

# Enquête sur le développement durable dans les aéroports français

*Mise en œuvre du guide des bonnes pratiques  
2011*



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

# SOMMAIRE

Contexte et méthodologie.....p. 3



1. Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des flottes automobiles...p. 5



2. Mise en place d'un Plan de déplacement entreprise.....p. 6



3. Limitation du recours aux APU (Auxiliary Power Unit)...p. 7



4. Mise en place d'un Système de management environnement (SME).....p. 8



5. Réalisation d'un bilan carbone.....p. 9



6. Mesure de la qualité de l'air.....p. 10



7. Protection de la faune et de la flore.....p. 12

## Contexte

---

Lors des engagements du Grenelle de l'environnement, une convention a été signée le 28 janvier 2008 entre les acteurs du transport aérien et le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire représenté par le ministre d'Etat Jean-Louis BORLOO et ses deux secrétaires d'Etat Dominique BUSSEREAU et Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET.

Par cette convention, la communauté aéronautique et aéroportuaire s'engage sur des démarches globales visant à améliorer la performance environnementale des services rendus par les différents partenaires du transport aérien.

Un an après, l'Union des Aéroports Français (UAF) a édité un **Guide des bonnes pratiques environnementales en aéroports**.

Ce guide est composé de sept fiches relatives aux thèmes énoncés dans la convention du 28 janvier 2008. Ces fiches, rédigées dans le cadre de la commission environnement de l'Alfa-ACI par les meilleurs spécialistes des aéroports français, présentent pour chacun d'entre eux l'objectif de chaque action, les enjeux de sa réalisation et proposent des recommandations ainsi qu'une méthodologie en facilitant la mise en œuvre.

Il ne s'agit pas d'un modèle uniforme à décliner de manière systématique sur l'ensemble des aéroports français mais davantage d'une « boîte à outils » dans laquelle l'UAF invite chacun de ses membres à s'emparer des options qui correspondent aux axes de sa stratégie environnementale et qui sont cohérentes avec les moyens dont il dispose.

Afin de mesurer l'impact de ces propositions sur la communauté aéroportuaire, l'UAF a réalisé en 2011, une enquête sur la mise en œuvre du Guide des bonnes pratiques environnementales dans les aéroports français.

## Méthodologie<sup>1</sup>

---

Fin 2011, l'UAF a invité ses membres à répondre à un questionnaire reprenant les 7 thèmes énumérés dans le Guide des bonnes pratiques environnementales pour en apprécier la mise en œuvre :

1. Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des flottes automobiles
2. Mise en place d'un Plan de déplacement entreprise (PDE)
3. Limitation du recours aux APU (Auxiliary Power Unit)
4. Mise en place d'un système de management environnement (SME)
5. Réalisation d'un bilan carbone
6. Mesure de la qualité de l'air
7. Protection de la faune et de la flore

Si l'enquête s'est adressée à l'ensemble des membres de l'Union, le panel retenu pour la majorité des items est celui des aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 400 000 passagers, les actions promues requérant un minimum d'activité et de ressources pour être pertinentes. 31 plates-formes de métropole et d'outre mer ayant accueilli un total de plus de 147 millions de passagers et représentant plus de 95% de l'activité totale des aéroports français ont répondu à cette enquête. Seuls 2 exploitants parmi les 31 du panel, représentant moins de 1,5% du trafic de l'ensemble, n'y ont pas donné suite.

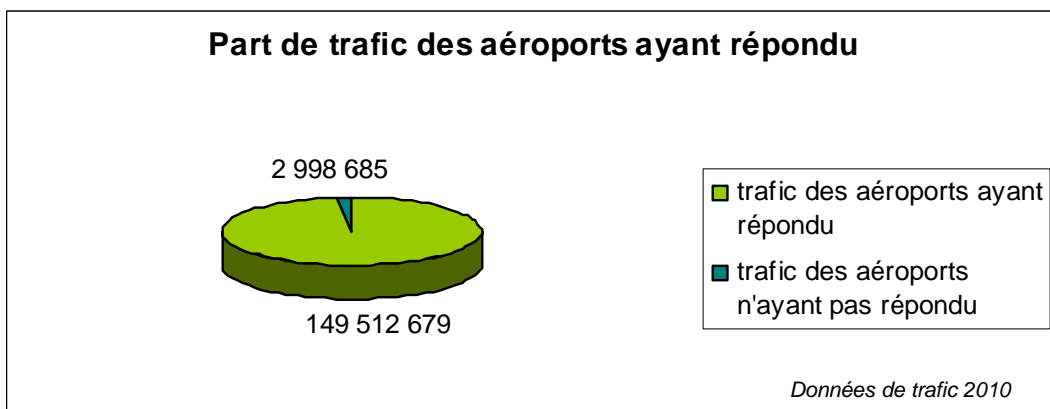
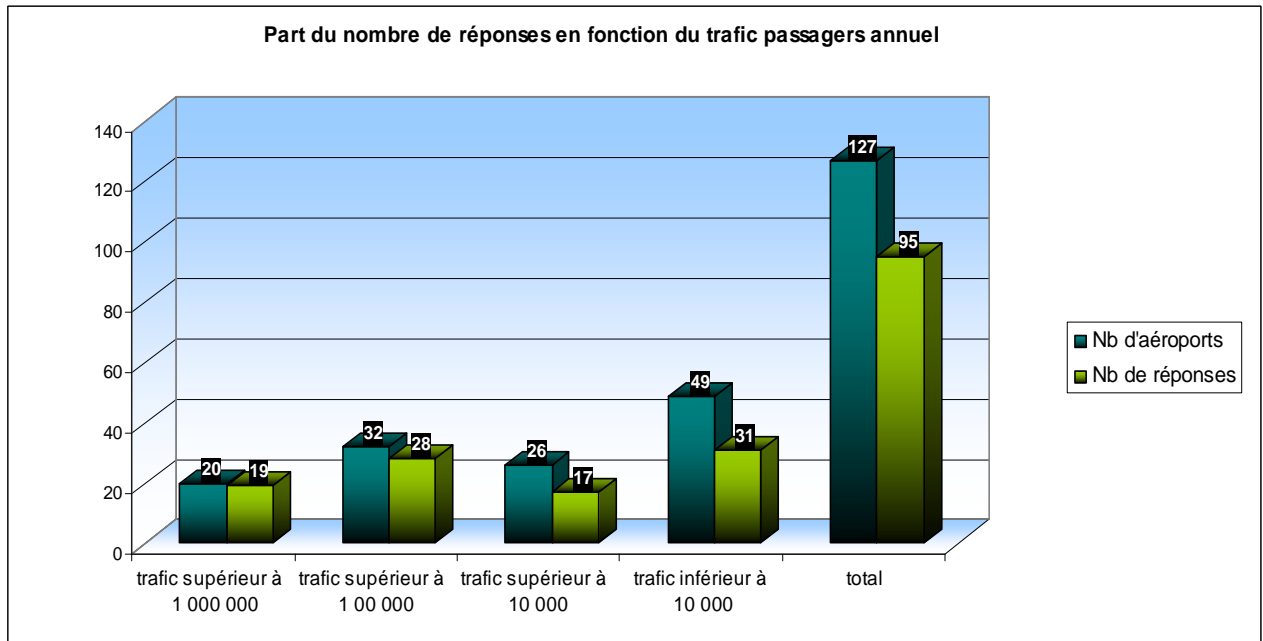
---

<sup>1</sup> Les données de trafic figurant dans le présent document sont celles de l'exercice 2010.

## Les participants à l'enquête

Sur les 127 aéroports français concernés par le questionnaire, il a été obtenu des réponses pour 95 d'entre eux, soit un taux de retour remarquable de 75%.

A noter que ces derniers aéroports représentent 98% du trafic commercial français.





## 1. Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des flottes automobiles

Hors avions, la première source d'émission sur une plate-forme aéroportuaire est le transport terrestre (véhicules à destination ou en partance de l'aéroport, engins de pistes...).

L'objectif principal d'une « politique véhicules propres » est de réduire l'impact environnemental des flottes automobiles et en particulier les émissions de CO<sub>2</sub>.

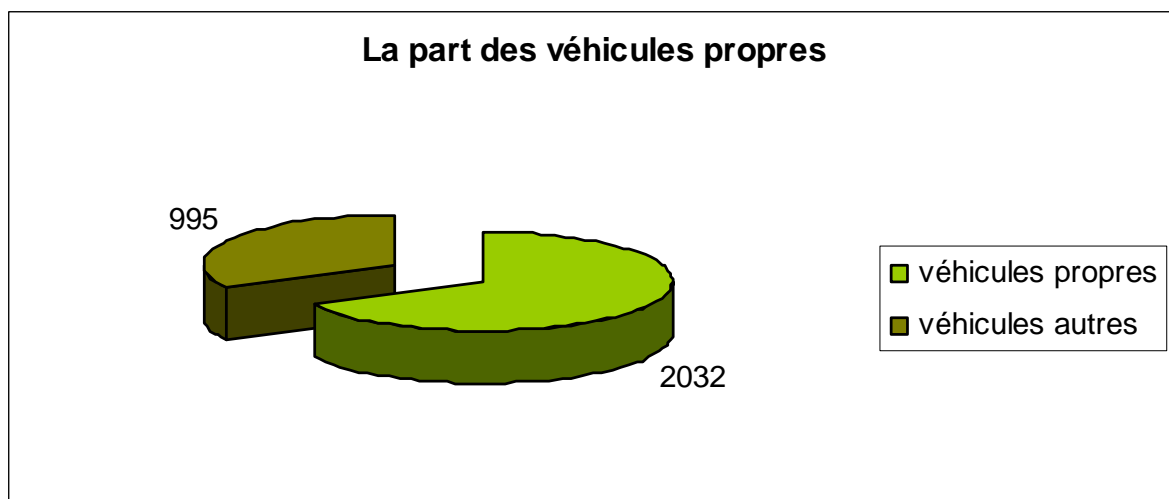
Ceci concerne directement le gestionnaire pour les flottes qu'il possède, mais cette politique peut être étendue aux acteurs et utilisateurs de la plate-forme aéroportuaire.

Les enjeux sont de plusieurs ordres :

- réduire la dépendance aux hydrocarbures,
- réduire les émissions de CO<sub>2</sub>,
- réduire les émanations de polluants locaux.

L'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement représente aussi un enjeu d'image ainsi qu'un vecteur de mobilisation interne sur les enjeux de développement durable.

⇒ La flotte des exploitants ayant répondu contient 67% de véhicules propres<sup>2</sup>.



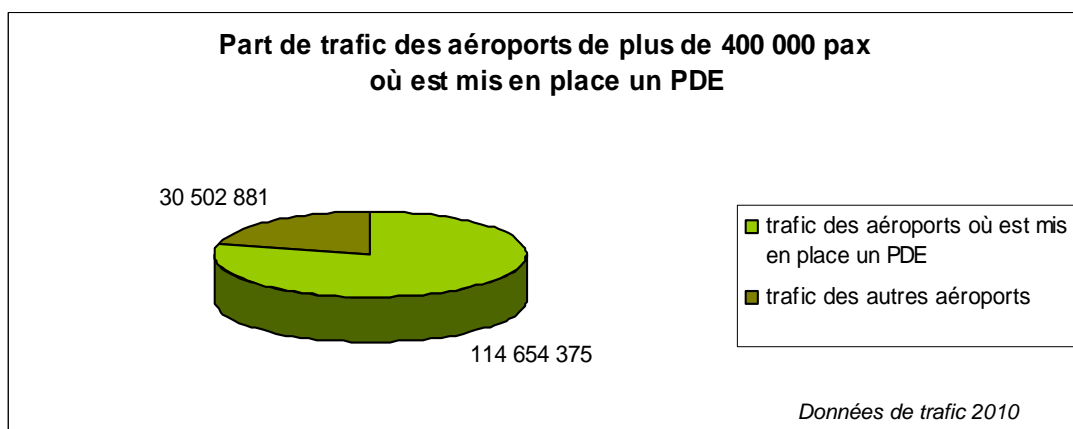
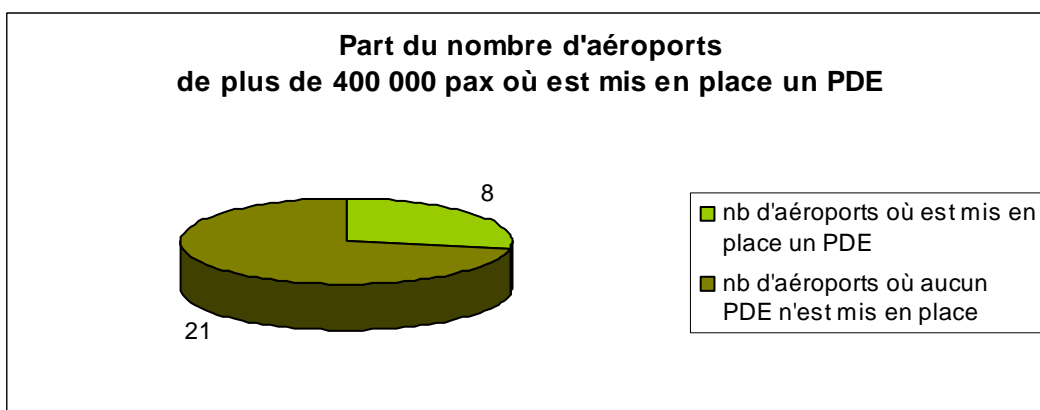
<sup>2</sup> par véhicule propre, on entend tout véhicule ou engin de piste électrique, tout véhicule répondant aux normes Euro 3, 4 ou 5 et tout engin de piste répondant aux normes Com 2 ou 3.



## 2. Mise en place d'un Plan de déplacement entreprise (PDE)

Le Plan de déplacement entreprise (PDE), parfois aussi appelé Plan de mobilité, est un plan mis en place par un employeur pour inciter ses salariés, ses partenaires et/ou ses clients à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants (transports publics, covoiturage, modes de transports doux, etc.).

⇒ **Un Plan de déplacement entreprise a été mis en place sur 38% des aéroports de plus de 400 000 passagers, représentant 79% du trafic de cette catégorie.**





### 3. Limitation du recours aux APU (Auxiliary Power Unit)

En escale, un avion, une fois à son poste de stationnement, moteurs arrêtés, a besoin d'énergie électrique et pneumatique pour :

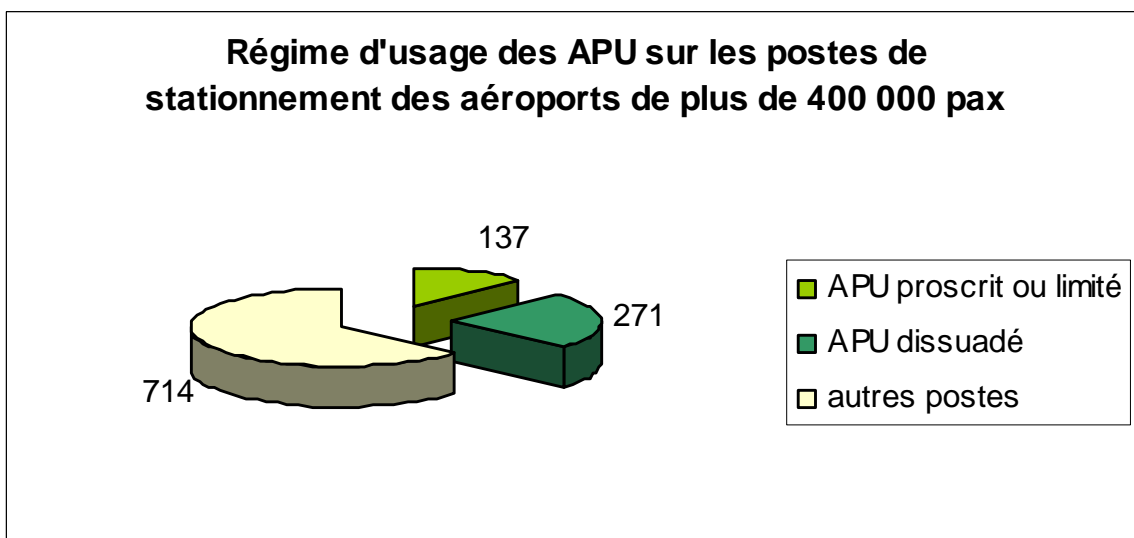
- l'alimentation des équipements de bord (électricité),
- le conditionnement d'air (climatisation ou chauffage) selon les conditions extérieures, la pressurisation,
- le démarrage des moteurs (air comprimé).

Cette énergie peut être apportée de 3 manières différentes, au moyen d'un :

- groupe auxiliaire de puissance, turbine à gaz située dans la queue de l'avion, dit APU (Auxiliary Power Unit),
- groupe mobile au sol, dit GPU (Ground Power Unit) pour l'électricité, dit ACU (Air Conditioned Unit) pour l'air conditionné et d'un ASU (Air Starter Unit) pour l'air comprimé,
- équipement fixe 400 Hz sur la passerelle avion pour l'alimentation électrique par connexion directe à l'avion ou 50 Hz pour la connexion d'équipements auxiliaires mobiles. L'électricité ainsi fournie alimente les appareils de bord et assure l'éclairage ; elle ne permet ni le démarrage de l'avion, ni sa climatisation (chaud ou froid).

En termes d'impact environnemental, l'APU émet entre 15 et 30 fois plus de CO<sub>2</sub> que le GPU, qui lui-même en émet 7 fois plus que les installations fixes de 400 Hz. Il est donc essentiel de limiter l'usage de cet équipement.

⇒ **Le recours aux APU est proscrit, limité ou dissuadé par un équipement en 400Hz sur 36% des postes de stationnement des aéroports de plus de 400 000 passagers.**





## 4. Mise en place d'un système de management environnemental (SME)

Mener une démarche environnementale, c'est mettre en place des méthodes qui permettent à l'aéroport de maîtriser ses impacts sur l'environnement.

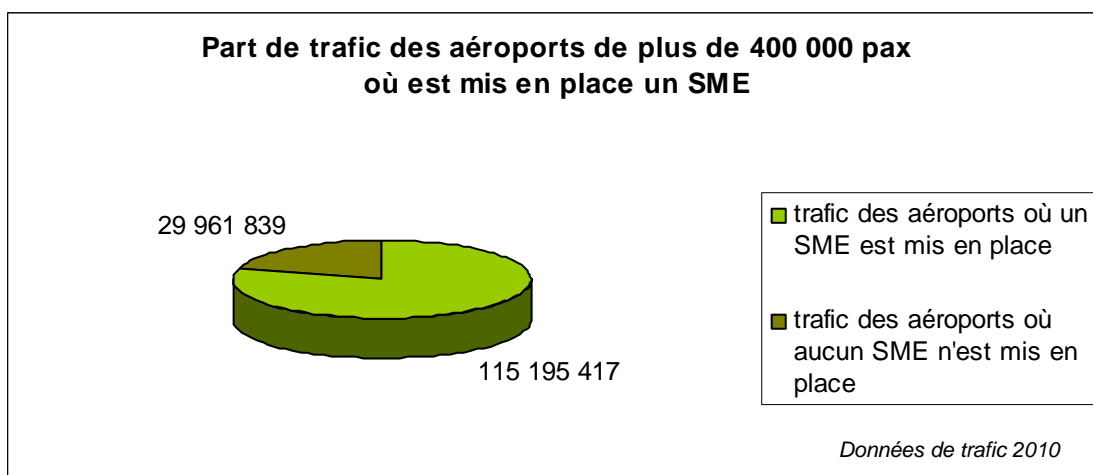
Le Système de management environnemental SME doit permettre d'améliorer en continu ses performances environnementales.

Il se traduit par un travail relatif à la gestion des différents domaines de l'environnement pris en compte dans les processus de l'aéroport.

Ce travail est soutenu par une communication interne et externe.

L'exploitant doit décrire son organisation, ses activités de planification, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources pour élaborer, mettre en œuvre, réaliser, passer en revue et maintenir une politique environnementale basée sur des actions concrètes dont l'efficacité fait l'objet de mesures.

⇒ **Un système de management environnemental est mis en place sur 31% des aéroports de plus de 400 000 passagers, représentant 79% du trafic de cette catégorie.**





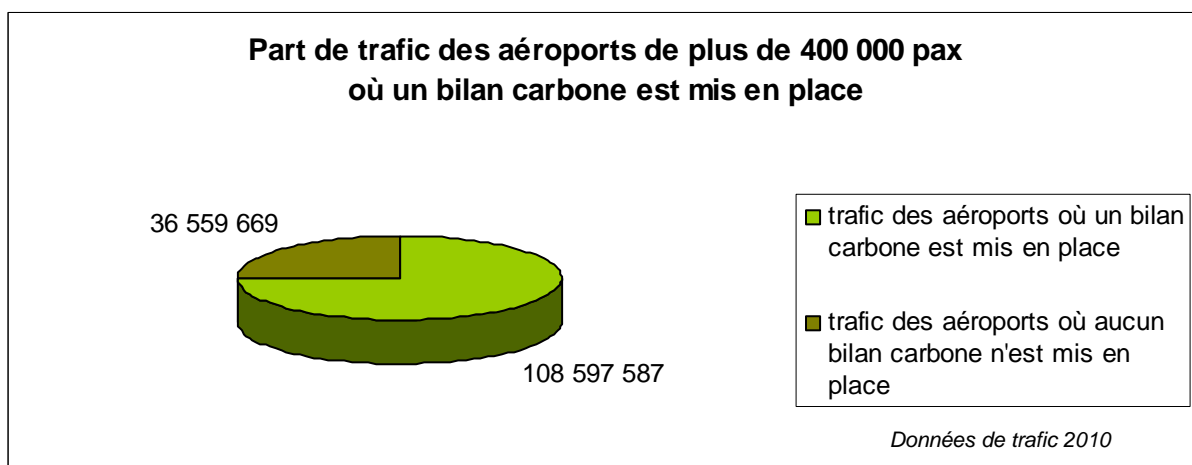
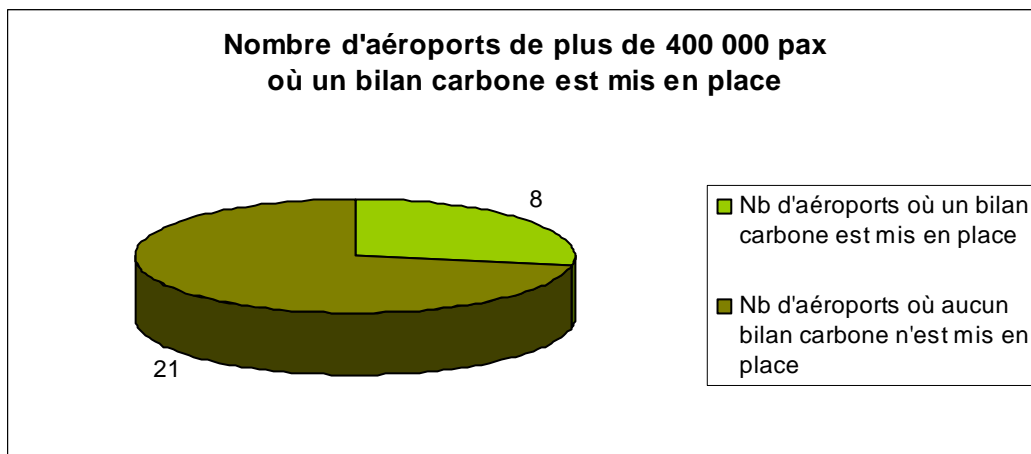


## 5. Réalisation d'un bilan carbone

Le bilan carbone est une méthode de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) destinée à évaluer les émissions directes ou induites par l'activité d'une entreprise ou d'un territoire soit directement, soit indirectement, à cause :

- de l'électricité ou de la vapeur achetées, des moyens de transport utilisés par les salariés et les clients,
- des transports générés par l'acheminement des matières premières ou fournitures et par la livraison des produits fabriqués,
- de la construction des bâtiments occupés,
- de la fabrication des matières premières,
- du traitement des déchets produits,
- de la consommation d'énergie et des autres émissions des produits vendus.

⇒ **Un bilan carbone est mis en place sur 28% des aéroports de plus 400 000 passagers, représentant 75% du trafic de cette catégorie.**





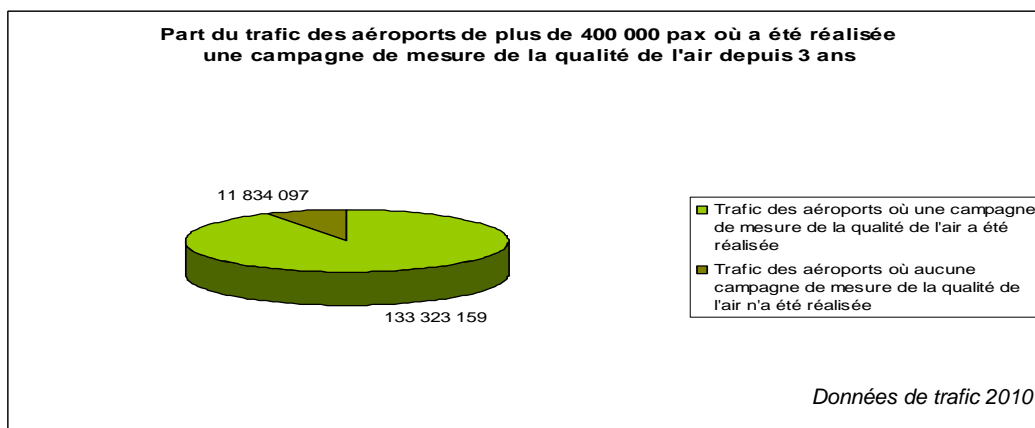
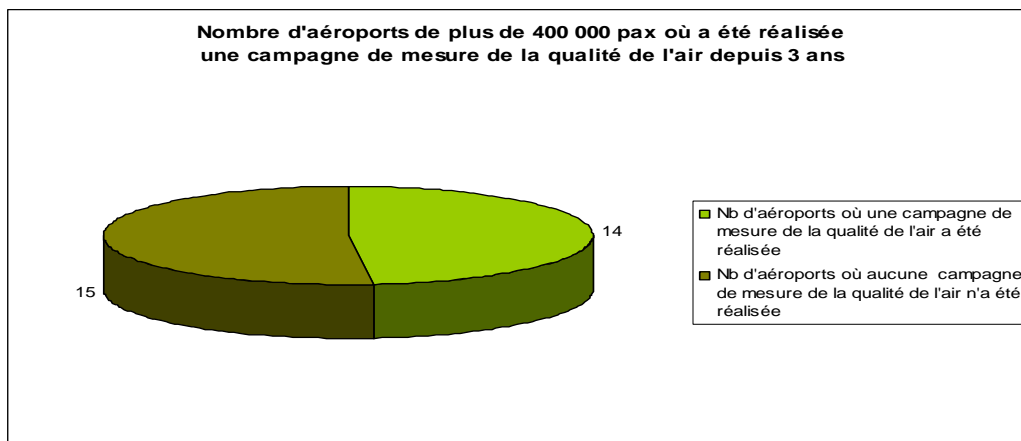
## 6. Mesure de la qualité de l'air

La pollution atmosphérique n'ayant pas de frontière, les polluants sont transportés sur des distances variables par les mouvements des masses d'air.

Un aéroport constitue une zone d'activité où se côtoient et interagissent un nombre important d'acteurs aéroportuaires (bagagistes, exploitant d'aéroport, transporteurs, compagnies aériennes, etc.). Ces activités de service sont autant de sources d'émissions atmosphériques :

- **Sources fixes :**
  - les APU (groupes auxiliaires de bord) et GPU (groupes de parc),
  - les centrales énergétiques,
  - les autres sources fixes (machines...).
- **Sources mobiles :**
  - les véhicules des salariés,
  - les véhicules et engins aéroportuaires de l'exploitant et des prestataires,
  - les véhicules des passagers et accompagnants, les taxis et les transports en commun,
  - les voitures de location,
  - les aéronefs,
  - les activités d'entretien des espaces verts.

⇒ Une campagne de mesure de la qualité de l'air avec l'aide d'un organisme indépendant a été effectuée sur 48% des aéroports de plus de 400 000 passagers, représentant 92% du trafic de cette catégorie.

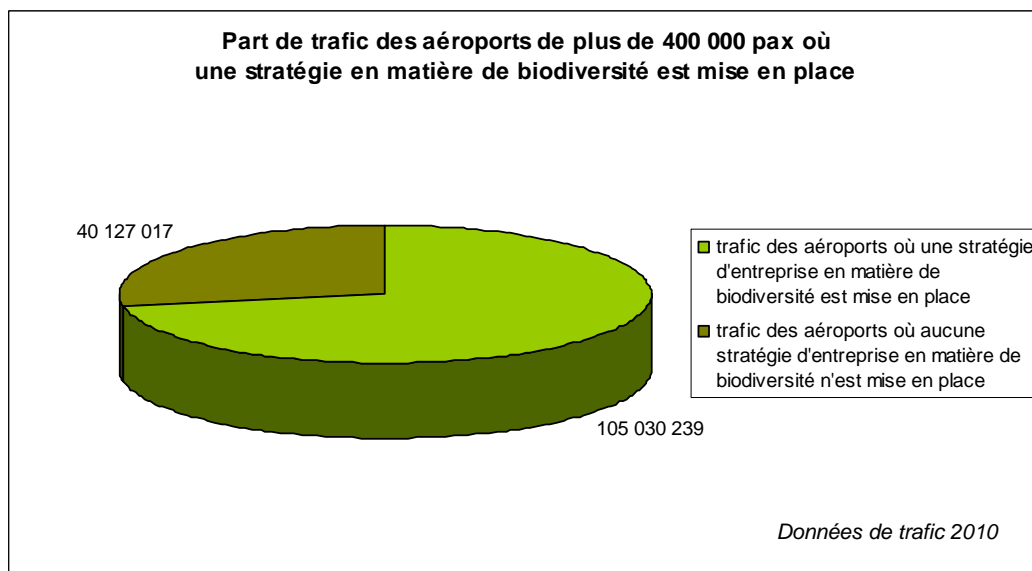
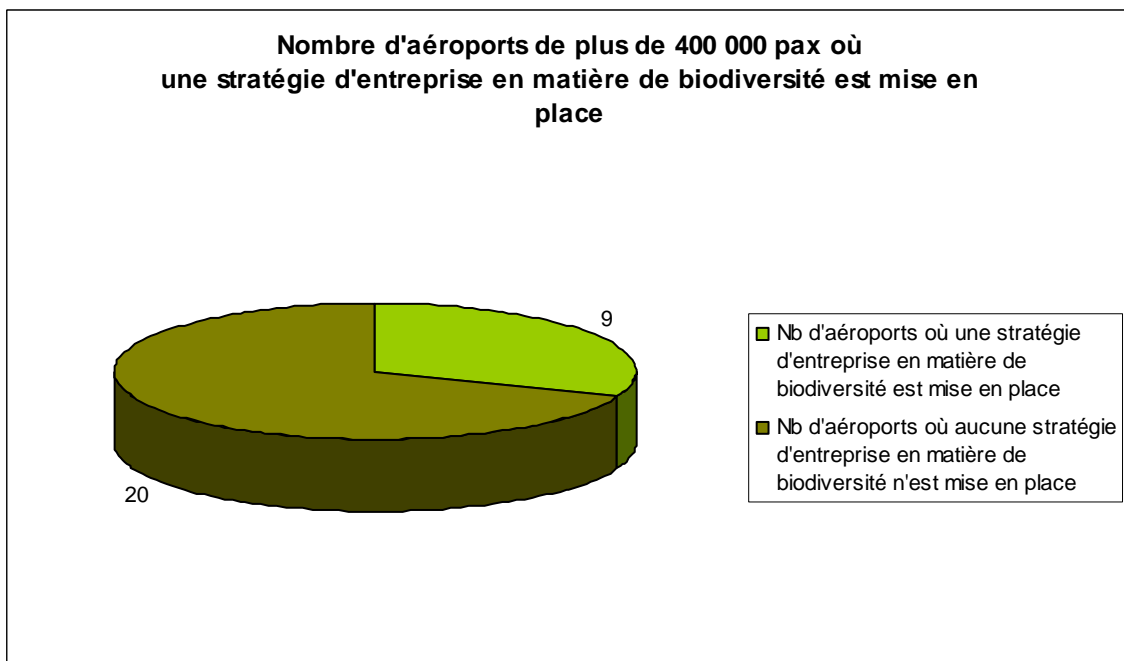




## 7. Protection de la faune et de la flore

L'aéroport moderne, qui comprend d'importantes zones artificialisées et diverses installations susceptibles de porter atteinte à l'environnement, se doit de prendre en compte la protection du milieu naturel dans son développement tout en maintenant un très haut niveau de sécurité de son activité. L'aéroport doit donc être un acteur de la préservation de la biodiversité tout en respectant les contraintes qui lui sont propres (prévention du péril animalier, servitudes de dégagement...).

⇒ **Une stratégie d'entreprise en matière de biodiversité est mise en place sur 31% des aéroports de plus de 400 000 passagers, représentant 72% du trafic de cette catégorie.**



## Conclusion

---

Selon les thèmes, entre 1/3 et 2/3 des exploitants d'aérodrome sont aujourd'hui fortement engagés dans des pratiques de développement durable. La taille des entreprises, et donc les moyens dont elles disposent, jouant un rôle essentiel en l'espèce, cet engagement concerne les aéroports où s'effectuent plus des 3/4 du trafic.

Cette enquête sera renouvelée régulièrement afin de suivre l'évolution des indicateurs précités.

## L'UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

L'Union des Aéroports Français, syndicat professionnel, regroupe 137 membres qui exploitent 155 aéroports en France métropolitaine et outre mer, soit la totalité du trafic commercial français.

L'Union des Aéroports Français agit dans deux domaines d'activité :

### → **L'exploitation aéroportuaire**

L'Union :

- représente les intérêts de ses membres auprès des pouvoirs publics, des compagnies aériennes ou des fournisseurs (groupement d'achats),
- négocie avec les partenaires sociaux des conventions nationales,
- assiste les membres pour des conseils en matière juridique, économique et financière,
- gère des services tels que le portail internet [www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr) (informations sur les aéroports, offres d'emploi, actualité, guide du passager aérien...), les systèmes d'assurance et la protection juridique,
- assure la promotion et la valorisation des aéroports au niveau national (qualité, événements, éditions)

### → **Le développement du transport aérien**

L'Union :

- assiste ses membres dans leurs relations avec les transporteurs aériens,
- s'attache à promouvoir le développement et l'image de l'aviation d'affaires,
- édite le Guide des Aéroports Français, véritable outil de travail pour le monde aéroportuaire et aérien (données techniques et commerciales des aéroports français).



**UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS**

28, rue Desaix -75015 Paris - Tel : 01 40 65 98 68 -Fax : 01 47 34 16 07  
[www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr) - courriel : [secretariat@uaf.aeroport.fr](mailto:secretariat@uaf.aeroport.fr)