec les points de collecte mis à disposition, est immédiatement visible des passagers. Elle participe de leur appréciation des services d'Aéroports de Paris. De même, les campagnes de sensibilisation, municipales notamment, aux nécessités du tri sélectif ont donné à cette pratique un caractère quasi normatif.

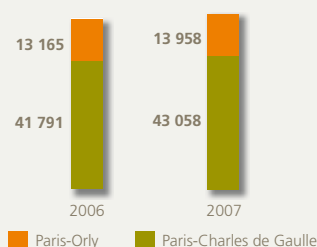
Dans cet esprit, Aéroports de Paris tend à améliorer la qualité du tri des déchets banals et à développer les filières monomatériaux, compte tenu, par exemple, du gisement important en cartons et papier. La politique tarifaire incitative pour la valorisation contribue à cette gestion citoyenne des déchets. Ainsi, une opération pilote a été engagée à Paris-Orly. Des points de collecte à deux ou trois bacs, selon les besoins, ont été installés dans l'aérogare Sud. Ces poubelles répondent aux exigences de sûreté requises et font l'objet d'une signalétique particulière. La phase de test actuelle a été évaluée par des enquêtes auprès des passagers et donnera lieu à des axes d'amélioration préalablement à son déploiement systématique. Cette opération donne une bonne perception de la dynamique de la politique environnementale de l'entreprise.

Vers une valorisation des déchets plus forte

Cet effort est prolongé hors accueil du public, dans les locaux de bureaux d'Aéroports de Paris, avec, à titre d'exemple, l'acquisition en 2007 de 400 poubelles double bac à Paris-Charles de Gaulle.

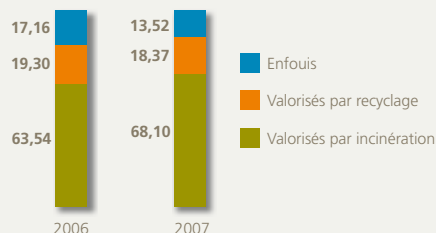
QUANTITÉ DE DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS COLLECTÉS PAR AÉROPORTS DE PARIS SUR LES PLATES-FORMES

en tonnes



VALORISATION DES DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS COLLECTÉS À PARIS-ORLY

en pourcentage



L'imprimerie d'Aéroports de Paris labellisée "Imprim'Vert"

L'intégration de la politique environnementale d'Aéroports de Paris à chacune de ses activités est une composante fondamentale du développement durable. L'imprimerie de l'entreprise s'y associe notamment dans deux directions :

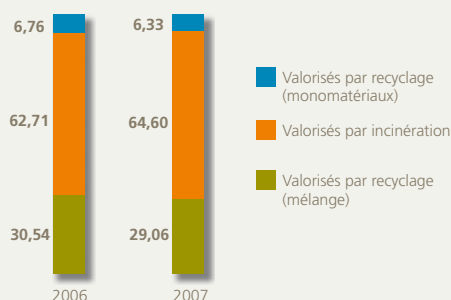
elle a obtenu, cette année, le label "Imprim'Vert" décernée par la chambre de commerce et d'industrie de Paris, aux termes duquel elle s'engage à ne pas utiliser de produits étiquetés toxiques, à trier et traiter les déchets dangereux selon des procédés adaptés et réglementaires et à sensibiliser ses clients à ces problématiques environnementales. Les papiers utilisés pour la reprographie noir et blanc sont en outre des papiers recyclés.

L'outil interne de suivi des impressions participera à inciter à la réduction de la consommation de papier, en utilisant les rectos versos et en renonçant aux impressions inutiles, avec l'exemplarité de l'imprimerie.



MODE DE TRAITEMENT DES DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS COLLECTÉS À PARIS-CHARLES DE GAULLE

en pourcentage



Gestion des eaux pluviales : contraintes et partenariat

Les eaux pluviales des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle sont traitées par des stations de traitement des eaux pluviales. Les rejets de ces eaux dans le milieu naturel sont encadrés par des autorisations préfectorales définissant le niveau de qualité requis. L'arrêté d'autorisation de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est en cours d'actualisation.

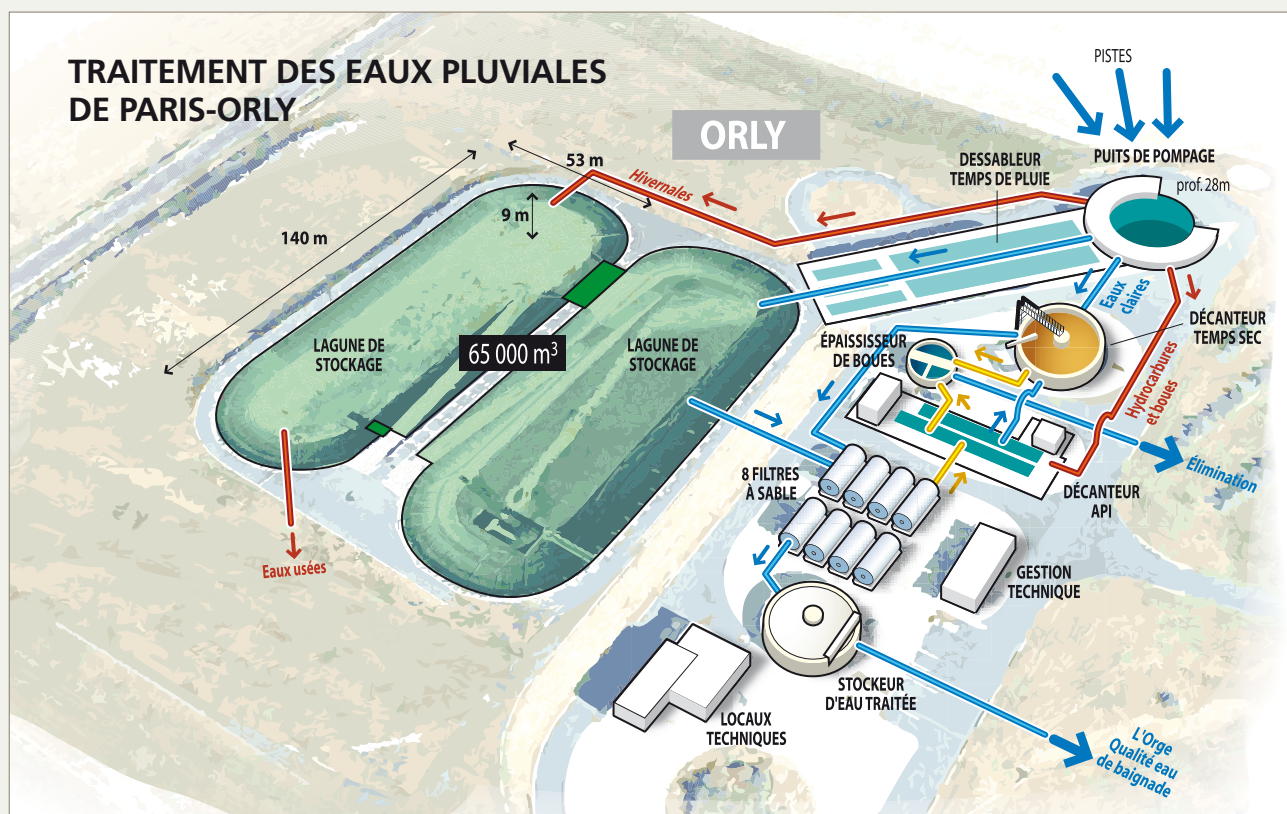
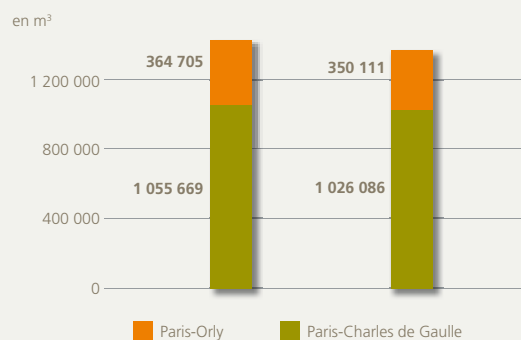
Les traitements effectués sur les avions et les voies de circulation avions en période hivernale peuvent être à l'origine de la pollution des eaux pluviales internes à la plate-forme aéroportuaire. Ce type de pollution est lié notamment à l'utilisation des produits de dégivrage au niveau des postes avions. Au niveau des stations de dégivrage localisées au seuil des pistes, le produit est entièrement récupéré et traité dans des centres agréés, sans être entraîné dans les eaux pluviales.

Afin de limiter l'utilisation des produits de traitement hivernaux à la source et d'optimiser la gestion de ces pollutions, Aéroports de Paris a créé un groupe de travail avec Air France sur ces sujets. Le travail a permis en 2007 la mise en œuvre d'actions complémentaires de limitation et de gestion de ces pollutions dites "hivernales", avec notamment pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle des actions visant à limiter les impacts d'un hiver rigoureux.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a mis en service en 2007 un nouveau bassin de stockage, d'isolement et de prétraitement des pollutions hivernales et teste un nouveau mode de gestion des eaux pluviales.



CONSOMMATION D'EAU POTABLE INTERNE D'AÉROPORTS DE PARIS À PARIS-ORLY ET PARIS-CHARLES DE GAULLE



La surveillance environnementale, la recherche de plus de transparence et fiabilité



Des réseaux de mesures de la qualité de l'air étendues et performantes

Mesure de la qualité de l'air ambiant : Aéroports de Paris s'est vu confier, statutairement, la réalisation des mesures relatives aux polluants de l'atmosphère. À cette fin, son laboratoire dispose de stations de mesures automatiques, l'une à Paris-Orly pour l'évaluation de tous les polluants et des particules fines en suspension, deux autres à Paris-Charles de Gaulle respectivement dédiées, au nord de la plate-forme, aux mêmes mesures que la station de Paris-Orly, et au sud, aux mesures d'oxydes d'azote et d'ozone. Ces deux dernières sont idéalement situées en bout de pistes, sous les trajectoires d'aéronefs. La station de Paris-Orly, de par sa position, est mieux adaptée au site industriel que constitue la plate-forme, au centre d'un tissu urbain dense et parcouru d'infrastructures routières importantes.

Dans ses mesures de la qualité de l'air sur les zones aéroportuaires, le laboratoire d'Aéroports de Paris prend en compte la vitesse et la direction du vent, qui ont une incidence majeure sur les dilutions des polluants. Ainsi, à Paris-Charles de Gaulle comme à Paris-Orly, les masses d'air de ces dernières années ont transité par Paris et sa proche banlieue. Les mesures continues font alors apparaître une concentration de polluants beaucoup plus forte lorsque le vent est orienté sud-ouest que lorsque le vent souffle des zones rurales du Nord-Est, en particulier à Paris-Charles de Gaulle.

Notre laboratoire est certifié ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités et collabore avec de nombreux autres laboratoires, tant pour la vérification des analyseurs et la réalisation d'étalonnages que pour les essais interlaboratoires.

Enfin, les résultats sont disponibles en temps réel sur le site Internet entrevoisins.org, permettant de visualiser la qualité de l'air sur les plates-formes en temps réel et d'obtenir des bilans périodiques.



Le bruit, une nuisance surveillée et encadrée

En matière de gestion du bruit, Aéroports de Paris s'est appliqué depuis 2003 à mettre en œuvre les principes de l'approche équilibrée. Pour les riverains, le bruit constitue la gêne perceptible. Aussi un réseau de mesure particulièrement important est-il consacré à ce type de nuisance.

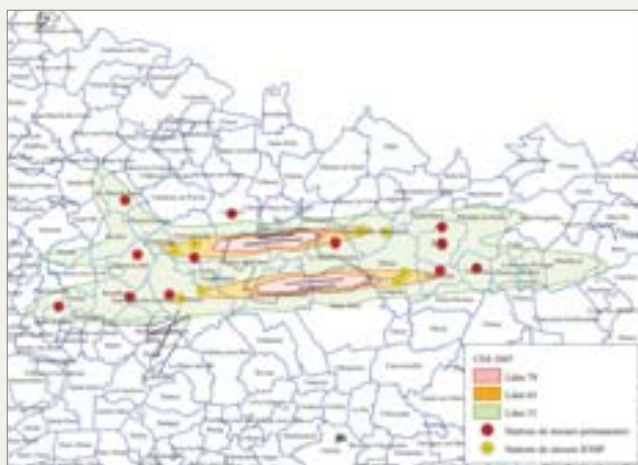
Un important dispositif de suivi et de contrôle a été déployé : trente-cinq stations de mesure du bruit, implantées autour des aéroports parisiens, permettent la surveillance du bruit des avions. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, huit stations complémentaires sont dédiées à la mesure de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) et, enfin, pour les procédures d'essais moteurs, trois autres stations spécialisées ont été installées.

De leur côté, les pouvoirs publics jouent un rôle prépondérant pour prendre en compte les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien. Ils disposent ainsi de deux plans pour y contribuer efficacement, une mesure précise du bruit est requise pour leur élaboration :

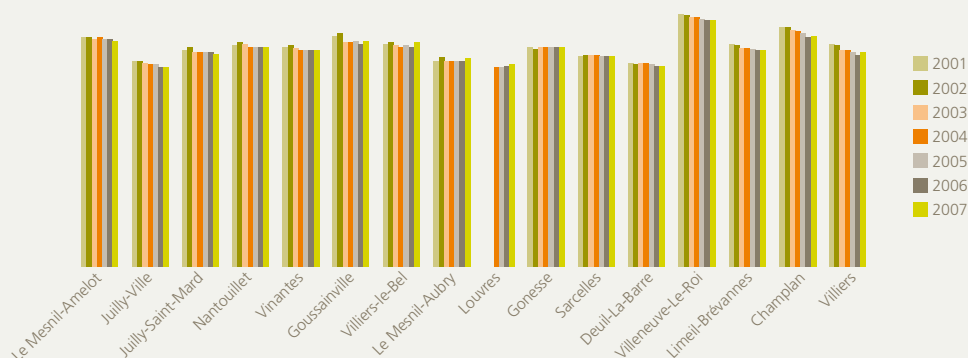
- le Plan d'Exposition au Bruit – PEB – a pour objet d'anticiper les prévisions de développement de l'activité, l'extension des infrastructures et l'évolution des procédures de circulation aérienne. Il circonscrit les zones de construction en fonction de ces prévisions ;
- le Plan de Gène Sonore – PGS – détermine, à partir de l'estimation du trafic, quelles aides il convient d'apporter aux riverains pour remédier aux nuisances sonores.

À la demande du ministre chargé des Transports, un groupe de travail a été mis en place pour étudier la fusion de ces deux outils. Il a remis son rapport en juin 2007.

Outre la précision des données, leur accessibilité - le résultat des stations de mesure de bruit est publié trimestriellement par la revue "Entre Voisins" - est un souci d'Aéroports de Paris. Ces outils d'acceptabilité permettent en effet l'élaboration d'une politique de lutte contre le bruit ambitieuse, associant toutes les parties intéressées. En complément pédagogique, la société dispose ainsi de l'outil VITRAIL installé, entre autres, dans les Maisons de l'Environnement et du Développement Durable pour permettre la visualisation en direct des trajectoires d'avions. VITRAIL est mis à la disposition des collectivités territoriales environnantes sur simple demande adressée à la DGAC.



Cartes de courbes d'environnement sonores représentant les niveaux sonores à Lden 55, 65 et 70 autour de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.



Niveaux de bruit en Lden des stations de mesure du bruit autour des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

Interview



M. Bourles,
maire de Villaines-sous-Bois



Comment est située votre commune par rapport au site de Paris-Charles de Gaulle ?

Villaines est à deux kilomètres de la Croix Verte, soit environ 10 km des pistes. L'axe principal du village est la RD 26, qui se trouve exactement sur une voie aérienne majeure. Nous avons donc des nuisances sonores sensibles par vent d'Ouest et en été. Par vent d'Est, en revanche, la gêne est assez faible.

Comment Aéroports de Paris aide-t-il votre communauté dans la lutte contre le bruit ?

Aéroports de Paris applique avec efficacité, à ma connaissance, les mesures réglementaires antibruit. Toutes les maisons anciennes concernées

ont effectivement été équipées de menuiseries antibruit. Je me tiens au courant de chaque demande, du temps d'introduction et du résultat, et je n'ai jamais eu de retour négatif d'un de mes administrés. Par ailleurs, il ne semble pas que la proximité des pistes ait un impact négatif sur les ventes immobilières dans la commune, qui restent très tendues.

Plus généralement, quelles sont les relations de votre commune avec Aéroports de Paris ?

Je participe à plusieurs réunions dans l'année sur des questions de l'environnement, et il n'y a pas de divergences majeures. La Maison de l'Environnement et du Développement Durable dispose d'un logiciel concernant les trajectoires d'avion, VITRAIL, que je consulte autant que de besoin. Je travaille, par ailleurs, à un projet très important pour la commune, la requalification du centre du village. Enfin, avec plusieurs collègues maires de communes non limitrophes de la plateforme aéroportuaire, mais directement impactées par le trafic, je souhaite avoir une discussion de fond, avec Aéroports de Paris, sur les retombées financières de l'activité du Groupe.



Vers des aéroports éco-efficients, les Clubs des partenaires Environnement

Fédérer les actions et les bonnes pratiques environnementales

La démarche environnementale d'Aéroports de Paris implique un partenariat aussi étendu que possible avec les entreprises présentes sur ses plates-formes. La politique de développement durable de la société s'articule autour d'une dynamique proche d'un système de management de l'environnement déclinée en trois points : s'informer, se former et sensibiliser, pour finalement s'évaluer pour progresser. Trois vecteurs correspondants sont proposés aux entreprises partenaires implantées sur les aéroports parisiens :

- un site extranet (www.ecoairport.fr) qui recense les bonnes pratiques et en diffuse des exemples concrets ;
- des groupes de travail qui ont pour objet la formation et la sensibilisation aux exigences publiques et aux orientations propres de l'entreprise ;
- un questionnaire de 3 pages accessible en ligne, l'Écocarte, qui aide à l'autoévaluation sur ses principaux impacts environnementaux, ses actions de maîtrise de ces impacts, et son système de management environnemental.

La mise en cohérence et l'élargissement de ces actions environnementales ont donné lieu à la création des Clubs des Partenaires Environnement sur les trois sites d'Aéroports de Paris.

À l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le Club réunit 190 entreprises sur les 700 opérant sur la plate-forme. Les plus grosses sociétés y ont été associées. Deux groupes de travail sont constitués - "Sensibilisation à l'environnement" et "Quartier modèle zone de fret" - consacrés à une activité en très forte progression.

À l'aéroport de Paris-Orly, 214 entreprises sur 300 suscitent quatre groupes de travail : "Gestion des déchets", "Sensibilisation à l'environnement", "Analyse environnementale et sous-traitance" et "Charte de qualité environnementale pour les entreprises de l'aéroport de Paris-Orly".

À l'aéroport de Paris-Le Bourget, 87 entreprises ont rejoint deux groupes de travail : "Prédiagnostics environnementaux" et "Engagements des partenaires environnementaux".

Les plates-formes de Paris-Le Bourget et Paris-Orly ont toutes deux initié la rédaction de leur charte de qualité environnementale des entreprises aéroportuaires respectives, menées par leur Comité de Pilotage. L'objectif est d'inciter le gestionnaire d'aéroport et les entreprises à un engagement commun fort en matière de maîtrise environnementale.



Semaine du développement durable 2007



En 2007, dans le cadre de la Semaine nationale du développement durable, le quatrième Forum des bonnes pratiques environnementales s'est tenu à Paris-Le Bourget.

Six entreprises y ont présenté des bonnes pratiques mises en œuvre dans la dynamique du Club des Partenaires Environnement : maîtrise de l'énergie à l'hôtel Hilton ; technique de décapage à l'amidon de blé sans eau par la SNBI ; utilisation raisonnée des produits phytosanitaires par Aéroports de Paris ; démarche ISO 14001 de DHL Express ; prédiagnostics environnementaux de la CCI. Aéroports de Paris a été retenu dans le Top 100 des entreprises participantes à la Semaine du développement durable par le ministère de l'Écologie et du Développement durable.

48 salariés-animateurs volontaires.

26 actions déployées sur l'ensemble des plates-formes autour de la maîtrise de l'énergie.

5 000 salariés sensibilisés et 19 entreprises des sites mobilisées.



La Charte de sensibilisation à l'environnement des personnels intérimaires

À l'initiative des Clubs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, six sociétés de travail temporaire ou employant du personnel intérimaire ont signé une Charte de sensibilisation de leurs employés intérimaires aux impacts environnementaux de leur mission. Cette Charte a fait l'objet de présentations dédiées auprès du réseau de ressources humaines des entreprises implantées sur les trois aéroports. Son application sera évaluée annuellement par un comité de suivi.



Interview



Jacques Mangon,

Crit Intérim. Directeur de la Qualité, de la Sécurité, de l'Environnement et du Développement durable ; membre des Clubs de Partenaires Environnement.



Quelle est la spécificité de votre démarche de développement durable ?
Crit est certifié ISO 9000 depuis 1995 et nous avons depuis cette date multiplié

les certifications, comme autant de garanties de compétences des personnels mis à disposition de nos clients. Nous accompagnons nos clients dans leur propre démarche de développement durable. En interne, nous développons trois piliers du développement durable : le volet financier, avec une documentation parfaitement transparente ; le volet environnemental, qui constitue le cœur de métier de certains clients ; et la culture générale de nos salariés tant permanents qu'intérimaires ainsi que nos systèmes de gestion environnementale : filières de récupération, véhicules propres. Nous donnons la même formation et la même sensibilisation à chaque personne travaillant pour nous. Le troisième pilier, social et sociétal, est essentiel pour un Groupe comme Crit qui a des activités de formation interne et pour les clients en France et à l'étranger, industriels et de services.

Le Club des Partenaires Environnement est une démarche de plus dans un foisonnement d'initiatives ?

Oui et non. Nous participons à un très grand nombre de chartes. Mais le partenariat avec Aéroports de Paris a deux originalités intéressantes. La première, c'est que nous avons été sollicités au plus haut niveau par un partenaire de poids et qui fait du développement durable un axe essentiel de sa politique. Cela nous a permis d'harmoniser des processus, de réfléchir à notre propre démarche et, finalement, de franchir nous-mêmes le pas d'un rapport interne. La seconde tient aux exigences de qualité du personnel travaillant sur zone aéroportuaire, pour des raisons de sécurité, ce qui nous permet aussi d'avancer plus vite dans ce partenariat, d'évoluer, de générer des retours d'expériences particulièrement instructifs. Le Club est ainsi un partenariat véritable.

Quels sont pour vous les axes de progrès de développement durable ?

Incontestablement, les échanges avec les clients et les partenaires permettent d'avancer. Toutefois, il me semble que les initiatives de chartes, nombreuses, commencent à apporter des dysfonctionnements. Il faudrait peut-être fédérer davantage les énergies et les exigences par typologie de métier. Beaucoup de sociétés ont encore l'ardeur un peu désordonnée et le prosélytisme des nouveaux convertis. Tout cela doit s'organiser harmonieusement.



Pour Aéroports de Paris, le pilier social du développement durable passe par une vision des ressources humaines partagée dans l'entreprise. Le développement des compétences et de l'employabilité, et la responsabilité sociale forte vis-à-vis de ses salariés, en termes d'égalité et de diversité professionnelle ou de sécurité du travail, par exemple, constituent deux orientations sociales majeures pour Aéroports de Paris. Autant d'ambitions qui participent à l'amélioration du confort et de la qualité de vie de ses employés.



Notre responsabilité sociale

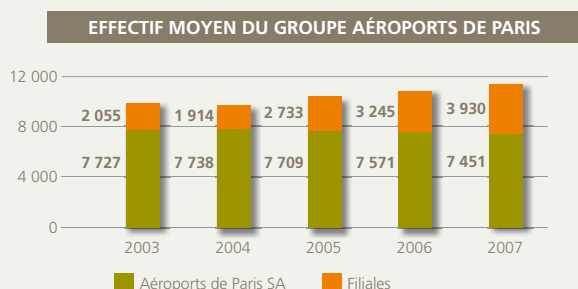


→ Aéroports de Paris inscrit sa politique sociale en matière de ressources humaines dans le souci de sa responsabilité sociale et de développement durable. La notation extra-financière réalisée fin 2007 souligne à nouveau la progression de la performance dans ce domaine. Elle relève notamment que l'entreprise construit un dialogue permanent avec ses partenaires sociaux et se distingue par une cohésion sociale forte. L'objectif de progrès en matière de développement durable qui visait l'adhésion de tous les acteurs de la vie sociale de l'entreprise est inclus dans les critères d'intéressement du personnel. La direction des Ressources humaines s'est organisée début 2007 pour contribuer à la performance de l'entreprise avec pour mission de faire de la gestion des ressources humaines le premier levier de modernisation et de progrès de l'entreprise.

Contexte et enjeux sociaux, former et professionnaliser

→ Dans un contexte de mutation culturelle et d'évolution de ses activités forte, Aéroports de Paris a parfaitement pris en considération qu'une des clés de son succès futur passait par l'inscription du développement durable dans le management de ses ressources humaines.

En 2007, les effectifs moyens du Groupe (hors les deux mandataires sociaux) s'établissent à 11 381 salariés, presque exclusivement en France, contre 10 816 en 2006. Parmi ces salariés, 7 451 travaillent au sein d'Aéroports de Paris, soit 65 % de l'effectif total du Groupe. Aéroports de Paris SA a recruté 367 salariés en 2007 (dont 99 en contrats à durée indéterminée). Ces recrutements représentent un taux de renouvellement des effectifs en contrats à durée indéterminée de 2,0 % en 2007 contre 2,5 % en 2006.



Développer les compétences et l'employabilité

L'entreprise s'est engagée dans une démarche de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, afin d'ajuster ses ressources humaines à ses besoins et d'assurer le développement des activités du Groupe. Pour ce faire, Aéroports de Paris a engagé en 2007 la négociation d'un accord-cadre de Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC) en vue d'une signature courant 2008.

En complément, une démarche d'élaboration de procédures et d'outils a également été lancée en 2007 de façon à produire et consolider, selon un format commun aux sociétés du Groupe, les données, analyses et mesures d'accompagnement de l'évolution de l'emploi et des compétences. Il s'agit d'un référentiel des métiers du Groupe, d'une enquête annuelle relative aux emplois et compétences, d'outils de diagnostic et de programmes d'adaptation.

En 2007, la DRH, qui a en charge le pilotage du processus "organisation", a accompagné les Directions du Contrôle de gestion, de l'Environnement et du Développement durable et de l'Immobilier sur l'évolution de leur organisation.

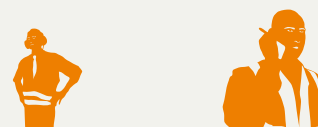
L'institut du Management, au service de la professionnalisation des managers

L'institut du Management accompagne les managers de l'entreprise. En 2007, 156 salariés ont intégré le programme "Trajectoire management haute maîtrise", et 250 salariés ont participé au moins à une session ; 105 cadres ont par ailleurs participé à une action du cycle de formation.

La formation, outil majeur du développement durable

La norme ISO 14001 impose une approche rigoureuse concernant les compétences nécessaires aux missions ayant un impact sur l'environnement. Les unités opérationnelles d'Aéroports de Paris répondent à cette exigence dans le cadre du programme de formation.

Aéroports de Paris a ainsi consacré quelque 11 200 heures de formation continue aux exigences de l'environnement et du développement durable, tous postes confondus. La Direction des Achats a initié cette année une formation en ce sens. À partir d'une cartographie des risques établie dans la perspective d'achats durables, les acheteurs ont découvert les enjeux et les clauses de développement durable des achats. Cette formation a en outre donné lieu à l'acquisition de fiches facilitant l'intégration de clauses "Responsabilité sociétale d'entreprise" dans les marchés.



Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences

Aéroports de Paris a engagé en 2007 une démarche de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences - GPEC. Elle vise à mieux identifier l'évolution des métiers, de façon à s'adapter au plus près des ressources humaines. La GPEC a fait l'objet d'une négociation Directions-syndicats dès l'été 2007.

Aéroports de Paris a organisé en partenariat avec l'Institut d'études des politiques de Paris (Sciences-Po) la première Université d'été du développement durable, ouverte aux riverains et aux entreprises aéroportuaires. Ces trois jours de formation continue, éligibles au Droit Individuel de Formation, accompagnés par la chaire de développement durable de Sciences-Po Paris, ont été suivis par 70 personnes.

Accroître la performance, la motivation et l'implication des salariés

La politique de développement durable d'Aéroports de Paris s'inscrit dans le cadre d'une démarche de progrès global. Elle s'applique à toutes les activités du Groupe et sa mise en œuvre passe par toutes les fonctions. Chaque salarié y prend part, dans la mesure de ses compétences et de ses responsabilités. Quatre objectifs ont ainsi été définis pour développer la motivation et l'implication des personnels :

- clarifier les rôles, responsabilités et compétences attendues pour chacun ;
- évaluer les compétences et définir les axes de progrès et les moyens associés ;
- rémunérer, en recherchant une meilleure adéquation entre les responsabilités effectives, les pratiques constatées sur le marché, les performances et les résultats individuels et collectifs ;
- gérer les carrières en donnant plus de visibilité sur les perspectives d'évolution et en favorisant les mobilités professionnelles.



Interview



Brigitte Millour,
Chef de projet politique de l'emploi - Aéroports de Paris



Qu'est-ce que la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences ?

Il s'agit avant tout d'un accord Direction – représentants du personnel, dont la négociation a été engagée en 2007 et qui pourrait être signé au cours du premier semestre 2008. Il vise à anticiper les évolutions sociales d'Aéroports de Paris en fonction des besoins à venir. C'est un mode de gestion dynamique des ressources humaines, avec une meilleure articulation entre la stratégie de l'entreprise et l'évolution des effectifs. La GPEC permet de traduire concrètement en termes de recrutement, de formation ou de mobilité professionnelle les priorités stratégiques données à l'amélioration de la qualité de service et à la compétitivité de l'entreprise. Dans une période de stabilisation des effectifs, j'appelle ça : faire mieux avec ce que l'on a.

En quoi est-ce une amélioration ?

À Aéroports de Paris, la gestion prévisionnelle c'est un peu la prose de M. Jourdain. Toutefois, la démarche innove en certains points : la prévision change d'échelle, passant des directions et des

filiales au niveau du Groupe. S'établissent ainsi des passerelles entre les métiers, avec des parcours professionnels aux horizons plus larges. L'emploi s'en trouve décloisonné. La GPEC systématise l'identification des métiers sur lesquels il y a des enjeux, en termes d'effectifs, en plus ou en moins, et en termes d'évolution des compétences. Le référentiel des métiers qui existe aujourd'hui est un peu ancien et ne concerne que la SA Aéroports de Paris. Avec la GPEC, une structuration plus proche des réalités émergentes, fonctionnelle et non plus organisationnelle, permettra de proposer une image des ressources humaines mieux adaptée, plus utilisable. Ce sont des outils et une méthode.

Quelles en sont les méthodes ?

Le référentiel des métiers, consolidé au niveau du Groupe, en est la base. Il y aura également une enquête annuelle auprès des cadres dirigeants pour percevoir les enjeux des métiers. Un programme d'adaptation et d'accompagnement des évolutions suivra, qui devra réduire l'écart constaté entre les priorités, les stratégies et les ressources humaines. Très concrètement, les différentes phases de la GPEC doivent rendre les personnels acteurs de leur carrière. La lisibilité des besoins de l'entreprise et la sensibilisation aux évolutions qui en découlent doivent contribuer à des carrières plus ouvertes, plus dynamiques, exprimant mieux les compétences. Ainsi, les entretiens professionnels et d'appréciation, généralisés dans la GPEC, peuvent servir de repère aux salariés.





L'enjeu de la gestion



Une nouvelle approche de la gestion des cadres

La nouvelle organisation de la DRH a mis l'accent sur plusieurs des composantes de la gestion des cadres. À la base de ce travail, une description détaillée de tous les postes cadres permet d'élaborer une vision globale de l'ensemble des emplois, de mettre en évidence leurs complémentarités, de les évaluer et de commencer à dessiner des ébauches de parcours. Courant 2007, la DRH d'Aéroports de Paris a beaucoup travaillé à l'élaboration des outils constituant le socle de sa nouvelle politique de gestion des cadres.

Ses objectifs pour 2008 : faire évoluer le système de rémunération, organiser des revues de carrières et proposer une nouvelle offre de formation, le tout, après concertation et sur la base du volontariat des personnels.

Rémunération, protection sociale, épargne salariale et actionnariat salarié

La politique de motivation des personnels s'appuie sur la politique de rémunération globale, qui comprend :

- la progression des rémunérations directes ;
- l'amélioration des différents dispositifs de protection sociale (prévoyance santé-retraites) ;
- la redistribution aux salariés d'une partie des résultats de l'entreprise (participation, intéressement) ;
- le développement de l'épargne salariale et de l'actionnariat salarié (politique d'abondement de l'entreprise).

L'exercice 2007 a vu la conclusion de nombreux accords collectifs dans ces différents domaines :

- un accord salarial ;
- un avenant à l'accord d'intéressement ;
- un accord sur la participation ;
- un avenant à l'accord Plan d'Épargne Entreprise (PEE) portant sur l'actionnariat du FCPE AEROPARTS ;
- un avenant à l'accord PEE concernant les modalités d'abondement et d'arbitrage entre supports. Désormais, l'abondement est systématiquement négocié chaque année avec les partenaires sociaux.

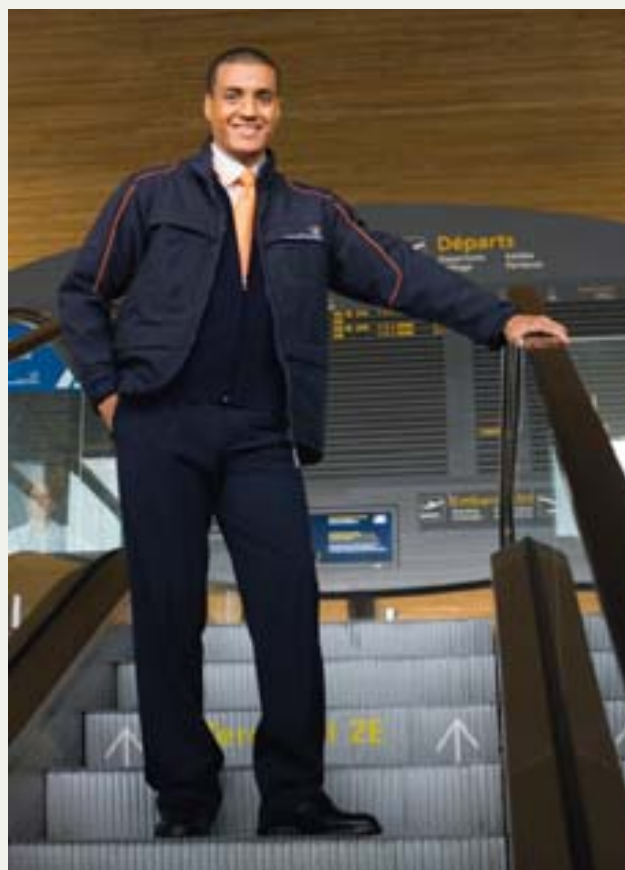
En outre, la création du Plan d'Épargne Groupe en complément du Plan d'Épargne d'Entreprise et les modalités d'abondement ont permis que le FCPE détienne en 2007 1,61 % de l'actionnariat d'Aéroports de Paris, contre 1,54 % en 2006 : 4,6 millions d'euros y ont été investis cette année, en versements volontaires, intéressement et abondement.

Il est à noter que, depuis quatre ans, les tranches de rémunération annuelle nette connaissent une progression soutenue du niveau supérieur, qui représente les trois quarts du personnel, et une très forte contraction du niveau inférieur, qui se marginalise. Cette tendance salariale traduit le développement des compétences et des responsabilités, et sa reconnaissance pour les salaires.

Dernièrement, la DRH a mis en œuvre un travail prospectif sur la rémunération des cadres avec une enquête à partir de focus groupes dans l'objectif d'un accord collectif.

La campagne d'information sur l'épargne salariale

Les Maisons de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ont accueilli des journées d'information, proposées à l'ensemble des salariés du Groupe, sur l'épargne salariale et l'intéressement, la participation, le PEE, les fonds communs de placement, l'abondement, les actions et les dividendes. Les séances étaient accessibles sur inscription en ligne via l'intranet interne. Elles ont été complétées par la distribution d'une plaquette à l'ensemble du personnel.



L'intégration de la responsabilité sociale, un nouvel outil de gestion des ressources humaines

→ Une politique de développement durable conséquente implique un effort continu de lutte contre toute forme de gaspillage de ressources, au premier chef desquelles les ressources humaines.

Pour Aéroports de Paris, il s'agit d'une recherche continue d'optimisation des ressources de production. Pour autant, cette volonté d'ajustement organique aux réalités des activités du Groupe ne méconnaît pas les situations humaines qui lui sont corrélées. L'adéquation entre axes de progrès et responsabilité sociale est l'objet des mesures qui accompagnent les réorganisations mises en œuvre par Aéroports de Paris.

L'accord de gestion de l'emploi sur le périmètre Escale

Aéroports de Paris a fait le choix de maintenir l'activité d'assistance en escale au sein du Groupe en intégrant l'ensemble des activités d'assistance au sein d'un pôle de services aéroportuaires.

Cela induit pour Aéroports de Paris la cessation progressive de l'activité assurée aujourd'hui par la Direction de l'Escal et donc le reclassement des employés qui y sont rattachés. La volonté de la Direction de l'entreprise a été de définir de manière concertée les mesures sociales d'accompagnement permettant d'anticiper l'impact social de ce projet. Elle a pris l'engagement de proposer à chaque collaborateur de la Direction de l'Escal d'Aéroports de Paris, sur la base du volontariat, des solutions adaptées à la situation et assorties de dispositions visant à sécuriser le parcours professionnel de chacun.

Ce projet de réorganisation des activités d'assistance en escale a fait l'objet d'un accord relatif à la gestion de l'emploi signé par quatre organisations syndicales.

La mise en œuvre des premières mesures d'information collectives et individuelles à chaque salarié a démarré début octobre 2007. Elle est coordonnée avec le calendrier de décroissance de l'activité.

Une couverture santé améliorée

Le régime des mutuelles facultatives ne permettait plus de bénéficier des exonérations de charges sociales à compter du 1^{er} juillet 2008. Il a été conclu avec les organisations syndicales un accord collectif initiant la mise en place à compter du 1^{er} octobre 2007 d'un régime collectif et obligatoire ouvrant droit aux exonérations de charges.

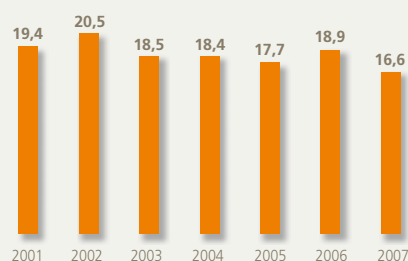
Les prestations de couverture santé ont ainsi été améliorées tout en présentant des conditions tarifaires plus avantageuses.

Une politique de gestion de la sécurité et des conditions de travail active

En 2007, le nombre d'accidents du travail avec arrêt (183) est en retrait par rapport à 2006 (212). Le taux de fréquence (nombre d'accidents avec arrêt de travail par millions d'heures travaillées) s'élève à 16,6, en amélioration par rapport à 2006, où il était de 18,9. Il est sensiblement inférieur à la moyenne nationale (25,7 en 2006 selon la CNAMTS). Le taux de gravité (nombre de journées perdues par milliers d'heures travaillées) s'est élevé à 0,73, en amélioration par rapport à l'année 2006 (0,95).

Engagée dans une démarche de modernisation et de rationalisation du dispositif d'hygiène et de sécurité, la Direction des Ressources humaines a souhaité démultiplier les instances d'hygiène et de sécurité au travail pour les rapprocher des agents répartis entre les différents sites de l'entreprise. Ceci a conduit à la création de 8 CHSCT.

TAUX DE FRÉQUENCE AÉROPORTS DE PARIS



TAUX DE GRAVITÉ AÉROPORTS DE PARIS





Les risques psychosociaux

Depuis plusieurs années, Aéroports de Paris, conscient de l'importance des risques psychosociaux, a conduit des études transversales sur le harcèlement moral, le risque alcool, les agressions et les stress professionnels.

Ces études, pilotées par la Direction des Ressources humaines et portées par les groupes de travail pluridisciplinaires, ont permis de mieux comprendre ces problématiques et de commencer à mettre en place des actions de prévention.

Des plaquettes d'information exposent, par exemple, les conduites à tenir pour prévenir l'agression et la procédure à suivre lorsque l'incident n'a pu être évité.

Des séminaires relatifs à la prévention des risques psychosociaux ont été organisés en 2007 à l'intention des managers afin de mieux comprendre ces risques et de disposer de repères pour conduire des actions de prévention dans les unités respectives.

La création d'un observatoire du stress, l'expérimentation d'actions en lien avec les CHSCT à partir des priorités de terrain font partie des priorités 2008 pour répondre à l'aspiration des salariés à mieux vivre leur travail.



Développer une vision des ressources humaines partagée et des outils communs

→ **Axée sur l'efficacité du management** et en prise avec les réalités de la société culturelle (parité, diversité), la Direction des Ressources humaines a fait un énorme travail interne. Elle entend moderniser ses missions au même rythme que le développement des activités.



Réorganiser la fonction Ressources humaines au plus près des salariés

Début 2007, la Direction des Ressources humaines s'est mise en ordre de marche avec une nouvelle organisation. Elle vise une amélioration de la performance globale à travers plus d'efficacité, de réactivité et de fiabilité.

Cette nouvelle organisation se veut plus claire et plus lisible avec cinq départements déclinant chacun les grandes missions de la DRH :

- développement des politiques en lien avec la stratégie ;
- animation de la formation des ressources humaines au niveau de l'entreprise et du Groupe ;
- pilotage des cadres et hauts potentiels du Groupe ;
- sécurisation juridique, prévention des risques de santé au travail, relation avec les partenaires sociaux ;
- gestion de la prestation de services aux managers et aux salariés.

L'ensemble des chantiers pilotes lancés par les équipes de la DRH avec la participation des autres directions de l'entreprise a eu pour ambition de privilégier le dialogue social. Ces chantiers visent avant tout le développement maîtrisé de nos ressources humaines.

Le site intranet de la DRH s'est, à l'occasion de cette réorganisation, développé avec une nouvelle configuration, pour améliorer ses missions d'information et un accès plus direct aux prestations de service rendues par la Direction à l'attention des salariés. La nouvelle ergonomie du site permet une navigation plus facile vers des rubriques pratiques et fréquemment actualisées.

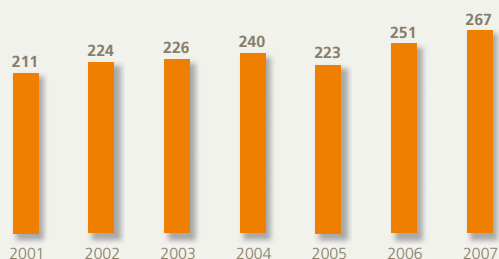
Développer la responsabilité sociale en matière d'égalité des chances au travail

Aéroports de Paris a retenu l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et l'insertion des travailleurs handicapés comme axes prioritaires de sa politique d'égalité des chances et a conclu à ce titre fin 2006 deux accords au contenu ambitieux.

Une première revue d'actions a été conduite en 2007 en large concertation avec les partenaires sociaux afin de faire vivre pleinement les engagements pris. Il en est ainsi, par exemple, de la mise en place d'un réseau de correspondants Egalité Professionnelle Hommes-Femmes (EPHF) par direction, de la réalisation d'outils de communication et d'actions de sensibilisation à destination des managers, de la constitution d'un tableau de bord avec des indicateurs de suivi à des fins d'alerte et de correction. Dans le cadre de cette lutte contre les discriminations et pour la promotion de l'égalité des chances, la DRH a engagé une réflexion visant à construire une politique globale de la diversité avec pour objectif de conclure un accord collectif dans ce domaine.

Les femmes représentent, en 2007, un peu moins de 40 % des effectifs d'Aéroports de Paris, en très légère baisse depuis trois ans, mais l'écart entre le salaire moyen des hommes et celui des femmes se réduit d'1 % par an, environ, et s'établit actuellement à 12,4 %.

NOMBRE DE SALARIÉS AYANT UN HANDICAP



En 2007, 4 553 hommes et 2 898 femmes travaillent pour Aéroports de Paris.



Interview



Christine Fromenteau-Raulet,
juriste droit social, Département Relations sociales
et Préventions - Aéroports de Paris



Vous êtes chargée du dossier égalité hommes/femmes au sein de la DRH d'Aéroports de Paris. Quelles en sont les grandes lignes ?

Historiquement, Aéroports de Paris a eu un rôle de pionnier sur le sujet. Dès 2002, l'entreprise a pris en compte la nouvelle réglementation qui incitait les entreprises à négocier et a engagé un dialogue avec les représentants des salariés, pour aboutir, en 2003, à un accord triennal portant sur quatre objectifs :

- la féminisation accrue de dix métiers ;
- l'égalité dans la carrière ;
- une meilleure conciliation entre vie parentale et vie professionnelle, notamment pour la prise en compte du congé parental, pour l'avancement et l'indemnisation du congé de paternité ;
- des crèches interentreprises.

Quel en est le bilan ?

Certains points ont été de vraies découvertes, comme les crèches, dont le succès va croissant, et les mesures

en faveur de la vie parentale. L'égalité dans la carrière se heurte à des réalités opérationnelles au regard de la répartition des compétences pour assurer nos missions. D'une façon générale, on retrouve dans l'entreprise un partage des tâches très répandu : aux hommes, les métiers techniques et les hautes rémunérations, aux femmes, les métiers tertiaires et les responsabilités intermédiaires. Même si les effectifs des activités d'exploitation aéroportuaire et des activités techniques ont tendance à s'équilibrer, trop peu de femmes encore se dirigent vers les carrières techniques.

Quels sont les axes de progrès ?

Le nouvel accord fait suite à celui de 2003 et porte moins sur des objectifs généraux que sur des points pratiques appliqués au niveau des unités opérationnelles. Tous les acteurs sont sensibilisés à ces points, grâce à un livret, à un site intranet et au livret manager. L'action vers la mixité donne préférence, à qualification égale, aux femmes pour les postes hiérarchiques. Une filière de professionnalisation pour le métier d'agent commercial, particulièrement ouvert aux femmes, est à l'étude. Enfin, des efforts supplémentaires sont effectués pour concilier mieux encore la vie professionnelle et la vie familiale. Le télétravail, par exemple, fait partie des hypothèses à l'étude. Une commission de mise en œuvre et de suivi se réunit régulièrement pour évaluer l'état d'avancement de l'application de l'accord.



Aéroports de Paris consacre deux axes de sa politique de développement durable à la question de sa relation avec le territoire. L'un porte sur son développement acceptable et attractif auprès de ses parties prenantes, et l'autre vise à renforcer la prise de conscience de ses intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes. Source de nombreuses actions, originales et collaboratives, le programme d'accompagnement du développement économique et social des départements adjacents et des collectivités voisines est une fierté d'entreprise.



Notre responsabilité territoriale



→ Les activités d'Aéroports de Paris ont un triple impact territorial. Les plates-formes du Groupe ont un rôle déterminant dans l'attractivité économique de l'agglomération parisienne, dont elles sont des équipements éminemment structurants. Ses activités génèrent directement plus de 110 000 emplois et 8 000 recrutements annuels, ce qui en fait l'une des premières sources d'emplois en Île-de-France. Enfin, Aéroports de Paris est un acteur de poids dans le développement territorial.

→ **Participer à la dynamique socio-économique de la région Île-de-France, dans un contexte délicat.** *La multiplicité des acteurs du développement territorial dans la Région capitale, aux points de vue et aux intérêts divers, contribue généralement à opacifier les enjeux et les perspectives. La préparation d'une charte de développement durable pour 2008 devrait permettre de préciser la part d'Aéroports de Paris dans un développement économique et social harmonieux de son territoire d'implantation.*

S'intégrer dans son territoire

À ces nécessités s'ajoute désormais une logique de développeur, jusqu'au niveau local. Aéroports de Paris n'est plus seulement un des premiers échelons du trafic aérien mondial. La société est aussi un acteur majeur du développement territorial.

Les plates-formes d'Aéroports de Paris marquent très fortement, par la taille et les spécificités de leur emprise, le territoire frontalier des aéroports. Des dizaines de collectivités territoriales riveraines connaissent des retombées économiques par l'implantation d'activités liées au trafic, reçoivent des habitants travaillant sur les plates-formes, sont desservies par des voies menant aux aéroports et bénéficient d'aides ou de partenariats de sauvegarde ou de mise en valeur de leur patrimoine.

Les installations d'Aéroports de Paris constituent ainsi un gigantesque outil d'aménagement du territoire et de développement économique. Il est remarquable qu'autour des trois aéroports parisiens, et notamment autour de Paris-Charles de Gaulle, les communes riveraines n'ont pas cessé de construire, soit des logements (Louvres, Goussainville), soit des industries et des commerces (Aulnay, Garges-lès-Gonesse, Mitry-Mory). Une récente étude a pu qualifier ce développement riverain, concomitant à celui du trafic, d'écosystème.

Acteur du développement territorial

Le Groupe est ainsi ancré dans son territoire par différentes instances de dialogue. Ainsi, en 2007, Aéroports de Paris a participé aux troisièmes assises sur le développement du pôle Orly-Rungis, événement organisé à l'initiative des conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne. Associations, pouvoirs publics, entreprises et chambres consulaires débattent des possibilités de rayonnement régional du pôle.

Aéroports de Paris est par ailleurs partie prenante dans le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France, qui, en l'état, stipule que la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle est le moteur du territoire – quadrant nord. Aéroports de Paris fait valoir son point de vue lors des phases de concertation du SDRIF.

Enfin, en décembre 2007, l'enquête publique sur le CDG-Express s'est terminée. Le projet, vraiment souhaité par Aéroports de Paris, constitue un exemple d'aménagement de transport, alternative à la voiture entre le nord de Paris et Paris-Charles de

Gaulle, et d'aménagement urbain, donnant lieu à une reconstruction du RER B. Le projet de service transport de haute qualité entre la gare de l'Est et l'aérogare 2 a été l'occasion du premier débat organisé par la Commission nationale du débat public.

Un mécénat culturel de proximité

Aéroports de Paris soutient la restauration de l'église de Goussainville, monument historique, pour quelque 700 000 euros. Cette aide s'intègre dans une enveloppe de 2,3 millions d'euros à verser à la commune de Goussainville lors de la réhabilitation du vieux bourg.



La coopération économique, ciment du développement durable

→ Les implantations d'Aéroports de Paris génèrent, par elles-mêmes, 3 % de la richesse produite en Île-de-France. Elles fédèrent, en outre, un très grand nombre de ressources humaines, technologiques et financières organisées par la proximité de leurs activités.

L'attractivité du territoire d'ancrage d'Aéroports de Paris

À côté de la logique de services annexes et connexes, il existe aussi une logique d'essaimage de l'activité. DATAGORA en constitue un exemple. Ouvert en 2005, il s'agit d'un centre de valorisation du grand bassin d'emploi de Roissy, qui couvre les trois départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. Les futurs investisseurs, français ou étrangers, y trouvent toutes les informations utiles à leur installation, des moyens de communication sophistiqués et un accueil personnalisé avec le parrainage d'un partenaire territorial. En 2007, 207 présentations ont été réalisées auprès des délégations et acteurs économiques, dont 40 % d'acteurs étrangers.

L'ouverture des trois départements concernés au marché mondial de l'implantation d'entreprises, le développement de nouvelles activités et l'accroissement quantitatif et qualitatif de l'offre d'emploi, pour les populations riveraines, avec une amélioration des compétences et des perspectives professionnelles concomitantes, constituent les trois objectifs de cet équipement pratique et convivial. Aéroports de Paris y apporte un fort appui. En 2007, Aéroports de Paris a par ailleurs contribué à la création du réseau Plato, qui permet aux PME-PMI de se faire aider par les grandes entreprises locales. Le Groupe a passé des conventions de participation au développement social avec quatre organisations territoriales : l'Agence Régionale de Développement de l'Île-de-France – ARD ; le Comité d'Expansion Économique du Val-d'Oise – CEEVO ; le COMEX – Comité d'Expansion Économique de Seine-Saint-Denis – et Seine-et-Marne Développement, ainsi qu'avec une dizaine d'entreprises.

Le projet ODACE vers les PME

Le montant annuel des achats d'Aéroports de Paris dépasse 2,1 milliards d'euros, contractés auprès de 4 300 fournisseurs, franciliens à 78 %. La démarche ODACE – Opportunités de Développement d'Affaires au sein des Communautés Économiques – vise à rééquilibrer les achats des donneurs d'ordre du secteur aéroportuaire, au premier rang desquels Aéroports de Paris, au profit des PME régionales.

À cette fin, il importe que les entreprises cibles soient mieux informées des opportunités offertes par les achats aéroportuaires et par les procédures informatiques de consultations.

Les organismes consulaires, chambres des métiers et chambre de commerce et d'industrie sont les correspondants d'ODACE vis-à-vis de leurs adhérents PME. Ils en reçoivent toute l'information nécessaire.



AirportSmart : changer d'échelle entre acheteurs et fournisseurs

AirportSmart est une démarche unique dans le monde aéroportuaire. Juridiquement, c'est une joint-venture de droit anglo-saxon, entre Aéroports de Paris, British Airport Authority et Copenhagen Airport. Économiquement, c'est la réalisation d'une plate-forme de marché unique de fournitures pour les acheteurs aéroportuaires. Les achats respectifs des aéroports permettent une visibilité accrue pour les fournisseurs, facilitent les relations entre acheteurs et fournisseurs via la technologie Internet.

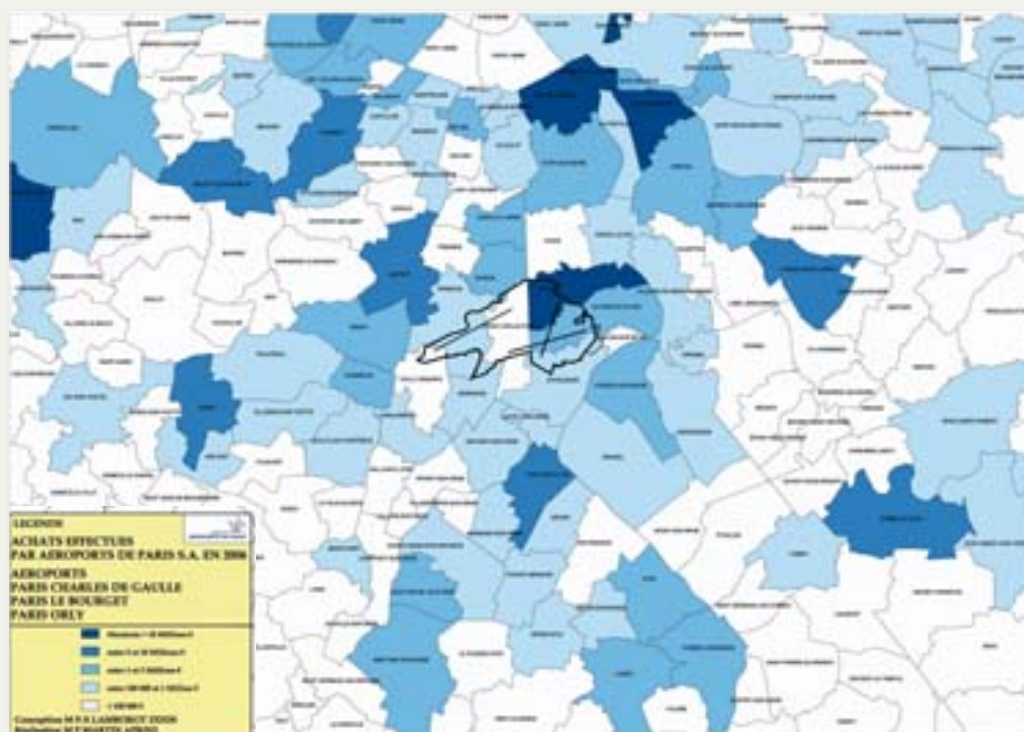
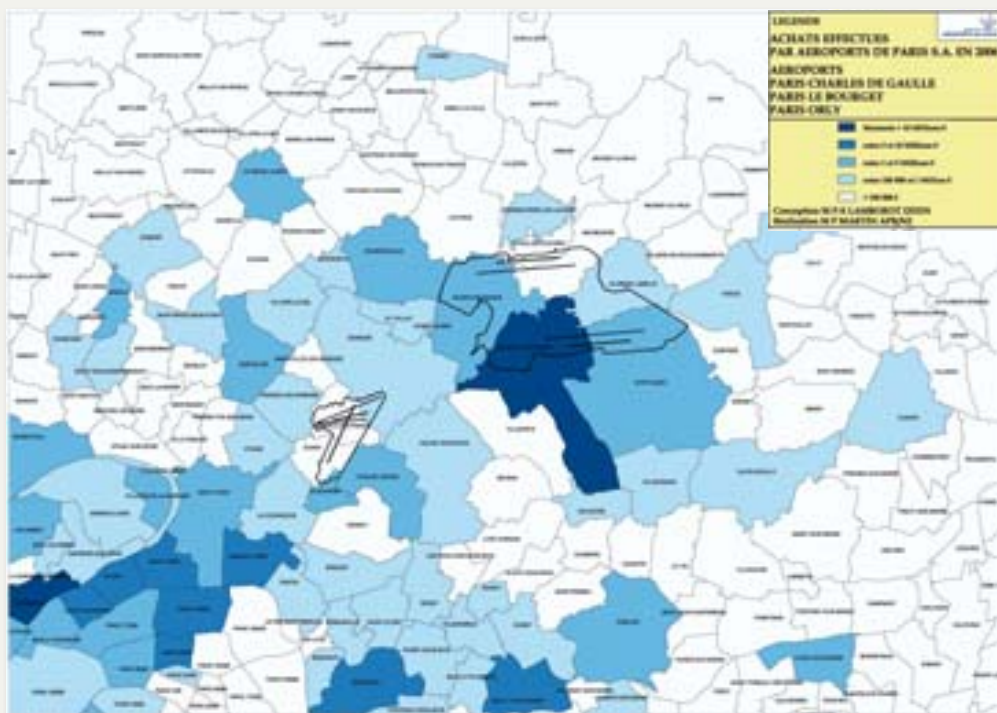
La centralisation des informations opérée par AirportSmart simplifie les réponses, notamment pour les fournisseurs les moins importants en taille.

Le projet ODACE acquiert aussi une pertinence accrue pour les PME, qui accèdent ainsi aisément à des possibilités de contrats à l'international et sur une échelle inédite.

À court terme, AirportSmart intégrera une dimension développement durable par la mise en ligne d'un diagnostic environnemental simplifié en ligne à destination des fournisseurs.



LES ACHATS D'AÉROPORTS DE PARIS AUTOUR DES AÉROPORTS DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET PARIS-ORLY



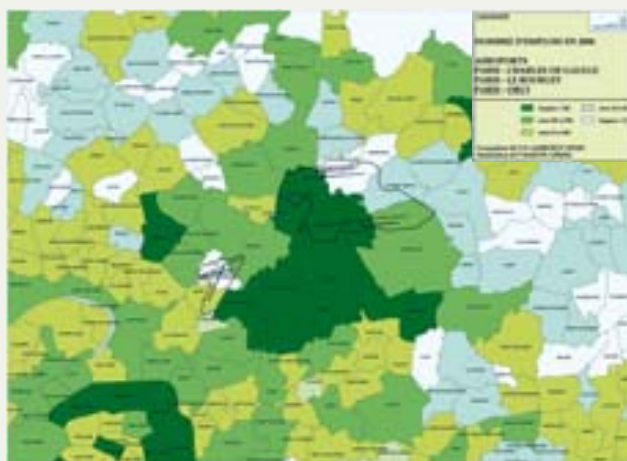
Les achats d'Aéroports de Paris sont majoritairement réalisés en Île-de-France et sur les communes riveraines des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Pour cette représentation, seuls les achats d'un montant supérieur à 100 000 € ont été pris en compte.

Partager l'information économique et sociale

→ Avec 86 000 personnes travaillant sous divers statuts et pour différents employeurs, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle représente 75 % des emplois aéroportuaires d'Île-de-France.

L'emploi autour de Paris-Charles de Gaulle : une situation paradoxale

La croissance de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle permet quelque 5 000 embauches annuelles. Or la Plaine de France, secteur tout proche du site d'Aéroports de Paris, connaît des pics



La répartition des emplois dans les communes aux environs de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est largement dispersée sur l'ensemble des départements, avec néanmoins une très forte concentration sur les communes situées au cœur du tracé du PEB et au sud de celui-ci.



Aux environs de l'aéroport de Paris-Orly, les emplois sont plus concentrés dans les communes concernées par le PEB et de part et d'autre de celui-ci sur une ligne nord-sud.

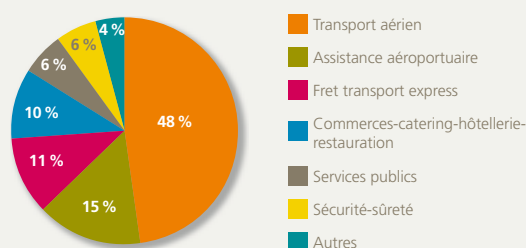
de chômage de 20 %, et le grand bassin riverain compte plus de 36 000 demandeurs d'emploi.

L'offre d'emplois aéroportuaires est pourtant diversifiée mais, d'une part, il subsiste une certaine méconnaissance des possibilités présentées par les différentes sociétés employeuses ; d'autre part, des impératifs de sûreté s'opposent à une trop grande flexibilité de gestion du personnel, intérimaire notamment.

Des observatoires de veille stratégique sur l'emploi

Aéroports de Paris a donc souhaité mettre en place, à Paris-Charles de Gaulle et à Paris-Orly, des Observatoires des métiers, de l'emploi et de la formation ayant pour objectif d'améliorer la visibilité sur la situation et l'évolution de l'emploi dans les bassins aéroportuaires.

PART DES EMPLOIS PAR SECTEUR EN 2006
À PARIS- CHARLES DE GAULLE



Ces Observatoires sont régis par des accords-cadres entre Aéroports de Paris, l'État, les collectivités territoriales, les chambres consulaires et des entreprises aéroportuaires. Ils procèdent à une analyse récurrente et régulière de la situation des emplois sur les aéroports et en publient les résultats. Ils procèdent également à des études ciblées sur la stratégie d'embauche des principales entreprises représentatives.

Par ailleurs, Aéroports de Paris est partenaire du Service Public de l'Emploi Interdépartemental, créé par le réseau ANPE spécialisé dans les métiers du transport aérien, et auquel sont associées des institutions comme l'ASSEDIC, l'AFPA, les Directions Départementales du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP).



Interview



Madame Garcia,
Directrice d'Orly International



Qu'est-ce qu'Orly International ?

Orly International est une association créée à l'initiative d'Aéroports de Paris, des conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne, ainsi que du conseil régional d'Île-de-France, en décembre 2006. Les Assises d'Orly avaient, depuis longtemps, mis en évidence l'opportunité de créer, sur l'aéroport, une plate-forme d'accueil de sociétés étrangères désireuses de travailler en France. Orly-Sud a été choisi, et nous avons rapidement commencé à identifier les besoins de ces sociétés cibles, des PME.

Quels services offrez-vous ?

Nous sommes des facilitateurs. Nous offrons des bureaux entièrement équipés, mais aussi des contacts privilégiés avec les CCI et les agences de

développement, ou des avocats, des experts-comptables. Nous nous efforçons d'aider nos clients dans les particularités de la dynamique française, sur le plan administratif, par exemple. Nous leur donnons des "ficelles" et nous les introduisons dans un réseau institutionnel. Nos clients étrangers sont actuellement au nombre de trois, américains et italien, et ont été rejoints par une société française qui souhaite développer son activité à l'étranger. Nous leur mettons le pied à l'étrier avec, d'une part, une logistique complète, d'autre part, des prix intéressants, ce qui correspond à notre but non lucratif, pour une phase de démarrage de un mois à deux ans.

Quelles évolutions envisagez-vous ?

2007 a été la première année d'exercice et a été très satisfaisante. Nos locaux sont occupés à 100 %. La démarche répond donc très bien à un besoin et s'inscrit dans les politiques de développement de nos sociétaires, Aéroports de Paris et collectivités territoriales. Le concept est bon, d'autant qu'il reste évolutif et que, déjà, en un an, nous avons réalisé diverses adaptations aux attentes de nos clients. Le produit marche en souplesse. Nous allons maintenant entrer dans une phase de forte croissance, puisque nous prévoyons d'atteindre 21 possibilités d'accueil sur 650 m².



Aéroports de Paris a ainsi organisé, en 2007, quatre séminaires sur la découverte des métiers aéroportuaires auxquels étaient conviés 400 demandeurs d'emploi riverains, un forum sur les formations techniques et le quinzième Salon des formations aéronautiques.

Orly International, au service des entreprises

L'aérogare sud de Paris-Orly accueille, depuis 2006, un centre d'affaires destiné aux entreprises françaises désireuses de travailler à l'international et aux entreprises étrangères souhaitant s'installer dans le sud de l'Île-de-France.

Orly International est une initiative conjointe du Groupe et des conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne, ainsi que du conseil régional d'Île-de-France.

En 2007, Orly International a hébergé 3 entreprises en 12 mois. Des services d'accompagnement, mis à disposition par les agences de développement et les conseils généraux des deux départements complètent l'offre de locaux proposés pour une durée allant d'une semaine à deux ans.





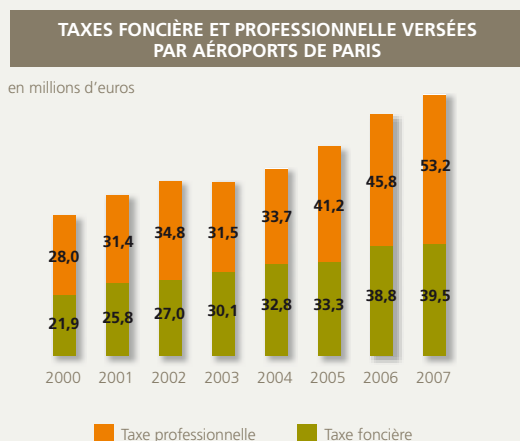
Participer au développement social du territoire

→ La qualité de la vie sur les plates-formes aéroportuaires franciliennes est un enjeu de développement durable pour Aéroports de Paris. Assurer l'accès à un emploi et veiller aux conditions de conservation de cet emploi sont des préoccupations indissociables.

Une dynamique de développement durable

En 2007, Aéroports de Paris a consacré deux millions d'euros aux actions socio-économiques, essentiellement à travers sa Direction de l'Environnement et du Développement Durable.

La forte implication d'Aéroports de Paris vis-à-vis des riverains et des collectivités locales répond au besoin d'insertion de la société dans son environnement au titre du respect du cahier des charges de la Société du 20 juillet 2005 et d'un souci de s'inscrire dans une dynamique de développement durable.



Favoriser l'emploi des riverains

L'ADIFE (Actions de Développement d'Initiatives en Faveur de l'Emploi) est un Groupement d'Intérêt Public de développement social urbain (GIP) destiné à la formation et à l'accompagnement social des demandeurs d'emploi résidant dans les départements riverains des aéroports franciliens.

Créé en décembre 1999, il est financé conjointement par Aéroports de Paris, l'État, des organismes partenaires et des collectivités territoriales. Le GIP travaille en partenariat avec l'ANPE, les CCI et les Directions Départementales du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle. Il offre, par stagiaire, 600 heures de formation, de parcours professionnalisation, qui permettent l'embauche de plus de 80 % des stagiaires, dans les métiers aéroportuaires d'agent de sécurité, de conducteur de piste, dans les services de l'hôtellerie ou de la restauration, dans

la logistique. ADIFE favorise également l'émergence de projets professionnels individuels dans le cadre des séminaires de sensibilisation "Escale découverte". En 2007, 1 469 personnes ont été accueillies, conseillées ou orientées dans leur projet professionnel ; 116 embauches aéroportuaires s'en sont suivies.

Des forums de l'emploi des métiers aéroportuaires

En 2007, Aéroports de Paris et l'ANPE se sont associés à deux reprises pour organiser les premiers forums emplois thématiques, d'abord sur les activités du fret, puis les métiers de l'hôtellerie-restauration. Une quinzaine d'entreprises réunies proposant respectivement plus de 300 postes et plus de 150 postes ont accueilli des demandeurs d'emploi aux profils spécifiquement sélectionnés. Ces actions, qui permettent aussi de faire connaître les métiers "porteurs", seront reconduites en 2008.

Une crèche à Paris-Charles de Gaulle, au service des salariés aéroportuaires

La crèche interentreprises Les Globe-Trotteurs, inaugurée en 2006 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, a accueilli en 2007 233 enfants inscrits et permet l'emploi de 25 personnes.

Une aide au logement des jeunes salariés

Les jeunes salariés de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle aux faibles revenus et ne présentant pas de garanties suffisantes ont de grandes difficultés à trouver un logement. Aéroports de Paris a donc pris l'initiative de lancer le projet d'une résidence qui leur soit destinée. 213 logements, à loyers modérés, accueillant des actifs de moins de 30 ans, français ou étrangers, sont en construction sur un terrain mis gracieusement à disposition par Aéroports de Paris, avec un cofinancement de l'État, du Département et de la Région, du 1 % logement et de Val-d'Oise Habitat. Ce sont des logements provisoires, affectés pour une durée de quelques jours à deux ans maximum, qui serviront de tremplin vers l'habitat pérenne.

Promouvoir l'employabilité par les transports, enjeu social des aéroports parisiens

Papa Charlie est un dispositif identifié en 2004 comme bonne pratique du Pacte Mondial de lutte contre les discriminations à l'embauche. Il offre aux demandeurs d'emploi un service de

location temporaire de voitures à loyer modéré garantissant, notamment aux entreprises des plates-formes, la mobilité des postulants. Aéroports de Paris a conclu de nombreux accords de partenariat, notamment avec la Direction Régionale du Travail et de l'Emploi, mais aussi avec l'ensemble des conseils généraux et organismes paritaires. Le dispositif se développe selon trois axes : investir dans une flotte de véhicules moins polluants, étendre le dispositif aux personnes démunies du permis de conduire et concourir à l'insertion par l'activité économique de personnes en grande difficulté. Entre 1997 et 2007, ce sont 2 500 accédants à l'emploi qui ont bénéficié du service. Papa Charlie dispose désormais d'une flotte de 160 véhicules. FIRST STADE est ainsi un chantier expérimental d'insertion, dans le domaine des transports qui, en 2007, aura mis en situation de travail six personnes très éloignées de l'emploi.

Développer la solidarité de proximité : la Fondation Aéroports de Paris

En 2003, Aéroports de Paris a souhaité mettre en œuvre trois aspects de la vision éthique de l'entreprise : la lutte contre l'exclusion, l'aide aux personnes handicapées et la réinsertion professionnelle.

La fondation d'entreprise Fondation Aéroports de Paris est chargée, depuis cette date, de sélectionner et de subventionner des projets ayant trait à ces priorités sociales, en Île-de-France et notamment à proximité de ses plates-formes. Elle organise le mécénat du Groupe en faveur des populations défavorisées de son environnement territorial.

En quatre ans, le budget de la Fondation a crû de près de 20 %, passant de 567 000 € de dotation annuelle, abondée par Aéroports de Paris. [280] projets environ ont été aidés, avec une moyenne de 9 000 € de subvention par projet.

2007 est la première année d'exercice de la Fondation après la signature d'une convention de trois ans avec la Fondation de France. À cette occasion, le Comité Exécutif, qui sélectionne les projets, est passé de onze à seize membres, permettant ainsi aux quatre départements riverains d'exprimer leurs choix.

En interne, la Fondation s'est dotée d'un comité de pré-examen des dossiers, sous la responsabilité de la Direction de l'Environnement et du Développement Durable.

En pratique, l'engagement de la Fondation s'effectue au plus près des associations. Avec les responsables d'une centaine d'associations, elle mène une réflexion sur les conditions de réussite des projets, les bonnes pratiques et les modes de financement. Dans le souci constant de coller aux réalités du terrain, la Fondation ne limite pas son action aux seules aides financières. Ainsi prolonge-t-elle son soutien financier, en organisant, par exemple, la remise d'ordinateurs réformés de l'entreprise à une association qui les utilise pour des projets d'insertion.

À travers la diversité des projets aidés, la Fondation a pour impératif de prendre en compte des situations concrètes, parfaitement analysées, et de participer à la mise en place de solutions viables, adaptées, pertinentes.

C'est tout l'objet du dialogue avec les collectivités et les associations, optimisant l'utilité de chaque subvention octroyée.

Interview



Pierre Anquetil,
Directeur de Solidarité Nouvelle pour le Logement
Val-de-Marne

Qu'est-ce que Solidarité Nouvelle pour le Logement ?

Juridiquement, c'est une association, en pratique, c'est un réseau de solidarités actives. Un groupe de voisins, bénévoles de l'association, détermine un projet de logement, destiné à des personnes sans aucune possibilité de trouver un bail classique, et pour une période de deux ans maximum. Nous achetons et réhabilitons ces logements et nous complétons cette démarche par un accompagnement de nos locataires en difficulté : un binôme de bénévoles s'attache à une famille, c'est une vraie solidarité de voisinage.

Comment Aéroports de Paris est-il intervenu à vos côtés ?

Nous avons présenté à la Fondation Aéroports de Paris un projet, en 2007 : la réalisation de cinq logements d'insertion, à Saint-Maur, ce qui, pour cette année, représente la totalité des nouveaux logements sociaux, toutes catégories confondues, dans cette commune. Nous avons un agrément préfectoral, ce qui nous permet de bénéficier de subventions au logement social, et nous finançons nos opérations, achats et réhabilitations, grâce à un montage comprenant notamment 6 % de subventions de l'État et des collectivités territoriales, 20 % d'emprunts auprès des organismes gérant le 1 % logement, 20 % de fonds propres. Pour cette opération, la Fondation Aéroports de Paris a abondé ces fonds propres à hauteur de 20 000 euros sur les 108 000 mobilisés. La Fondation Abbé-Pierre nous a également aidés.

Cette opération a-t-elle eu d'autres particularités ?

Elle s'inscrit à deux titres dans une démarche de développement durable. D'une part, il s'agit d'un vrai programme de mixité sociale : les logements sont situés dans un pavillon de cette commune résidentielle. D'autre part, nous avons soigné la qualité environnementale du programme, qui comprend un logement accessible à des personnes à mobilité réduite, un chauffe-eau solaire collectif, une isolation par l'extérieur, etc.

Respecter nos engagements de service public

→ **Aéroports de Paris, en sa qualité de gestionnaire aéroportuaire, doit également remplir des missions de service public liées à l'exploitation des aéroports dont elle est gestionnaire. Elles sont clairement énoncées dans son cahier des charges.**

L'accompagnement des riverains pour les aides publiques à l'insonorisation

Aéroports de Paris est chargé de gérer, pour le compte de l'État, la gestion publique des aides à l'insonorisation des logements soumis au Plan de Gêne Sonore (PGS) sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

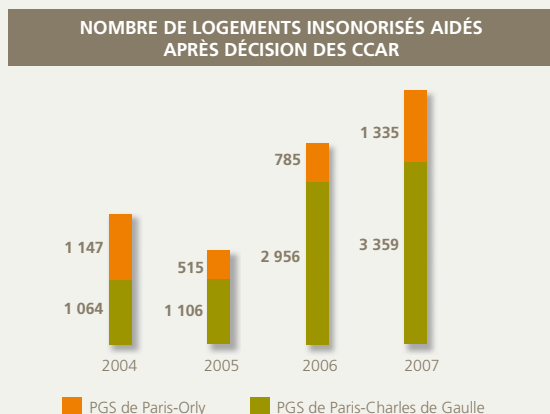
Un service dédié, au sein du Groupe, reçoit ainsi les demandes d'aide, les instruit et les présente aux commissions locales compétentes, qui prennent les décisions sur le fond et versent les aides financières pour les diagnostics acoustiques et les travaux d'insonorisation.

Aéroports de Paris accompagne ainsi les riverains à chaque étape du dossier. La société favorise l'interface entre le dispositif réglementaire des aides, qui est du ressort de la DGAC, et les riverains. 3 000 dossiers environ sont traités chaque année, représentant 4 700 logements en 2007.

Ce travail de fond est essentiel pour l'acceptabilité de la croissance de l'activité aéroportuaire.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a signé, en 2007, la convention sur les engagements du secteur aérien dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Le Grenelle de l'environnement prévoit aussi, dès 2008, un relèvement de trois cents mètres des altitudes d'arrivée des avions de nuit à Paris-Le Bourget par vent d'Est et, d'ici à 2010, un relèvement atteignant 1 200 mètres.



En 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier la gestion de la TNSA par l'État. Cette mission était auparavant assurée par l'ADEME.

Faciliter l'accès terrestre des aéroports aux passagers

La facilité d'accès aux aéroports, particulièrement à celui de Paris-Charles de Gaulle, est une des conditions de leur attractivité ainsi qu'un des enjeux majeurs de la politique environnementale d'Aéroports de Paris.

Le projet CDG-Express vise à relier la plate-forme nord-francilienne à la gare de l'Est en vingt minutes avec un service fréquent dédié prioritairement aux passagers aériens. C'est un terminal avancé, dans le centre de Paris, où le client trouvera toutes les informations afférentes à son voyage.

Projet économique en termes d'espace, de nuisances et de temps, CDG-Express, sous la responsabilité de l'État, entre dans la phase concrète des consultations. Aéroports de Paris assiste l'État, chargé de piloter la démarche.

Avec cette liaison, Paris-Charles de Gaulle sera mieux relié au réseau TVG, soit directement, soit par la gare de l'Est, ce qui constitue un atout concurrentiel par rapport à d'autres plateformes européennes.

L'information des riverains

Aéroports de Paris a une obligation d'information du public. Ses actions de développement durable, environnementales surtout, sont publiées sur son site Internet entrevoisins.org, dans le magazine trimestriel "Entre Voisins" distribué à 500 000 riverains et dans le présent rapport annuel "Environnement et Citoyenneté".

En outre, les Maisons de l'Environnement et du Développement durable des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly accueillent chaque jour les riverains pour les renseigner et organise des programmes d'exposition, de débats, de manifestations et de rencontres.

Ces maisons sont, en effet, consacrées à l'information du public et des élus, avec la participation de la DGAC et grâce à un certain nombre d'outils mis à disposition, comme Vitrail, qui permet de visualiser les trajectoires aériennes, ELVIRA et ISIS, dispositif pédagogique sur l'acoustique.

17 communes disposent désormais de l'outil Vitrail dans la mairie.

Établir un dialogue sur le long terme, une démarche gagnant-gagnant

Des engagements de dialogue et d'information

Comme toute forme de croissance économique ou, plus généralement même, d'activité humaine, le développement aéroportuaire est l'objet d'oppositions, de malentendus ou de méconnaissances. Au-delà des réserves idéologiques ou émotionnelles, un certain nombre de nuisances liées au trafic aérien subsistent et constituent un sujet de travail avec les riverains. Tous les aspects de la politique de développement durable de la société intéressent en effet les collectivités environnantes : environnement, coopération économique et sociale, aménagement durable.

Aéroports de Paris a donc pris l'initiative de chartes de partenariat avec des communes riveraines de Paris-Orly consacrées à l'information. L'engagement est réciproque. Aéroports de Paris communique en toute transparence sur ses axes de développement durable et sur tout événement ayant un impact environnemental (trafic, bruit, travaux). Pour sa part, la commune relaye ces informations auprès des habitants et informe Aéroports de Paris de ses projets de développement (urbanisme, transports, infrastructures). Dix chartes de partenariat avec les collectivités riveraines de Paris-Orly ont été élaborées en 2007 et quatre ont été signées.

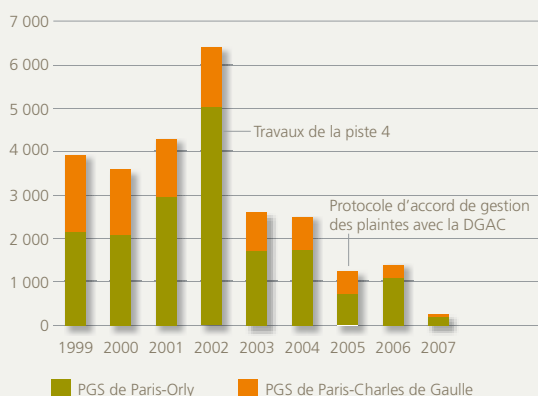
Le partenariat environnemental avec les entreprises

Aéroports de Paris accompagne les entreprises présentes sur ses plates-formes dans leur démarche environnementale, au sein des Clubs Partenaires Environnement de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, pilotés par la Direction de l'Environnement et du Développement durable, en liaison avec les directions des plates-formes. Les Clubs constituent des structures de partage sur les problématiques environnementales.

Les entreprises adhèrent librement aux Clubs, qui permettent un échange de bonnes pratiques et mettent à disposition de leurs adhérents trois outils environnementaux : l'éco-carte, outil de diagnostic environnemental en ligne, les pré-diagnostic des chambres du commerce et d'industrie, et le Bilan Carbone®, mis au point par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Un site extranet est également accessible aux partenaires (www.ecoairport.fr). Enfin, chaque aéroport a un responsable de Système de Management Environnemental (SME), dont la mission consiste à systématiser la politique environnementale du Groupe. Une quarantaine de correspondants relayent cette impulsion. Aéroports de Paris poursuit ainsi son action au-delà de la convention de partenariat et de cofinancement formée avec la DRIRE pour une durée initiale de trente mois.

NOMBRE DE PLAINTES TRAITÉES PAR LES MAISONS DE L'ENVIRONNEMENT D'AÉROPORTS DE PARIS





Interview



Bernard Corneille,
maire d'Othis, conseiller général de Seine-et-Marne



Quelles sont les contraintes environnementales que connaît votre commune ?

La ville d'Othis ne se situe pas en zone de bruit, au contraire de certaines communes du canton. Mais il existe d'autres nuisances, notamment la pollution par les suies, visible par le noircissement des toits et du mobilier extérieur, et pour lesquelles je souhaite obtenir une étude. Elle doit permettre de mesurer le niveau des rejets et leurs effets sur la santé, cancers, sommeil, allergies. La Région a budgété sa participation, l'État devrait suivre à son tour.*

* Une étude menée par AirParif en 2006 à propos des dépôts de suies à proximité des aéroports n'a montré aucun lien de cause à effet entre ces dépôts et le trafic aérien. Le trafic routier et les installations de combustion voisines sont d'importantes sources de ces substances.

Quels sont vos rapports avec Aéroports de Paris ?

Ils sont bons. J'ai été reçu par le Directeur de l'Environnement et je suis attentif à ce qui se passe à Paris-Charles de Gaulle, où travaillent 15 % de la population du canton. J'ai coutume de dire qu'Aéroports de Paris est un bon voisin, serviable, créateur de richesses et d'emplois, mais qui ne doit pas devenir gênant. J'adhère à l'association villes-aéroports ; je crois qu'il y a un équilibre à trouver entre économie, santé et environnement, tout l'objet du développement durable.

Qu'attendez-vous de votre dialogue avec Aéroports de Paris ?

*Je crois que ce dialogue passe par les travaux de la mission Dermagne, qui prépare la Charte de développement durable de Paris-Charles de Gaulle. Or je souhaite non pas tant une charte qu'un contrat qui fixe mieux les obligations mais aussi les avantages de la proximité d'un tel pôle d'activités. Il faut un système aéroportuaire francilien équilibré. Des efforts concrets de développement durable existent, la réduction des consommations, le dispositif d'atterrissage modifié ; mais il faut aller plus loin : plafonnement du trafic, couvre-feu de 0 à 5 heures, indice de bruit diminué à 80 décibels.***



**ndlr : ces propos n'engagent que l'interviewé ; Aéroports de Paris les a conservés dans un souci de transparence. Ils ne traduisent pas la position de l'entreprise.



En matière de relation clients, 2007 a engrangé un certain nombre de succès. C'est un enjeu de qualité au cœur des activités d'Aéroports de Paris, dont l'efficacité doit tenir compte de la diversité des clients et de l'évolution rapide de leurs attentes. Aéroports de Paris doit aller à leur devant.



Notre responsabilité vis-à-vis des clients



→ **Un environnement concurrentiel.** *Aéroports de Paris a trois types de clients : les compagnies aériennes, les passagers et les tiers utilisateurs de ses locaux. Aéroports de Paris déploie une politique de développement durable vers ces marchés, soumis à une vive concurrence d'autres plateformes ou d'autres modes de transport. L'attractivité du Groupe répond aussi à deux impératifs : la pérennité d'une activité aéroportuaire en croissance, qui offre aux clients implantés sur les aéroports des perspectives intéressantes, et la qualité des services proposés.*

Un satellite du futur : la Galerie Parisienne

Le 26 juin 2007, le président de la République inaugurait la Galerie Parisienne, le nouveau satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, immense salle d'embarquement ultramoderne, avec une capacité de 8 millions de passagers supplémentaires, et espace dédié au confort, à la facilité de circulation et à l'agrément du passager. La Galerie parisienne fait l'objet d'une attention particulière concernant

la signalétique et la rapidité des correspondances. Elle est desservie par une liaison automatique, LISA. La qualité d'accueil a également été prioritaire, avec une architecture offrant une large visibilité sur l'extérieur et une décoration reposante, ainsi que des sièges spécialement étudiés. Dix mille nouveaux sièges, dont des équipements adaptés aux personnes handicapées et à mobilité réduite et des sièges détente, ont été installés. La Galerie Parisienne est aussi un vaste espace commercial offrant plus de



Interview



François Charritat,
délégué à la Qualité. Direction de la Stratégie
et de la Qualité - Aéroports de Paris



Quel est votre rôle exact au sein d'Aéroports de Paris ?

La Délégation à la Qualité est une petite équipe de cinq personnes, créée en 2005, qui a trois missions : d'abord, la définition de standards de qualité, c'est-à-dire la mesure de la satisfaction des clients, de la durabilité de l'action entreprise et de la conformité à des niveaux d'exigence.

Ensuite, nous avons à animer, à impulser les différentes initiatives de développement de la qualité. Enfin, nous faisons remonter les leçons tirées vers le Président-directeur général.

Quelles sont les évolutions de cette démarche ?

Le Groupe a trois types de clients : les compagnies, les passagers et le grand public. Nous étendons nos efforts jusqu'au troisième, selon trois axes :

- *renforcer l'approche Qualité : un des chapitres du Contrat de Régulation Économique, qui en fait dépendre près d'un tiers de notre budget, avec 10 objectifs de qualité, suivis mensuellement avec des indicateurs ;*
- *stimuler et accompagner les différents projets existants : les challenges innovation qualité en sont un des nombreux exemples ;*
- *développer les aspects culturels de la Qualité : Aéroports de Paris fait évoluer sa logique de bâtisseur, puis de gestionnaire de flux vers les services. C'est le sens du mot d'ordre : "Le monde entier est notre invité", dont chaque agent doit s'imprégner.*

Comment qualifier votre année 2007 ?

Incontestablement, c'est une année encourageante. Nos interventions tous azimuts et le souci, qui se généralise dans le Groupe, de la Qualité, commencent à porter leurs fruits. Les investissements réalisés potentialisent également les progrès. Ainsi, la Galerie Parisienne ou le CDG Val facilitent le parcours et le séjour de nos clients et augmentent nos capacités d'accueil. 30 000 personnes sont interrogées par an : en 2007, Aéroports de Paris a obtenu le meilleur indice de satisfaction, pour les prestations à l'arrivée, que le Groupe ait jamais connu.



4 500 m² de boutiques, de bars et de restaurants, localisés dans le corps central, sur le passage des flux. Des services de relaxation ainsi que des espaces de travail avec accès Internet, et des aires de jeux pour les enfants contribuent à un accueil performant, diminuant le stress des correspondances.

Le contrat de régulation économique, instrument d'exigence de qualité

Le contrat de régulation économique (CRE) signé entre l'État et Aéroports de Paris en février 2006 fixe sur une période 2006-2010 le plafond et taux moyen d'évolution des principales redevances, le programme d'investissements prévus et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris.

Améliorer la qualité d'accueil des passagers

Les préoccupations de qualité du service offert à nos clients ne reposent pas seulement sur les efforts d'Aéroports de Paris. En septembre 2007, à l'aéroport de Paris-Orly, Aéroports de Paris a signé avec 23 partenaires majeurs une charte d'engagement de qualité d'accueil des passagers, qui définit des niveaux d'exigence et fixe des règles communes.

En octobre, à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le Groupe a réuni les services des douanes et polices ainsi que différents prestataires, pour mettre en place quatre volets d'amélioration de l'accueil :

- une procédure commune de formation au contact passager ;
- un dispositif visant à simplifier les formalités de détaxe, Pablo ;
- un cheminement spécifique pour passagers prioritaires, accès n° 1
- un dispositif d'aide aux personnes à mobilité réduite.

Un Service Level Agreement pour un service de qualité

La qualité des services offerts aux clients, passagers et compagnies aériennes, participe également à l'attractivité d'Aéroports de Paris. Le Groupe a signé des accords SLA – Services Level Agreements – avec les membres des alliances Star Alliance et One World, acteurs de près de la moitié du trafic aérien mondial. Ces accords portent sur l'amélioration du service rendu en matière d'installations opérationnelles, système de traitement des bagages, passerelles, et de la satisfaction des passagers, en matière de propreté, d'information, de disponibilité des chariots à bagages. L'analyse conjointe des mesures de qualité, la définition et la réalisation d'objectifs communs et la coopération sur la vision stratégique du développement des compagnies signataires à Paris en constituent le mode opératoire.

Il existe, par ailleurs, un pôle enquêtes et étude clients au sein des services d'Aéroports de Paris qui permet au Groupe d'affiner ses propres conceptions de la satisfaction de ses clients.

Préserver la pérennité de pôle d'activité économique

De nouveaux aménagements

À l'usage des passagers, les engagements de développement durable regroupés sous le titre "Destination Clients", emportent des standards très élevés de services : accueil services aux voyageurs, information, signalisation, fluidité et rapidité des parcours, confort, mise en place d'agents de prévenance durant les périodes de fort trafic.

Ainsi, parallèlement à l'installation d'aires de travail pour les passagers, Aéroports de Paris a créé de nouvelles aires de jeux pour les enfants, bénéficiant d'animations lors des grands départs. Des modules de jeux Leap-Frog ont été placés dans les salles d'embarquement de tous les terminaux de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

La politique de développement durable du Groupe se prolonge ainsi en direction de publics particuliers. Une mission Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite (PHMR) a été créée, pour préparer l'accueil de ces personnes, qui seront confiées aux aéroports, au lieu des compagnies, en 2008.

Collaborer à la satisfaction des clients

Outre les compagnies aériennes et les passagers, Aéroports de Paris gère une clientèle spécifique, celle des entreprises locataires. Le maintien et l'accroissement d'un fort volume pour ces deux clientèles conditionnent la pérennité des pôles économiques aéroportuaires.

Les entreprises aéroportuaires donnent lieu à de nombreuses mesures d'aménagement, comme les nouvelles surfaces commerciales de la Galerie Parisienne ou le projet Cœur d'Orly, ainsi qu'à des actions d'animation, de sensibilisation à des intérêts communs, de partenariat, DATAGORA, Club des Partenaires, crèches interentreprises, covoiturage, notamment.

Ces mesures et actions ont pour objet d'améliorer l'attractivité économique des sites et la qualité des services marchands qui y sont proposés et participent à une démarche de développement durable.

La logique des hubs

La logique des hubs, nécessitant une forte interaction entre le gestionnaire d'aéroport et compagnies, s'est renforcée, pour Aéroports de Paris, avec la signature d'accords de Service Level Agreement avec One World et Star Alliance, et d'un accord de coopération avec Air France, Réussir Ensemble. La qualité de service aux passagers, clients communs aux deux entités, est au centre de cette démarche. Ainsi, à Paris-Orly Ouest, un standard de qualité de services aux passagers a été défini, permettant de fluidifier les parcours. Le tri-bagages a également fait l'objet d'un nouveau traitement. La ponctualité des vols a été améliorée,

grâce, entre autres mesures, à la "communication opérationnelle" entre les deux sociétés, et la plage horaire de fonctionnement a été élargie. La présence des personnels d'Aéroports de Paris au sein de l'équipe de centre opérationnel d'Air France permet anticipations et réactions plus promptes.

Ce type de démarche, tournée vers la culture clients et la prise en charge décentralisée des problématiques de rentabilité, marque l'évolution du Groupe, récemment transformé en société anonyme, et dont le développement passe par la sécurité et la qualité. C'est au plus haut point une démarche de développement durable. En 2007, l'environnement et le développement durable ont été pris en compte dans la démarche "Réussir ensemble".



L'Observatoire des passagers, un outil de mesure de la satisfaction

L'Observatoire des passagers donne lieu à un bilan annuel de l'opinion des passagers sur les services offerts par Aéroports de Paris. Réalisé par le pôle Enquêtes et Études Clients, il permet d'évaluer la qualité perçue, de déterminer les profils de la clientèle, les évolutions saisonnières. Il analyse les critères de satisfaction et identifie les priorités à prendre en compte. Plusieurs dizaines de milliers de passagers sont interrogés, via un questionnaire en dix langues, sur leur parcours entier dans l'aéroport. La tendance au raccourcissement du parcours et à sa simplification se poursuit cette année, avec une utilisation croissante ou stabilisée des équipements mis à la disposition des passagers. L'analyse détaillée du rapport 2007 fait ressortir un taux de satisfaction important, autour de 80 %, avec des points forts, comme le terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle, suivi de près par Paris-Orly Sud, le terminal T3 et Paris-Orly Ouest. Dans l'ensemble, les services tels que la disponibilité des chariots à bagages, l'enregistrement, les contrôles de police, l'inspection-filtrage sont perçus comme excellents. D'autres points, comme les bars et restaurants, font d'ores et déjà l'objet d'améliorations, comme, de façon générale, les prestations sur le hall public, qui se situent à un niveau de satisfaction intermédiaire.



Sûreté des installations, sécurité du client

L'amélioration de la signalétique

La signalétique, dans un environnement aussi complexe qu'un grand aéroport, doit être conçue pour rassurer le client, en lui permettant de bien estimer le temps dont il dispose, de fluidifier son parcours et de réduire le stress des voyages. Aéroports de Paris met en œuvre un ensemble coordonné de mesures, le long du parcours du voyageur – près de deux heures cinquante minutes en moyenne –, depuis l'arrivée à l'aéroport – orientation vers les parkings, gestion du trafic automobile devant les terminaux – jusqu'à l'embarquement – affectation des portes d'embarquement – optimisée par rapport à l'offre commerciale environnante en fonction de la destination du vol. L'information des passagers a principalement trait, durant ce laps de temps, à la mesure temps-distance, ainsi qu'à l'offre commerciale. Plans de zone, signalétique TV-panneaux, comptoirs d'information Aéroports de Paris sont complétés par la présence d'agents commerciaux. Le rôle de ces derniers, son évolution et ses besoins en effectifs, formation et équipements ont fait l'objet d'une étude récente qui doit permettre un nouvel axe de progrès.

Allier sûreté et confort des passagers

Sur ses sites, Aéroports de Paris met en œuvre, pour le compte de l'État, des mesures de sûreté et des mesures sanitaires, telles que notamment prévues par les plans Vigipirate, Piratox, Piratnet.

Par ailleurs, trois de ses plates-formes, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont classées en points sensibles de la Défense nationale. C'est également le cas de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Le Groupe y maintient donc des mesures de protection appropriées à la continuité de l'activité.

Depuis un an, de nouvelles restrictions sur l'emport de liquides et de gels en cabine ont été rendues nécessaires par le constant niveau de précautions de sûreté aérienne. Une collaboration étroite entre Aéroports de Paris, les services de l'État et les compagnies aériennes a réduit au minimum les désagréments liés au renforcement des contrôles. Ainsi, Aéroports de Paris a mis en place des sièges à proximité des postes d'inspection-filtrage – PIF – où les voyageurs doivent parfois se déchausser. D'autres mesures visent à cibler les risques, pour fluidifier les contrôles. Les vols vers les États-Unis, le Royaume-Uni et Israël ont été regroupés dans des zones dédiées, où les processus de sûreté sont optimisés. L'acceptabilité de ces mesures a été renforcée par une information et une communication didactiques et complètes sur tous les supports disponibles : notice d'information largement distribuée, Internet, réseau de télévisions sur les plates-formes, magazines. Le public, bien informé, admet ces contraintes, qui obtiennent une note de satisfaction excellente et qui n'ont en rien pesé sur l'activité des commerces.



Aéroports de Paris finance ses importants investissements de sûreté grâce à la taxe d'aéroport. Le Groupe a notamment intégré des équipements de contrôle dans les systèmes de tri de bagages et installé près de 4 000 caméras de vidéosurveillance. Il a implanté des couloirs anti-retour, des portiques détecteurs de traces d'explosif et des systèmes d'évaluation des temps d'attente aux PIF avec comme objectif de concilier sûreté et fluidité.

Les services de l'État – Gendarmerie du transport aérien, Police de l'air et des frontières, Douanes – et ceux d'Aéroports de Paris travaillent conjointement au sein des commissions locales de sûreté et assurent les contrôles et la surveillance aussi bien des installations et des aéronefs que des personnels de tout statut travaillant en zone réservée, comme le public client ou passager. Il est notable que les délits ont sensiblement régressé depuis deux ans, en particulier sur les parkings automobiles, où ils étaient le plus fréquents, et pour les vols de bagages, du fret et des produits de luxe. Les services de l'État estiment ainsi que la sûreté de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est très satisfaisante, résultat des progrès accomplis depuis 2001.



Interview



Caroline de Surville,
chargée de mission accessibilité passagers
Aéroports de Paris



En quoi consiste votre mission ?

Dès 2002, Aéroports de Paris a initié un plan d'action en faveur des passagers handicapés. Nous avons commencé à recueillir et à analyser les besoins, puis nous avons lancé une démarche handicap en 2003. Mais c'est en 2005 que la mission accessibilité a été inaugurée, conséquemment à la loi du 11 février 2005. Un audit a été réalisé sur chaque terminal en 2006 et nous avons jusqu'en 2015 pour rendre tous nos sites accessibles aux quatre catégories de personnes handicapées : moteur, visuel, auditif et mental ; ou pour mettre en place des moyens de substitution. Aéroports de Paris a d'ailleurs pris de l'avance dans ce domaine ; la réglementation européenne a en effet confié aux gestionnaires de plates-formes la responsabilité de cet accueil. Le terme de cette mesure d'accueil des passagers handicapés et à mobilité réduite est fixé au 22 juillet. Nous avons choisi de traiter ce problème en prenant en compte les positions des associations luttant contre les inégalités de traitement.

Quels sont les dispositifs d'Aéroports de Paris ?

Il faut d'abord savoir que le pourcentage de passagers concerné s'élève à 2 %, en progression constante. 0,5 % des passagers sont handicapés au sens propre et 1,5 % éprouvent des difficultés. Nous avons défini un nouveau concept d'accueil, avec un espace d'accueil unique, desservi par des agents du Groupe spécialisés dans ce type d'accueil relais. Nous avons également, conformément au règlement européen, multiplié les possibilités de se signaler à des bornes, devant les linéaires et à partir des parkings. Enfin, le public visé peut se présenter à différents points du terminal. Ces espaces ont été travaillés avec les associations représentatives. L'autre intérêt du concept est son élargissement à des personnes temporairement en difficulté. Et, si ce dispositif est d'ordre public, on peut également le voir comme une action solidaire, puisque financé par une redevance de tous les passagers.

Quelles sont les perspectives de votre mission ?

Dans un premier temps, il y aura certainement un recours important à ces services puis, sans doute, un équilibre se fera, d'autant que les personnes concernées devront réserver 48 heures à l'avance auprès de leurs compagnies et ces dernières nous en avertir 36 heures à l'avance. Cependant, il est évident qu'Aéroports de Paris ne refusera jamais de faire jouer ce dispositif pour une personne qui aurait oublié ou ignoré ces conditions d'usage. Nous avons un suivi local des mesures et un service d'assistance complète des infrastructures.



Rédiger chaque année le Rapport Environnement et Citoyenneté d'Aéroports de Paris est un exercice structurant. Il implique des acteurs autant internes (comité rédactionnel) qu'externes (témoignages et panel de parties prenantes). Aéroports de Paris s'efforce d'améliorer son contenu et son intérêt pour ses lecteurs et parties prenantes. Clarté, pédagogie, lisibilité et complétude sont des axes marquants de la démarche rédactionnelle.



Note aux lecteurs



Une organisation rédactionnelle au service de la pédagogie et de la clarté

En 2006, le choix d'une présentation du rapport sous l'angle des parties prenantes soulignait le souci de dialogue d'Aéroports de Paris avec ces dernières. Cette année, le rapport est organisé selon les piliers majeurs du développement durable, de la gouvernance d'entreprise et de nos responsabilités environnementales, sociale, territoriale et vis-à-vis des clients. Ce choix, qui s'inscrit dans un environnement également très évolutif à l'heure du Grenelle de l'environnement, a pour objectif de préciser davantage encore les engagements et réalisations d'Aéroports de Paris dans ces différents domaines.

Un rapport innovant

Les innovations au sein de ce rapport en matière infographiques et de contenu sont autant de nouveaux éléments pour clarifier l'organisation et le discours d'Aéroports de Paris en matière de responsabilité sociétale d'entreprise. Plusieurs nouvelles infographies viennent faciliter la lecture par une approche pédagogique : la répartition du chiffre d'affaires par partie prenante, les enjeux du développement durable, ou encore les impacts environnementaux d'Aéroports de Paris. Les tableaux relatifs aux instances de gouvernance, aux participations d'Aéroports de Paris aux affaires publiques, à la synthèse des enjeux et des réalisations en matière de développement durable et aux outils de dialogue et de concertation viennent compléter ce rapport.



Méthodologie d'évaluation par le panel

IMPLIQUER LES PARTIES PRENANTES DANS NOTRE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans la continuité de la démarche menée pour la première fois en 2006, Aéroports de Paris a demandé à un panel de parties prenantes d'évaluer la qualité de son rapport. Avec cet exercice, c'est également la qualité de sa stratégie en matière de développement durable qu'il soumet à un regard extérieur, complémentaire de celui des notateurs extra-financiers.

Ce rapport 2007 relatif à la responsabilité environnementale et sociétale d'Aéroports de Paris a été rédigé de façon à répondre aux recommandations de la GRI – Global Reporting Initiative –, référentiel qui fait autorité.

Quatre thématiques ont ainsi guidé les choix rédactionnels :

- la pertinence des politiques et actions décrites ;
- l'implication des parties prenantes, par leur identification et l'attention particulière portée à leurs attentes dans le traitement des thématiques abordées ;
- l'intégration de la performance dans une vision globale et inscrite sur le long terme (dans le temps et l'espace) ou "contexte de durabilité" – et l'exhaustivité pour permettre une appréciation raisonnable (points forts et points faibles) de la performance.

Au final, ce sont six principes qui fixent la qualité du rapport :

- son équilibre, les informations doivent pouvoir être analysées

les unes par rapport aux autres de façon objective par les parties prenantes ;

- sa comparabilité d'une année sur l'autre ;
- son exactitude, les informations doivent être précises et détaillées ;
- sa périodicité ;
- sa clarté, les informations doivent être compréhensibles, accessibles et facilement exploitables par les parties prenantes ;
- et sa fiabilité caractérisée par la qualité de compilation des données (modes opératoires, procédures...).

Le croisement de ces exigences de contenu et de présentation forme la trame de la méthodologie d'évaluation adoptée avec les parties prenantes.

Il a été demandé au nouveau panel de parties prenantes d'Aéroports de Paris, constitué de dix membres, d'évaluer à partir de cette grille, composée de quatre axes rédactionnels et six principes de qualité, la valeur globale de la stratégie de développement durable d'Aéroports de Paris. Les résultats ont été synthétisés et reportés dans ce rapport (page 64).

Le suivi, d'une année sur l'autre, des suggestions et remarques des parties prenantes illustre cette exigence méthodologique d'amélioration continue.

PRISE EN COMPTE DES REMARQUES 2006 DU PANEL DES PARTIES PRENANTES

Dans le rapport Environnement et Citoyenneté 2006, les parties prenantes avaient émis huit remarques. Aéroports de Paris s'était engagé à les prendre en compte, dans la limite des responsabilités de l'entreprise :

- concernant l'absence de référence faite à la Commission Consultative de l'Environnement, structure qui permet d'entendre et d'enregistrer les avis relatifs à une question environnementale avant décision de l'État et dont Aéroports de Paris assure le secrétariat pour son compte, elle fait l'objet d'une mention dans le présent rapport ;
- concernant l'application de la démarche HQE, cette méthodologie déployée par Aéroports de Paris pour certains de ses bâtiments, est décrite plus précisément et est complétée par l'interview d'un représentant de CERTIVEA ;
- concernant le témoignage d'un membre d'Airparif, les actions d'Aéroports de Paris en faveur du maintien de la qualité de l'air font l'objet d'une description plus poussée. Néanmoins, les rôles d'Airparif et ses relations avec Aéroports de Paris seront précisés dans le rapport 2008 après la conclusion effective du partenariat annoncé entre ces deux entités ;
- concernant la mise en avant du Système de Management Intégré (SMI) sur Paris-Charles de Gaulle, en cours de déploiement en 2007, il fera l'objet d'un focus après sa certification prévue en 2008 ;

- concernant la mention des indicateurs du Contrat de Régulation Économique (CRE), ils ne sont pas présentés in extenso dans le rapport 2007. Un court paragraphe dans la partie clients est néanmoins dédié à cet instrument qui encadre la qualité du service rendu par Aéroports de Paris ;

- concernant l'amélioration de l'explicitation du lien entre finance (l'introduction en Bourse, en particulier) et développement durable, elle est assurée par la présentation des résultats de la notation extra-financière 2007. La mise à disposition de nouvelles informations relatives à la gouvernance d'entreprise constitue également un élément de plus dans cet objectif ;

- concernant la mention d'une insuffisance de financement de l'État pour traiter dans un délai raisonnable les demandes d'aide à l'insonorisation, le rapport annonce la mise en œuvre d'un plan gouvernemental suite aux travaux du Grenelle de l'environnement. Ce plan comprend, entre autres, le relèvement pour Paris-Orly du taux de base de la taxe sur les nuisances sonores aériennes afin de couvrir les besoins en la matière ;

- enfin, concernant la suggestion d'une présentation synoptique des axes de progrès, la proposition a été intégralement reprise sous la forme d'un tableau présentant les enjeux et les réalisations d'Aéroports de Paris en matière de développement durable.



Avis du panel de parties prenantes

→ Dans un souci de continuité de ses axes de progrès, *Aéroports de Paris a de nouveau sollicité, en 2007, des personnalités représentatives de ses parties prenantes, pour obtenir leur avis sur le présent rapport et en tirer des enseignements.*

La synthèse de ces appréciations fait apparaître que les critères définis par la démarche GR13, à laquelle Aéroports de Paris s'est efforcé de se conformer, sont globalement suivis. Le rapport semble équilibré, présentant des éléments comparables, exacts et fiables. La rédaction en paraît claire et intègre bien les différents volets de la politique de développement durable du Groupe. Le document est exhaustif. La présentation est pédagogique, illustrée par des schémas explicites, et la réalité des actions est bien mise en avant.

Plusieurs constats en ont été tirés, selon les membres du panel : généralement, il en ressort qu'Aéroports de Paris poursuit une politique de développement durable de longue haleine, avec de nombreuses réalisations, et tente d'équilibrer, à différents termes, les trois volets de son action en la matière.

Toutefois, certaines parties prenantes ont regretté des positions non partagées sur le fond, concernant, en particulier, l'extension des capacités aéroportuaires, ou le suivi des directives européennes. Certaines ont également émis le souhait que les indicateurs, notamment en matière de bruit ou de qualité de l'air, fassent l'objet de vérifications extra-financières par des intervenants indépendants d'Aéroports de Paris. Il a aussi été souhaité que des précisions soient apportées sur les relations qu'entretient Aéroports de Paris avec les compagnies aériennes.

Le caractère un peu plus dense du document, par rapport à 2006, a été relevé. Il donne lieu à des appréciations généralement favorables, avec cependant deux réserves : le foisonnement des sujets a gêné la lecture synthétique d'un des membres à la recherche d'une information concise, tandis qu'un autre a jugé le document austère, notamment dans ses choix photographiques. Ces remarques, souhaitées par Aéroports de Paris pour l'amélioration de son prochain rapport, seront étudiées avec le plus grand soin. Cependant, Aéroports de Paris ne peut s'engager à les mettre en œuvre intégralement. Elles reflètent des opinions précieuses mais extérieures, ce qui en fait tout l'intérêt.

MEMBRES DU PANEL DES PARTIES PRENANTES 2007

- Monsieur Luc Offenstein (association OYE 349)
- Madame Zakia Couderc (association Maison des femmes)
- Monsieur Patrick Lansman (Sous-Directeur DRE)
- Monsieur Yves Ezzano (Secrétaire général BAR France)
- Monsieur Guy Messenger (maire de Louvres)
- Monsieur Michel Ducamp (Chambre Syndicale du Transport Aérien, membre de la CCAR de Paris-Charles de Gaulle)
- Monsieur Alain Chaillou (Directeur de la SMCA – entreprise aéroportuaire)
- Monsieur Michel Montaldo (Vice-Président du Conseil général 95 et Président de l'association Papa Charlie)
- Monsieur Richard Dell'Agnola (maire de Thiais – député du Val-de-Marne)
- Madame Gisèle Bessac (association Maison ouverte)
- Madame Isabelle Dabaghy Soulie (Responsable Ressources humaines de la Direction de Paris-Orly – Aéroports de Paris)



Méthodologie de reporting des indicateurs

→ Ce rapport a été réalisé en s'inspirant de la troisième génération des lignes directrices de la GRI (Global Reporting Initiative), initiative copilotée par le Programme des Nations unies pour l'Environnement, destinées à harmoniser la consolidation des données sur le développement durable. Ces lignes directrices proposent des principes à suivre pour aider les organisations à fournir une prestation équilibrée et raisonnable de leurs performances économique, environnementale et sociale. Elles permettent également de favoriser la comparaison et l'évaluation de la performance. Ce rapport concerne les activités d'Aéroports de Paris du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2007.

Procédures méthodologiques

- Pour l'ensemble des indicateurs publiés, Aéroports de Paris dispose d'un protocole de reporting précisant périmètre, procédures, définition, périodicité, méthodologie de calcul et de contrôle en interne. La rédaction de ce protocole est en phase de finalisation après les changements dus aux évolutions organisationnelles et aux changements de périmètre engendrés par la transformation en société anonyme.

- Compte tenu des modalités de collecte et des systèmes de fonctionnement des différents aéroports, le périmètre de reporting peut varier selon les indicateurs.

- Pour les indicateurs sociaux, les indicateurs font l'objet d'un protocole de reporting social définissant le périmètre et les modalités de reporting. Ils sont transmis à la Direction de l'Environnement et du Développement durable par le Département Animation transversale de la Direction des Ressources humaines.

- Pour les indicateurs bruit ambiant, qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre, des guides méthodologiques regroupent les instructions utilisées par le laboratoire d'Aéroports de Paris.

- En ce qui concerne les indicateurs du nombre de personnes employées sur les aéroports, une procédure de recensement est utilisée par les Observatoires des métiers, de l'emploi et de la formation.

- Les guides méthodologiques du laboratoire d'Aéroports de Paris sont certifiés ISO 9001. Dans le cadre de la certification ISO 14001, des procédures de reporting des indicateurs environnementaux sont appliquées par Aéroports de Paris.



- S'agissant des émissions des avions, les calculs sont désormais réalisés en tenant compte :

- du temps de roulage effectif des avions sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle au lieu de prendre en compte le temps de roulage standard du cycle LTO de l'OACI ;
- de la hauteur de la couche limite mesurée par Météo France en région Île-de-France au lieu de la hauteur standard du cycle LTO de l'OACI (3 000 ft).

Contrôle et consolidation

La Direction de l'Environnement et du Développement durable réalise la consolidation des indicateurs de développement durable à partir des données transmises par les services responsables.



Indicateurs

ÉLÉMENTS DE LA GRI (GLOBAL REPORTING INITIATIVE) NE FIGURANT PAS DANS LE PRÉSENT RAPPORT :

	INDICATEURS	UNITÉS	2005			2006				2007				RÉF. GRI
AÉROPORTS DE PARIS EN CHIFFRES			Groupe Aéroports de Paris	Aéroports de Paris SA		Groupe Aéroports de Paris	Aéroports de Paris SA		Groupe Aéroports de Paris	Aéroports de Paris SA				
	Chiffre d'affaires	M€	1 920,80	1 814,90		2 076,80	1 947,30		2 292,40	2 082,30			EC1	
	EBITDA	M€	598,60			664,70			754,40				EC1	
	Résultat net publié	M€	179,90	168,20		152,10	151,50		321,80	164,40			EC1	
			Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	TOTAL (hors LBG)	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget	TOTAL	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget	TOTAL	
	Mouvements	milliers	514	223	737	533	229	65	827	544	233	71	848	
	Passagers	millions	53,8	24,9	78,7	56,8	25,6	na	82,4	59,7	26,4	nd	86,1	
	Fret et poste	milliers tonnes	2 010	107	2117	2 131	110	na	2241	2 298	109	nd	2 407	
	Emport moyen	passagers/mvt	114	106	na	115	112	na	na			nd		
DONNÉES ÉCONOMIQUES	Nombre d'entreprises sur les aéroports		700	290	990	700	325	70	1095	700	325	70	1095	EC9
	Emplois sur les aéroports (hors intérimaires)		80 000	26 000	106 000	83 000	26 000	5000	114 000	86 000	26 000	5000	117 000	LA1
	Taxe foncière	M€	26	6,8	32,8	30	8,3	0,5	38,8	30,6	8,4	0,5	39,5	EC9
	Taxe professionnelle	M€	26,5	14,3	40,8	29,1	16,2	0,5	45,8	32,9	19,8	0,5	53,2	EC9
	Fonds de compensation nuisances aéroportuaires (FNCA)	M€	2,61	1,96	4,57	2,61	1,96	na	4,57	2,61	1,96	na	4,57	EC9
	Fondation Aéroports de Paris : montant accordé par la Fondation	€	na	na	453 100	na	na	na	516 180	na	na	na	567 485	EC8
DONNÉES ENVIRONNEMENTALES	Nombre de plaintes		526	753	1279	291	1113		1404	77	199		276	S01
	Nombre de renseignements		271	nd	nd	249	199		448	11	81		92	S01
	Répartition des motifs de plaintes dont													
	Nombreux survols	%	34,41	33	na	28,2	11,5	na	na	39	22,61	na	na	S01
	Basse altitude	%	21,48	12	na	23	4,94	na	na	1	10,05	na	na	S01
	Trafic de nuit	%	19,58	4	na	22,4	0,15	na	na	7	1,51	na	na	S01
	Survol inhabituels	%	4,75	27	na	3,1	33,9	na	na	25	40,71	na	na	S01
	Autres plaintes		20,00	25	na	23	50	na	na	16	29,61	na	na	S01
	Nombre de dérogations accordées pour le couvre-feu (Paris-Orly)		na	82	na	na	53	na	na	na	48	na		S01
	dont entre 23 h 30 et 23 h 45		na	41	na	na	31	na	na	na	28	na		S01
	Trafic de nuit par tranche horaire (Paris-Charles de Gaulle)													
	22 h - 24 h locales		28 914	na	na	29 979	na	na	na	30 525	na	na	na	S01
	00 h - 05 h locales		24 112	na	na	22 952	na	na	na	23 686	na	na	na	S01
	05 h - 06 h locales		6 724	na	na	7 370	na	na	na	8 311	na	na	na	S01
	Total		59 750	na	na	60 001	na	na	na	62 522	na	na	na	S01
	BRUIT Aides à l'insonorisation des riverains													
	Dossiers traités		1 065	464	1 529	1 963	375	na	2 338	1 733	939	na	2 672	S01
Nombre de logements ou locaux insonorisés		1 106	515	1 621	2 956	785	na	3 741	3 559	1 335	na	4 894	S01	
Aides accordées	M€	12,35	4,7	17	25,19	5,78	na	31	28,06	10,57	na	39	S01	

nd = non disponible ; na = non applicable

	INDICATEURS	UNITÉS	2005			2006				2007				RÉF. GRI
			Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	TOTAL (hors LBG)	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget	TOTAL	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget	TOTAL	
DONNÉES ENVIRONNEMENTALES	QUALITÉ DE L'AIR ET ÉMISSIONS													
	Taux de dioxyde d'azote (NO ₂)	µg/m3	30	36	na	28	33		na	26	30		na	EN19
	Taux de particules (PM10)	µg/m3	15	19	na	17	20		na	nd	nd		na	EN19
	Taux d'ozone (O ₃)	µg/m3	38	34	na	35	39		na	37	33		na	EN19
	Taux de monoxyde d'azote (NO)	µg/m3	11	13	na	12	12		na	11	16		na	EN19
	Qualité de l'air (SO ₂)	µg/m3	nd	7	na	3	nd		na				na	EN19
	Délestage de carburant	nombres	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	1	EN19
	Émissions de gaz à effet de serre des centrales													
	(en tonnes an CO ₂)	tonnes	132 122	29 042	166 508	129 364	28 411		163 201	118 038	21 589	4 544	144 171	EN19
	(en tonnes équivalent CO ₂)	tonnes	134 679	29 414	164 093	131 222	28 798		160 020	121 700	22 000	4 604	148 304	EN19
	Émissions des avions													
	Émissions CO ₂	tonnes	nd	nd	nd	814 796	232 727	nd	1 047 523	816 790	230 066	nd	1 046 856	EN19
	Émissions Nox	tonnes	nd	nd	nd	3 126	883	nd	4 009	3 227	917	nd	4 144	EN19
	ÉNERGIE													
	Production thermique	MWh	332 299	145 441	477 740	313 929	127 535	20 093	461 557	299 886	97 777	18 199	415 862	EN3
	Production frigorifique	MWh	118 867	25 254	144 121	119 399	25 822	na	145 221	111 433	18 248	na	129 681	EN3
	Part de la cogénération dans la consommation d'énergie destinée à production thermique de Paris-Charles de Gaulle	%	53%	na	na	48,5	na	na	na	51,4	na	na	na	EN3
	Consommation électrique totale par plate-forme (interne + externe)	GWh	287	118	405	300	116	34	450	314	110	56	480	EN3
	Consommation énergies internes Aéroports de Paris (chaud, froid, électricité)	GWep	nd	nd	nd	953	335		1 288	984	307		1 291	EN4
	EAU													
	Consommations d'eau	milliers de m ³	2 270	733	3 003	2 310	661	112	3 083	2 300	588	102	2 990	EN9
	dont interne Aéroports de Paris	milliers de m ³	nd	nd	nd	1 056	365	nd	nd	1 026	350		1 376	EN9
	DÉCHETS													
	Taux de valorisation DIB													
	Volume DIB collectés	tonnes	43 190	13 532	56 722	41 970	13 165	1 631	56 766	43 058	13 958	1 711	58 727	EN20
	Enfouis	%	18	18	na	0	17	15	na	0	14	22	na	EN20
	Recyclables	%	34	34	na	37	19	48	na	35	18	43	na	EN20
	Incinérés	%	48	48	na	63	64	36	na	65	68	35	na	EN20
	Valorisables	%	82	82	na	100	83	84	na	100	86	78	na	EN20
DONNÉES SOCIALES	Effectif total moyen		TOTAL			TOTAL				TOTAL				
	Aéroports de Paris		7 709			7 571				7 451				LA2
	Filiales		2 585			3 245				3 930				LA2
	Groupes Aéroports de Paris		10 294			10 816				11 381				LA2
	Travailleurs handicapés		223			251				267				LA2
	Embauches (contrats permanents)		249			160				99				LA2
	Moyenne d'âge	an	41,5			42,1				42,8				LA2
	Pourcentage de féminisation (en %)	%	39,6			39				38,9				LA2
	Promotions internes	%	7,1			7,2				5				LA2
	Taux de remplacements sur les emplois permanents	%	3,9			2,5				2				LA2
	Taux d'absentéisme toutes causes confondues (en %)	%	5,2*			6,8 (5,1*)				6,4				LA2
	Absentéisme	*jour/heure**	154 521*			783 237**				754 168**				LA2
	Hygiène, sécurité et conditions de travail													
	Taux de fréquence accidents du travail		17,7 (19,9)			18,9				16,6				LA7
	Taux de gravité accidents du travail		0,8 (0,9)			0,95				0,73				LA7

nd = non disponible ; na = non applicable



Glossaire

ACI

Airport Council International. Association internationale des gestionnaires d'aéroports.

ACNUSA

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

ADOR

Association pour le Développement économique du pôle Orly-Rungis.

ADVOCNAR

Association de Défense contre les Nuisances Aériennes.

AIRPARIF

Organisme de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France.

APU

Auxiliary Power Units. Générateur électrique auxiliaire placé à l'arrière de l'avion.

AVITAILLEMENT

Opération consistant à faire le plein de carburant ou un complément de plein d'un avion.

CCAR

Commission Consultative d'Aide aux Riverains.

CCE

Commission Consultative de l'Environnement.

CCI

Chambre de Commerce et d'Industrie.

CHSCT

Comité d'Hygiène, de Sécurité et de Conditions de Travail.

CRE

Contrat de Régulation économique.

DÉCIBEL DB(A)

Unité de mesure de l'intensité du son. L'échelle employée est logarithmique, une augmentation de 3 db(A) revient à doubler le niveau de bruit.

DGAC

Direction Générale de l'Aviation Civile.

DIB

Déchets Industriels Banals.

DD

Déchets industriels Dangereux.

DRIRE

Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement.

EBE

Excédent Brut d'Exploitation.

EBITDA

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. Nouvelle terminologie du chiffre de l'excédent brut d'exploitation conformément aux nouvelles normes comptables IFRS.

EMPORT

Nombre de passagers par vol.

GIP ADIFE

Groupement d'Intérêt Public d'Actions et de Développement d'Initiatives en Faveur de l'Emploi.

GLOBAL COMPACT - PACTE MONDIAL

Charte édictée sous l'égide de l'ONU regroupant les dix grands principes du développement durable.

GPU

Ground Power Units. Groupe électrogène pour avion situé au sol.

HQE

Haute Qualité Environnementale, norme de construction de bâtiments respectueux de l'environnement.

IFRS

International Financial Reporting Standards. Nouvelle norme comptable internationale.

IGMP

Indicateur Global Mesuré Pondéré.

ISO 14001

Norme internationale de management environnemental.

LDEN

Indice de bruit pondéré jour-soir-nuit (Day-Evening-Night).

LTO

Landing Take Off. Cycle d'atterrissage et de décollage des avions.

MDE

Maison de l'Environnement.

MOUVEMENT

Décollage ou atterrissage.

NO_x

Oxydes d'azotes (NO, NO₂).

OACI

Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

OHSAS18001

Le référentiel de certification OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series) précise les règles pour la gestion de la santé et sécurité dans le monde du travail.

PAX

Abréviation de "passager".

PBS

Personne à Besoin Spécifique.

PDE

Plan de Déplacement d'Entreprise.

PDU

Plan de Déplacement Urbain.

PEB

Plan d'Exposition au Bruit.

PGS

Plan de Gêne Sonore.

PME

Plan de Mobilité d'Entreprise.

PPA

Plan de Protection de l'Atmosphère.

PRODUIT DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Nouvelle terminologie du chiffre d'affaires conformément aux nouvelles normes comptables IFRS.

SO₂

Dioxyde de soufre.

SME

Système de Management Environnemental.

STEP

Station de Traitement des Eaux Pluviales.

TGAP

Taxe générale sur les nuisances sonores. Ancienne taxe, jusqu'en 2004, remplacée par la TNSA en 2005.

TNSA

Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes. À partir de 2005.

VITRAIL

Système de Visualisation des Trajectoires des Avions et des Informations en Ligne, à disposition dans les Maisons de l'Environnement.



Sommaire GRI

1	Stratégie et analyse	
1.1	Déclaration du décideur	p. 1
1.2	Description des impacts, risques et opportunités majeurs	p. 4-6, p.16-17
2	Profil de l'organisation	
2.1	Nom de l'organisation	Couverture
2.2	Produits et services	p. 3-4
2.3	Structure opérationnelle	p. 11
2.4	Siège de l'organisation	p. 70
2.5	Pays d'implantation	4 ^{ème} de couverture
2.6	Nature de capital et forme juridique	p. 70
2.7	Nature des marchés	NA
2.8	Taille	p. 39
2.9	Changements significatifs	p. 2
2.10	Récompenses reçues	p. 2
3	Paramètres du rapport	
	Profil du rapport	
3.1	Période considérée	2007
3.2	Date du dernier rapport	2006
3.3	Cycle considéré	Annuel
3.4	Personne à contacter :	D. Hamon - Direction de l'Environnement et du développement durable
	Champ et périmètre du rapport	
3.5	Processus de détermination du contenu	X
3.6	Périmètre du rapport :	responsabilité sociétale de l'entreprise
3.7	Limitation du périmètre	NA
3.8	Principes de communication des données	www.aeroportsdeparis.fr
3.9	Méthodes de mesure	p. 62-65
3.10	Nature des reformulations et conséquences	p. 63
3.11	Changements significatifs	NA
4	Index du contenu GRI	
4.1	Tableau d'identification de l'emplacement des informations	p. 69
5	Validation par des tiers	
5.1	Politique et pratique de validation	p. 63 et 64
6	Gouvernance, engagements et dialogue	
	Gouvernance	
6.1	Structure de gouvernance	p. 8-9
6.2	Président du Conseil d'Administration	X
6.3	Indépendance du Conseil d'Administration	p. 9
6.4	Procédures de surveillance	X
6.5	Dispositif de rémunération des dirigeants lié aux performances	X
6.6	Gestion des conflits d'intérêt	X
6.7	Compétences des administrateurs	p. 9
6.8	Valeurs, codes de conduite	p. 13
6.9	Procédure de gestion des opportunités et des risques	p. 9
6.10	Évaluation de la performance par le Conseil d'Administration	p. 8-9
	Engagements externes	
6.11	Principe de précaution	
6.12	Chartes, principes et autres initiatives	p. 13-15
6.13	Affiliation à des associations	p. 52-53
	Dialogue avec les parties prenantes	
6.14	Liste des groupes de parties prenantes	p. 20
6.15	Sélection des parties prenantes pour le dialogue	NA
6.16	Dialogue (fréquence, type...)	p. 21
6.17	Problématiques clés des parties prenantes	p. 18-21
7	Indicateurs de performance	p. 66-67



Aéroports de Paris
291, boulevard Raspail
75675 Paris Cedex 14

Société anonyme à Conseil d'administration
au capital de 296 881 806 euros
SIREN 552 016 626 RCS Paris – APE 52232

www.aeroportsdeparis.fr

* 0,34 € TTC/min depuis un poste fixe en France métropolitaine,
surcoût éventuel lié à votre opérateur non compris.