

La stratégie territoriale des aéroports

Jean-Yves VALIN
Directeur de la stratégie et de la qualité
Aéroports de Paris
<http://www.aeroportsdeparis.fr>

Plan

1. **Qu'est-ce qu'un aéroport ?**
2. **La multiplicité des relations entre aéroports et territoires**
3. **Un exemple concret de concertation**
4. **La captation de trafic des aéroports**
5. **La stratégie d'Aéroports de Paris**

Plan

1. **Qu'est-ce qu'un aéroport ?**
2. **La multiplicité des relations entre aéroports et territoires**
3. **Un exemple concret de concertation**
4. **La captation de trafic des aéroports**
5. **La stratégie d'Aéroports de Paris**

Positionnement des aéroports parisiens

2ème groupe aéroportuaire européen⁽¹⁾ :

82,5 millions de passagers en 2006
(+4,85% // 2005)
environ 460 compagnies

1er groupe aéroportuaire européen en fret et courrier

2,24 M tonnes de fret et de courrier traités en 2006 (+5,8% // 2005)

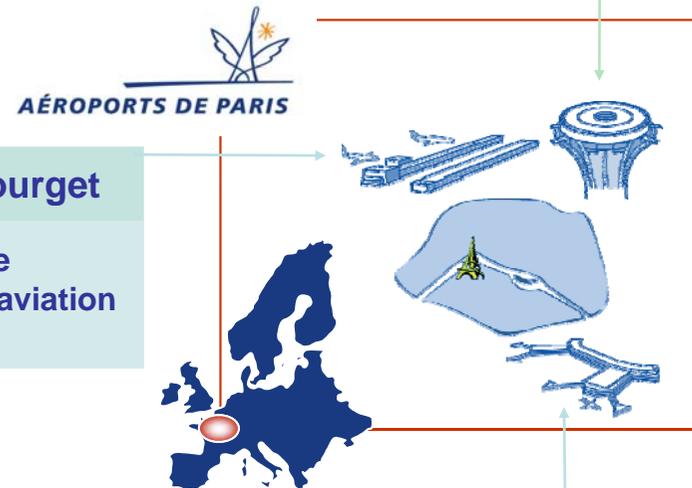
6 686 ha : le plus grand domaine aéroportuaire d'Europe

10 818 employés en moyenne en 2006 (dont filiales : 3245)

(1) En termes de chiffre d'affaires aéroportuaire
(2) AAG : aéroports d'aviation générale

Paris-Charles de Gaulle

- 2ème aéroport européen en nombre de passagers
- 1er aéroport européen en tonnes de fret traitées (fret + courrier)
- 7è aéroport mondial



Paris-Le Bourget

1ère plate-forme européenne d'aviation d'affaires

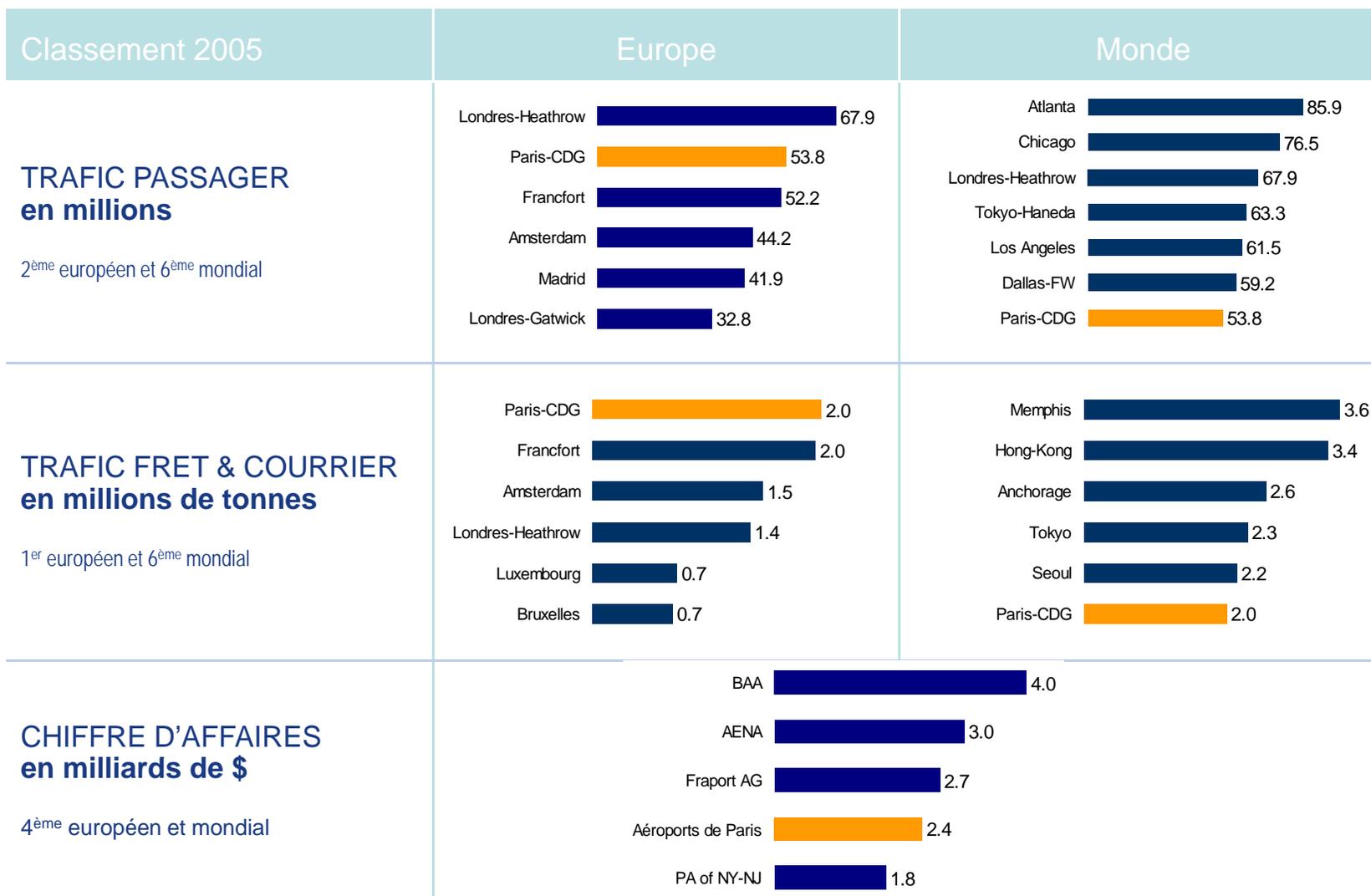
AAG ⁽²⁾

- 10 aérodromes
- 1 hélicoptère

Paris-Orly

10ème aéroport européen en nombre de passagers

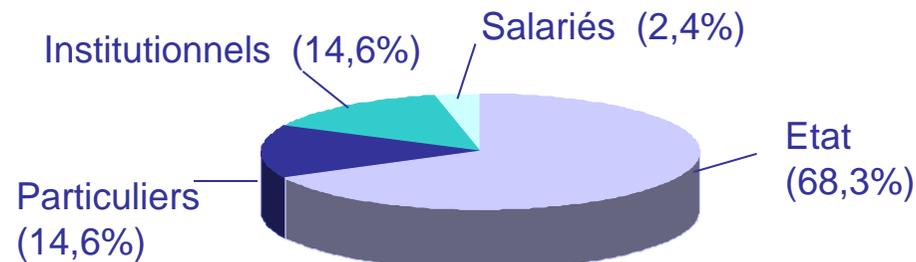
Paris-CDG est un des leaders mondiaux



Statut d'Aéroports de Paris

- Juillet 2005 : Aéroports de Paris, précédemment établissement public, a été transformé en société anonyme (100 % des actions détenues par l'Etat)
- Juin 2006 : augmentation du capital (+ 600 M€) et simultanément cession d'actions par l'Etat

Répartition du capital le jour de l'IPO



Plusieurs grandes natures d'activités

	<i>En M€</i>		
	2005	2006	Var %
Services aéroportuaires 	1 600,6	1 726,4	+ 7,9%
Escale et prestations annexes 	167,9	177,1	+ 5,5%
Immobilier 	168,3	175,7	+ 4,3%
Autres activités 	199,8	226,3	+ 13,3%
TOTAL	1 920,8	2 076,8	+ 8,1%

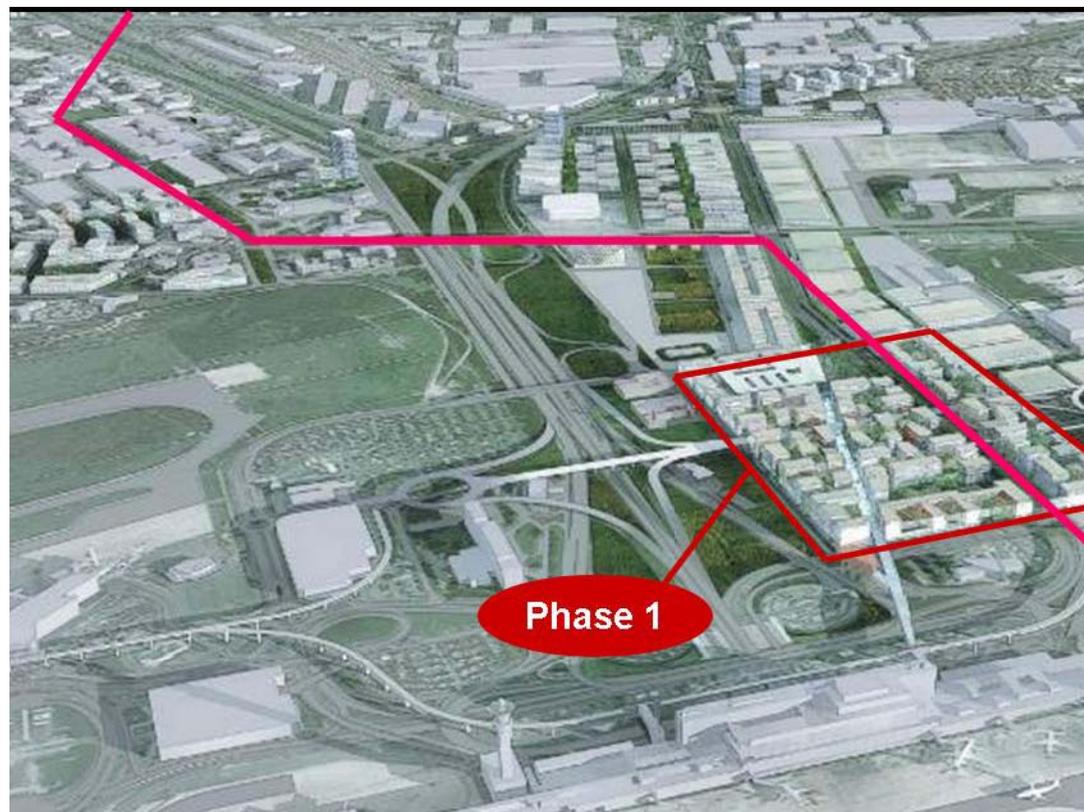
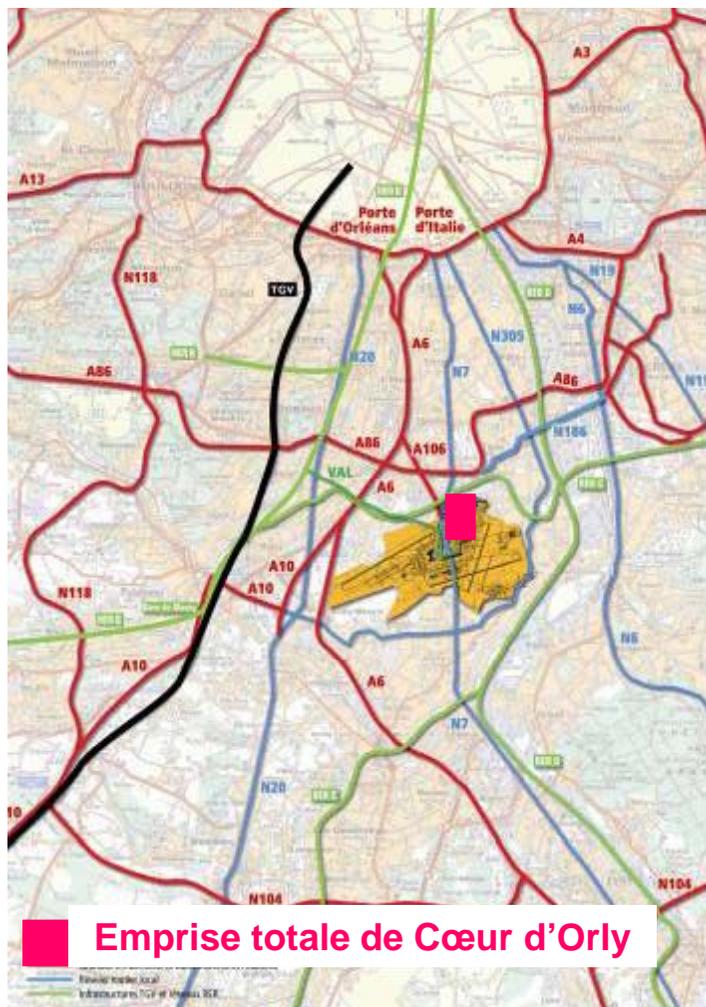
- **Services aéroportuaires**
dont commerces, parcs de stationnement, ...
- **Escale et prestations annexes**
- **Immobilier**
- **Autres activités**

L'activité immobilière dynamisée par les nouveaux projets

Nouveaux projets facturés en 2006						Total 2006
Diversification	✓	✓	✗	✗	✗	24,8 ha
Terrains loués à des tiers	2,9 ha	9,5 ha	3,7 ha	5,7 ha	3,0 ha	

Sur ces 24,8 ha, 107 200 m² SHON seront construits par des tiers (objectif 2010: + 315000 m² SHON)

Cœur d'Orly: un pôle tertiaire d'Ile-de-France



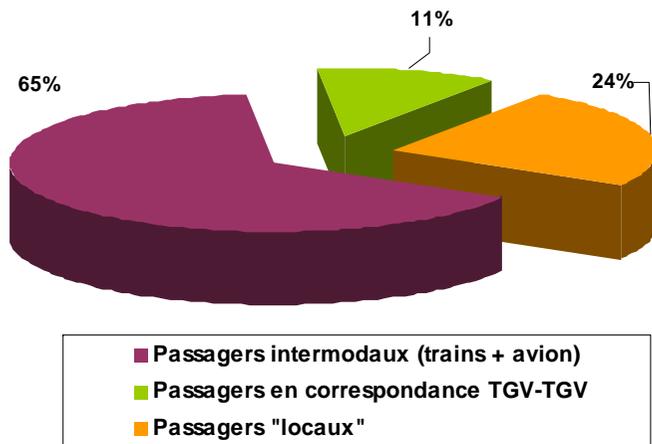
Tracé du tramway en provenance de Villejuif
Ouverture prévue en 2012

Les gares aéroportuaires LGV

Aéroport Paris - Charles de Gaulle



Structure de la demande à la gare TGV de Paris-CDG



➤ Les passagers intermodaux

- = 2/3 de la demande totale dans la gare TGV de Paris-CDG
- = 1 700 000 passagers en 2005
- = 3,1% du trafic total de Paris-CDG en 2005
- = près de 10% du trafic de correspondance de Paris-CDG
- = 37% du trafic domestique de Paris-CDG

➤ Les passagers "locaux"

- = 1/4 de la demande totale
- = 675 000 passagers → la gare de Paris-CDG joue un rôle de **gare de proximité** qui permet la désaturation des gares ferroviaires parisiennes

➤ Les passagers en correspondance TGV-TGV

- = 11% de la demande totale → la gare TGV de Paris-CDG joue un rôle de **hub ferroviaire**

Plan

1. Qu'est-ce qu'un aéroport ?
2. La multiplicité des relations entre aéroports et territoires
3. Un exemple concret de concertation
4. La captation de trafic des aéroports
5. La stratégie d'Aéroports de Paris

La multiplicité des relations entre aéroports et territoires

Un aéroport

- apporte à sa région un service de transport aérien et se nourrit de son activité (cercle vertueux)
- induit une activité économique de support
- génère de l'emploi
- génère de la fiscalité

... et nécessite une insertion dans son environnement :

- transports
- habitat
- formation
- gestion de ville
- protection contre le bruit
- gestion des émissions gazeuses (p.m.)

Synergie service aérien <-> activités

La France

1^{ère} destination touristique au monde

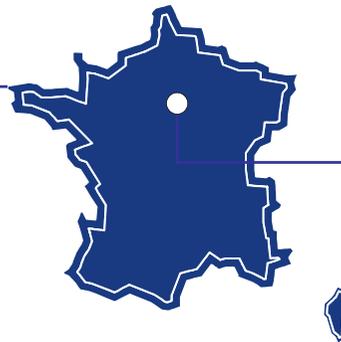
(plus de 75 millions de touristes étrangers en 2005)

700 000 touristes chinois en 2005

(potentiel de croissance considérable à long terme)

2^e rang européen pour le nombre d'implantations de sociétés internationales

(17% des nouvelles implantations européennes en 2004)



Paris / Île-de-France

1^{ère} agglomération européenne

⇒ 9,9 millions d'habitants

1^{ère} destination mondiale pour le tourisme (26 millions de visiteurs étrangers en 2005)

1^{ère} ville au monde pour les congrès internationaux (229 congrès internationaux à Paris en 2005)

1^{ère} ville d'Europe pour l'offre hôtelière

1^{ère} région économique de France 30% du PIB français 32% des exportations françaises



Cette activité profite fortement à l'économie locale et régionale...

- 700 entreprises localisées sur l'emprise de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle **et 13 500 dans le bassin d'emploi de Roissy**
- 17 Mds € de chiffre d'affaires* généré sur l'emprise dont 10 Mds € injectés dans l'économie régionale
–1/3 des achats hors produits pétroliers bénéficient directement aux entreprises des villes et départements limitrophes
- 120 M € distribués aux collectivités locales au titre de la taxe professionnelle

*A partir de l'étude IAURIF 2004 extrapolée aux données 2005

...et est un moteur pour l'économie et la compétitivité nationales

Economie

- 280 000 emplois totaux engendrés en France par l'activité à Paris-CDG
- 4,5 Mds € de recettes liées aux touristes extra-européens traités par Paris-CDG
- 6 Mds € de vente à l'export pour le transport aérien en France essentiellement grâce au hub de Paris-CDG, 1er exportateur de services de transport en 2005

Compétitivité

- Lien fondamental qui permet aux régions françaises d'être connectées aux marchés mondiaux
- 1/4 de la valeur des échanges avec les pays tiers
- Rôle essentiel et vital pour les secteurs qui tirent la croissance de l'économie française et qui représentent 40% du PIB

L'activité sur Paris-CDG génère plus d'emplois que la moyenne européenne des aéroports

En moyenne

1 million de passagers ou 100 000 tonnes de fret

=

4 500 emplois totaux (directs, indirects, induits et catalysés), dont

1 500 emplois directs

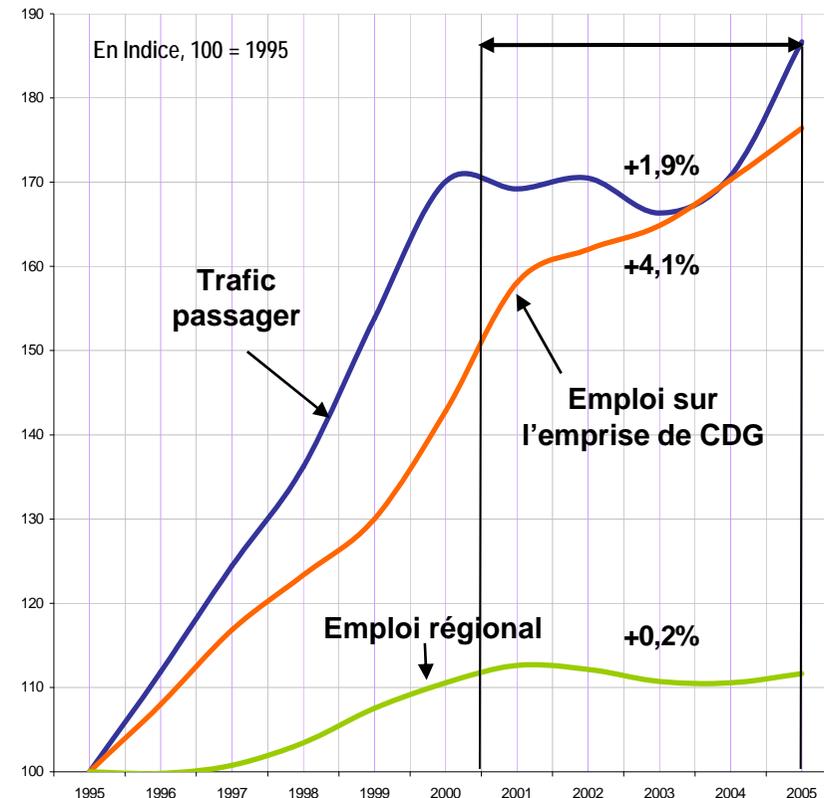
Paris – CDG tire la croissance des emplois régionaux

EMPLOIS

- **80 000 sur l'emprise** dont 90% de CDI
- **245 000 dans le bassin d'emplois de Roissy***
- **4,1% de croissance annuelle** depuis 2000 = **20 fois plus dynamique** que la région IdF
- **1er pôle créateur d'emplois** en France avec plus de 4 000 emplois nets créés en 2005

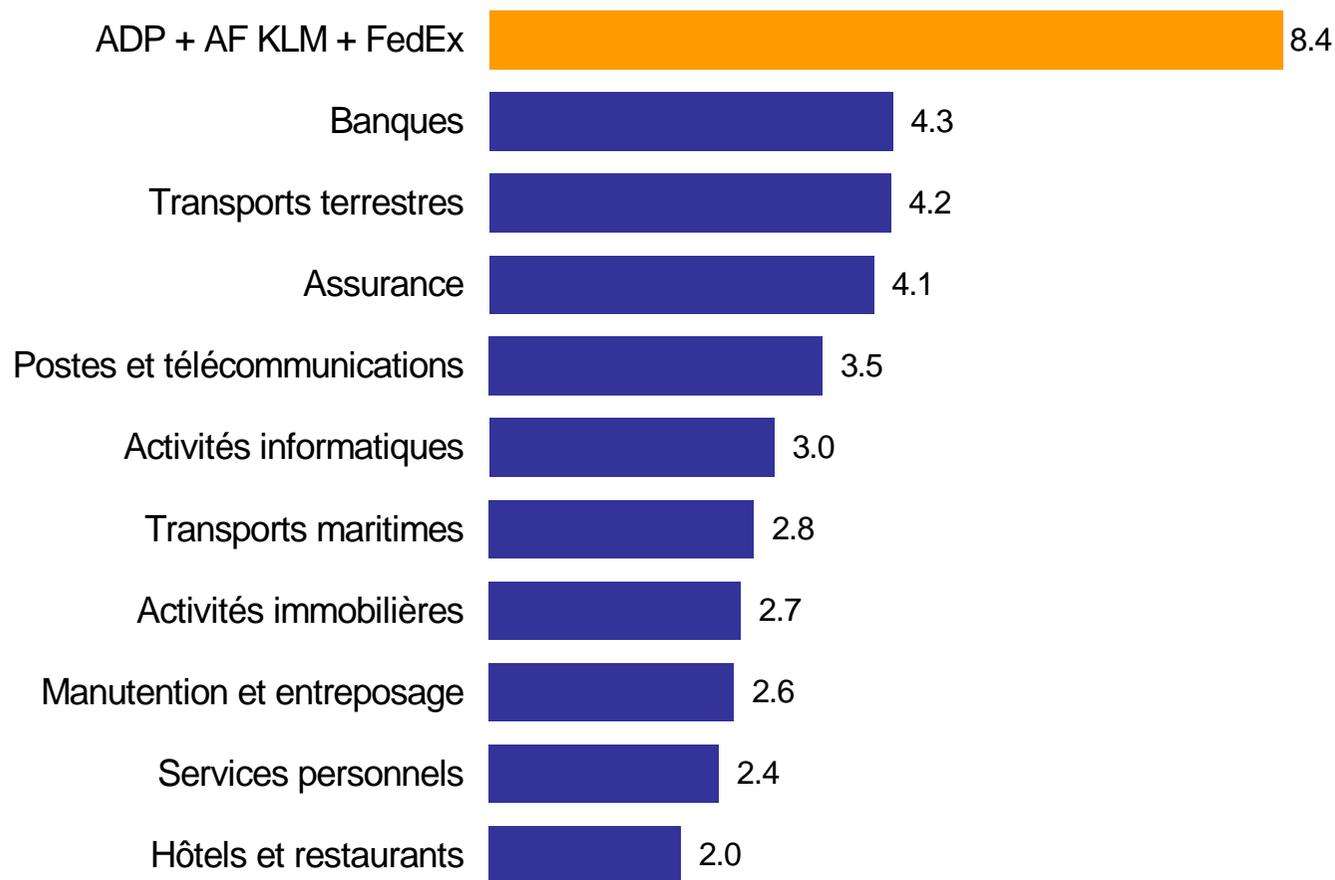
*Emplois recensés par le GARP + ADP + Air France KLM

Evolution des emplois sur l'emprise, de l'emploi régional et du trafic passagers 1995-2005



Le secteur qui consacre le plus à la formation de ses salariés

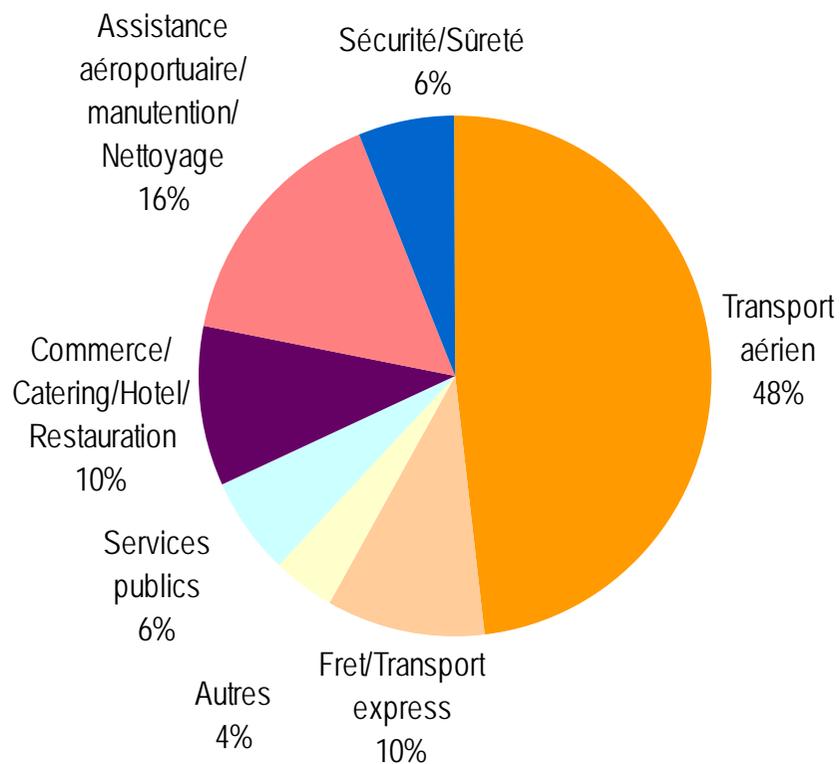
Dépenses de formation par secteur en % de la masse salariale



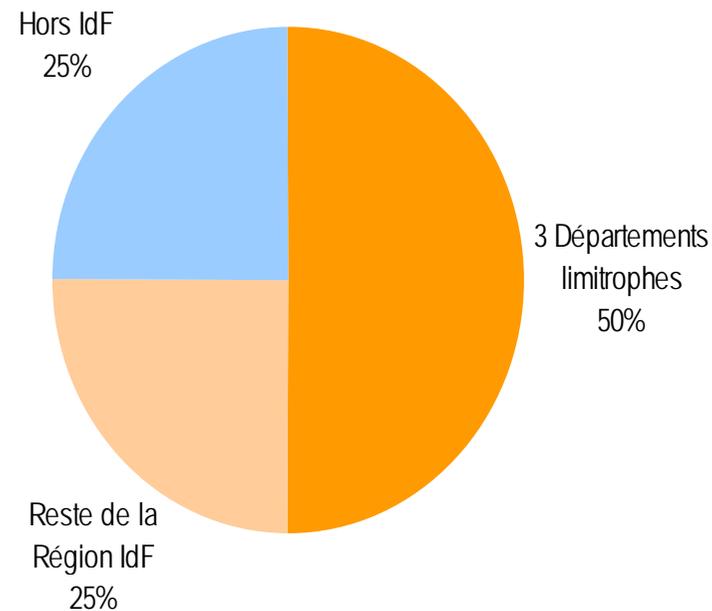
Source : Cereq données 2004, ADP/AF KLM et FedEx données 2005, traitement BIPE

Des emplois variés et majoritairement situés en Ile de France

Répartition des emplois par secteur d'activité en 2005

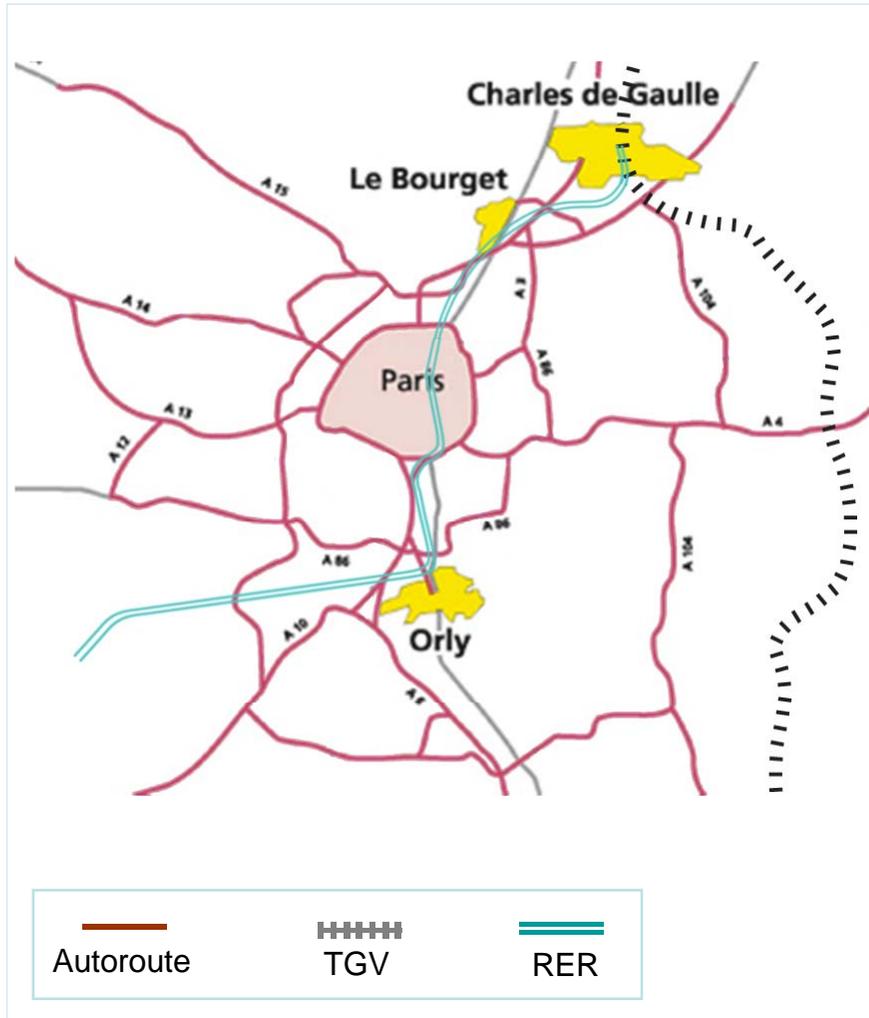


Répartition géographique de la résidence des employés en 2005



Source : ADP

Les transports terrestres



Intermodalité à Paris-Charles de Gaulle

- Gare TGV
Plus de 3 millions de passagers en 2005 dont 75% en connexion train/avion
Représente 3% du trafic passager
Plus de 60 liaisons par jour vers Bruxelles et la province (Lyon, Lille, Marseille, Rennes)

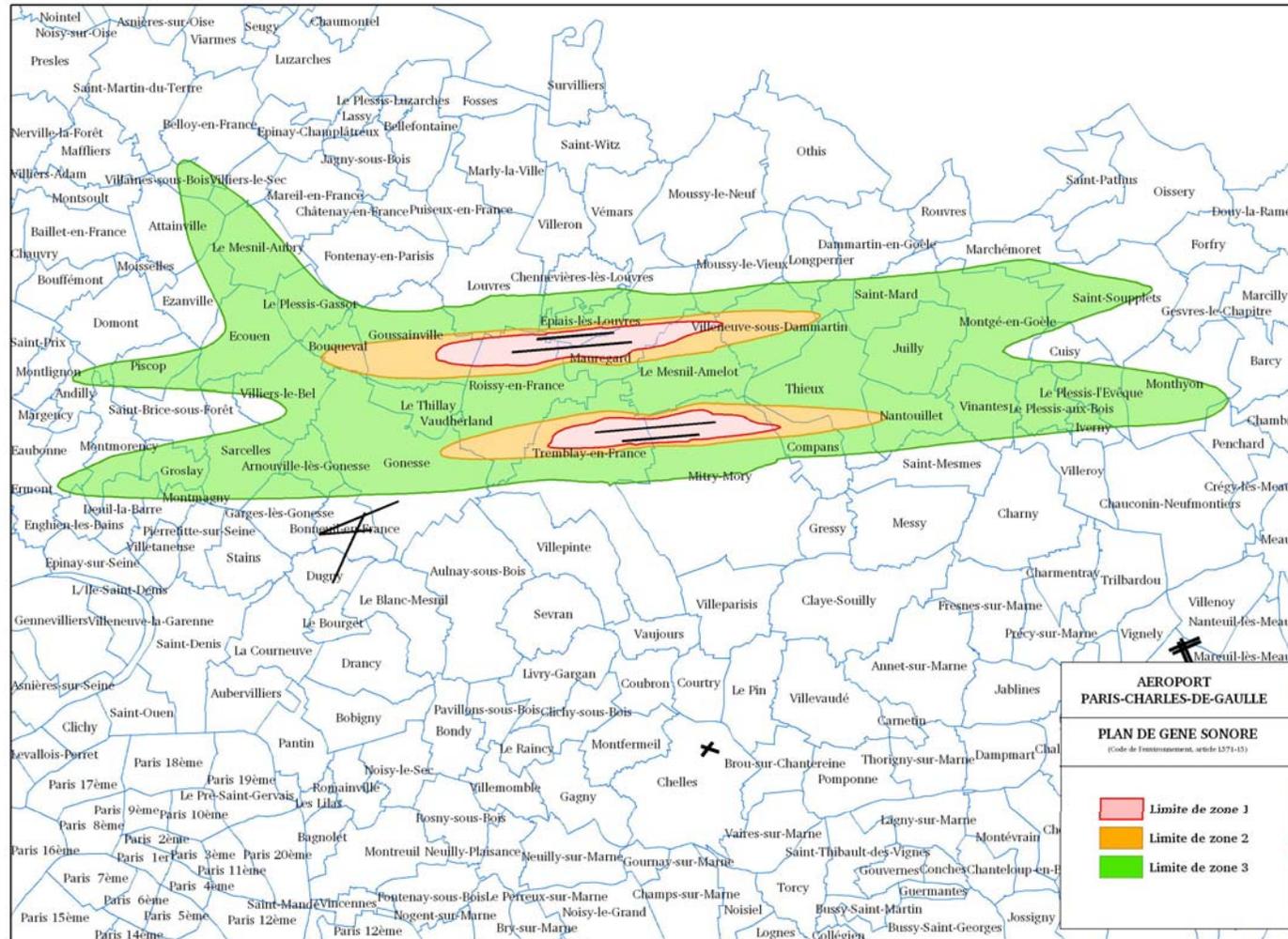
Accès à Paris-Charles de Gaulle

- Réseau autoroutier dense (A1, A3 et A104)
- Deux gares RER
- Projet CDG Express (en service en 2012)
Paris à 20 minutes toutes les 15 minutes

Accès à Paris-Orly

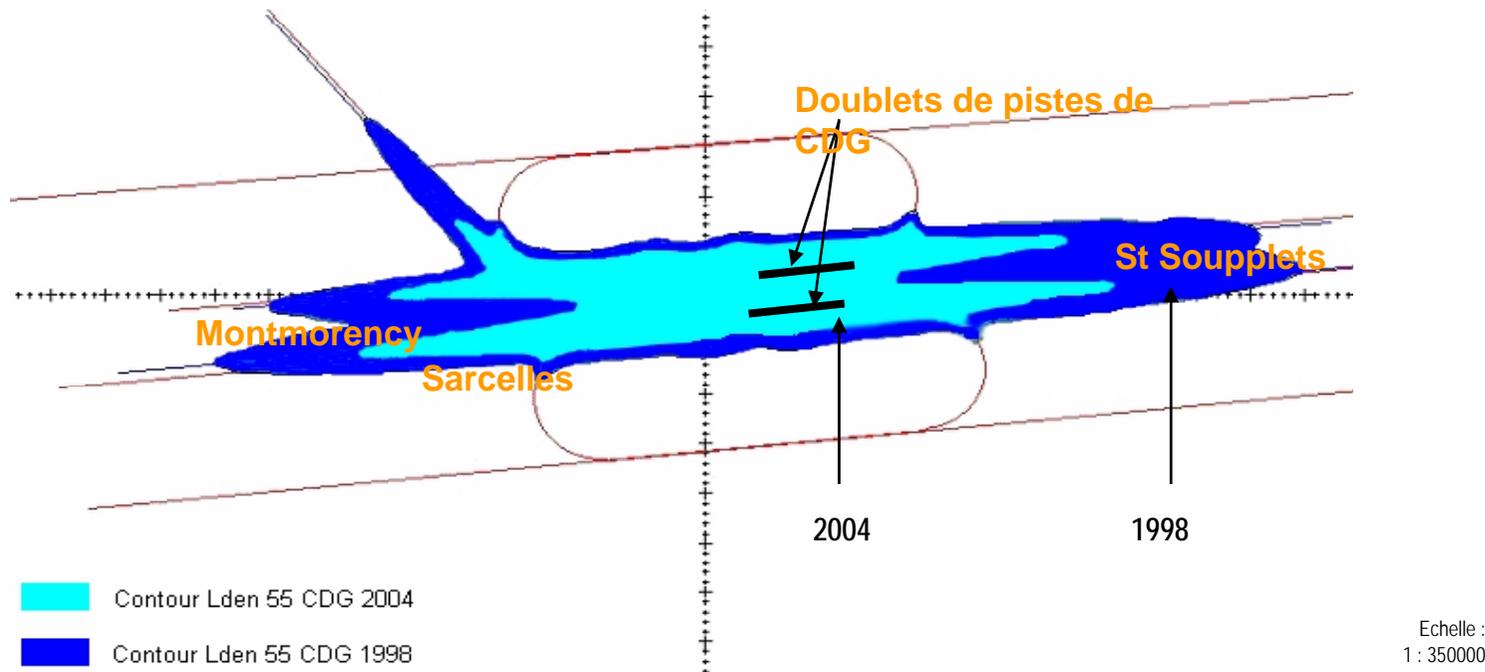
- Réseau autoroutier dense (A6 et A86)
- Liaison directe (Orlyval) vers le RER

Contraintes et aides



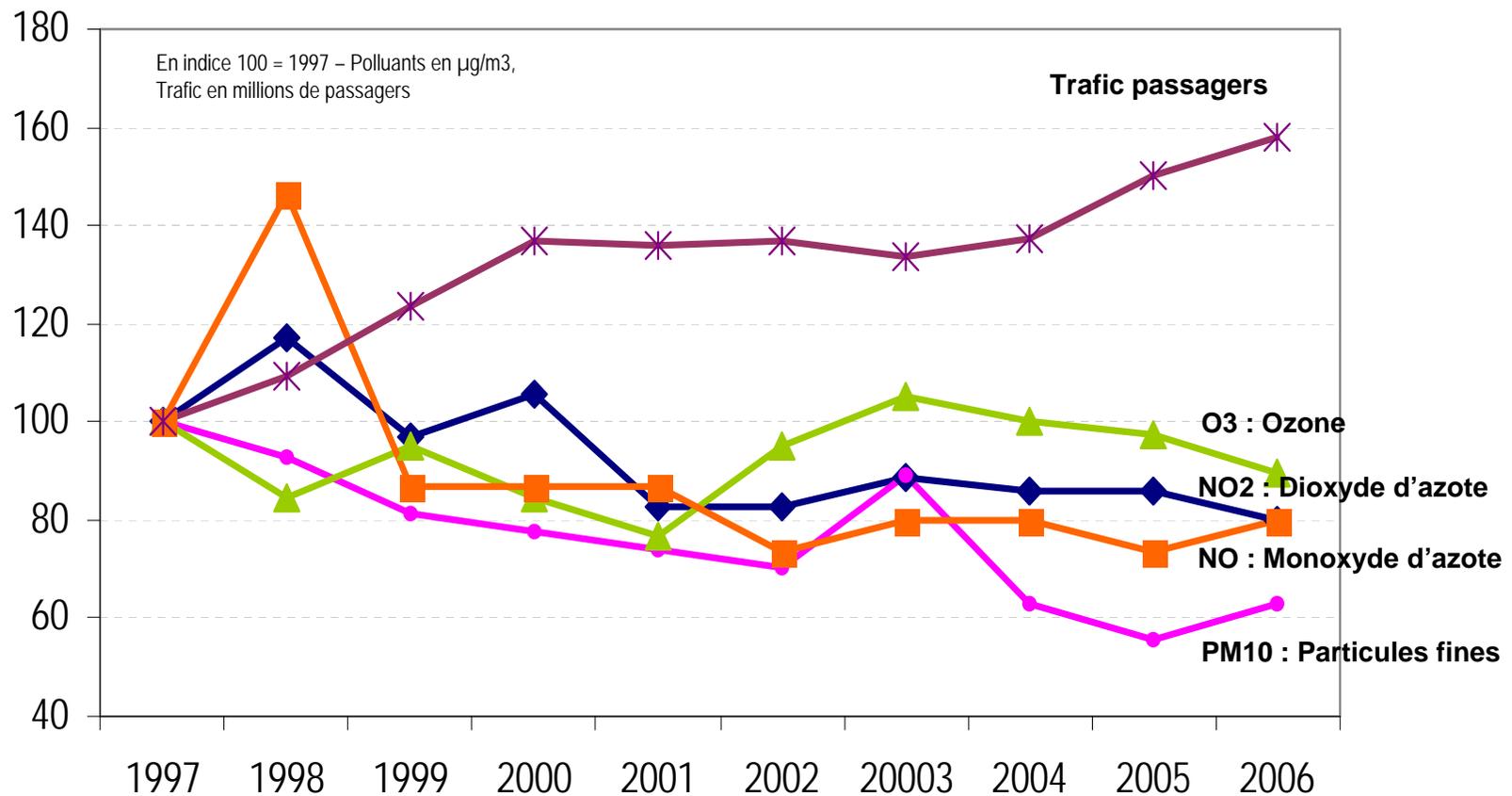
La taille de l'empreinte sonore a été fortement réduite à Paris-CDG

49% de réduction de la taille de l'empreinte sonore à Paris-CDG (contour Lden 55) entre 1998 et 2004 (hors concorde)

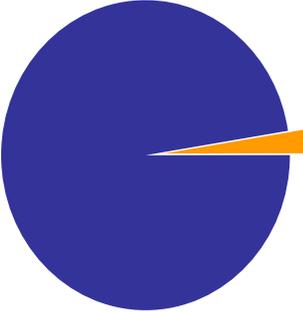


Pollution locale et régionale : en baisse malgré une augmentation de l'activité

Evolution 1997-2006 de la pollution locale sur la plate-forme de Paris CDG



Le poids du transport aérien représente 2,5% des émissions de GES mais 7,5% du PIB

Région	Comparaison du poids des émissions de GES et de l'impact économique	
	Poids des émissions du dans trafic aérien le total lié à l'activité humaine pour l'ensemble des trois GES (CO2, NH4, N2O) exprimés en équivalents CO2	Poids de l'impact économique total (direct, indirect, induit et catalysé) dans le PIB des activités aéroportuaires et du transport aérien
Ile de France	 <p>Trafic aérien (au sein des 1000 premiers mètres de l'atmosphère) 2,5%</p>	 <p>Transport aérien et activité aéroportuaire 7,5%</p>
Monde	 <p>Trafic aérien 2,5%</p>	 <p>Transport aérien et activité aéroportuaire 8,0%</p>

Impact environnemental : des projets en cours apporteront des améliorations très significatives

Réduction des nuisances terrestres liées aux accès

Projet CDG-Express + Plan de déplacement entreprise

Réduction des nuisances aériennes à la source

Projet européen ACARE à 2020

- 80% sur les émissions de NOx des nouveaux avions

une division par deux du bruit des nouveaux avions (notamment -6db sur les moteurs)

50% d'amélioration de la consommation spécifique des nouveaux avions

Permis d'émissions pour le transport aérien

Projet de système d'échange de permis d'émissions

des discussions sont en cours sur une intégration du transport aérien dans le système d'échange de permis d'émissions (Protocole de Kyoto)

Extraits de la Loi n° 2004-172 du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires

Il est créé, sous le nom de « communauté aéroportuaire », une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

La communauté aéroportuaire est chargée de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets.

La communauté aéroportuaire est créée par le représentant de l'Etat dans la région, sur proposition du conseil régional. En l'absence de proposition du conseil régional, le représentant de l'Etat dans la région peut, à l'expiration d'un délai de six mois après notification au conseil régional, créer la communauté aéroportuaire.

Le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire comprend, à parité, deux collèges :

- le collège des collectivités territoriales, ...
- le collège des entreprises, ...

Plan

1. Qu'est-ce qu'un aéroport ?
2. La multiplicité des relations entre aéroports et territoires
- 3. Un exemple concret de concertation**
4. La captation de trafic des aéroports
5. La stratégie d'Aéroports de Paris

Le constat en 2005 (document des Conseils généraux)

« Une plate-forme faiblement dynamique et fortement contrainte

Orly est la seule plate-forme parmi les 25 principaux aéroports européens dont le trafic a décru sur la période 1990-2002 ; c'est aussi celle pour laquelle la **capacité gelée réglementairement** est la plus importante et la plus contrainte : couvre-feu entre 23h30 et 6h, limitation des créneaux attribués annuellement à 250 000. La « vocation » domestique de la plate-forme aéroportuaire d'Orly (PAO), renforcée par la stratégie d'Air France et sa position dominante ainsi que par le poids important des liaisons d'aménagement du territoire, contribue à son faible dynamisme.

Les retombées de la PAO sont **limitées sur le développement économique local** : concentration des activités du transport aérien (50% des emplois) qui implique un niveau d'emploi dépendant du dynamisme des compagnies aériennes, **faible impact de l'activité de la PAO sur le dynamisme du tissu local en raison de son réseau aérien.**

En outre, depuis 1996 de nombreux événements dans le secteur du transport aérien ont conduit à la **perte d'environ 4 000 emplois.** »

Périmètre de la démarche

- **Un pôle constitué de 14 communes qui constitue un pôle économique et urbain majeur en Ile-de-France (263 000 habitants et 147 000 emplois)**

La plate-forme aéroportuaire d'Orly;

Le pôle Orly-Rungis se structure autour du Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis, du parc d'affaires Silic, de la zone Sénia, du centre commercial Belle Epine et du site de la Sogaris ;

Le territoire Centre Essonne - Seine - Orge s'organise autour des pôles d'Orly, des axes de la RN 7 et la Francilienne, de la ville préfecture et universitaire d'Evry, des vallées de la Seine, de l'Orge et de l'Essonne ;

Le centre d'envergure européenne de Massy, Plateau de Saclay, Plateau de Courtaboeuf, situé en Essonne. De nombreux établissements scientifiques, d'enseignement supérieur et des entreprises des secteurs de la recherche et de la haute technologie y sont implantés (System@tic Paris-Région et Meditech Santé).

Las Assises du pôle d'Orly

Un travail sous la forme de 6 ateliers:

- **Atelier 1 : harmoniser les projets de développement**
- **Atelier 2 : améliorer la qualité de vie des riverains**
- **Atelier 3 : faciliter l'accessibilité au pôle**
- **Atelier 4 : renforcer les retombées économique et soutenir l'emploi à l'échelle du pôle**
- **Atelier 5 : optimiser l'offre aérienne**

Définition de l'objectif des ateliers

Confronter les analyses sur le diagnostic, mettre à plat les difficultés et les leviers d'actions en s'appuyant sur la vision des différents acteurs (élus, riverains, salariés, employeurs (y compris ADP), associations) sur chacun des thèmes proposés pour construire des groupes de travail (environ 5) entre les Assises du 21 octobre et les prochaines Assises qui se tiendront à l'automne 2006.

Deux assises :

21 octobre 2005 (diagnostic)

21 novembre 2006 : proposition d'un schéma d'aménagement et de développement durable et partagé du pôle d'Orly

6 axes stratégiques ont structuré le déroulement des travaux

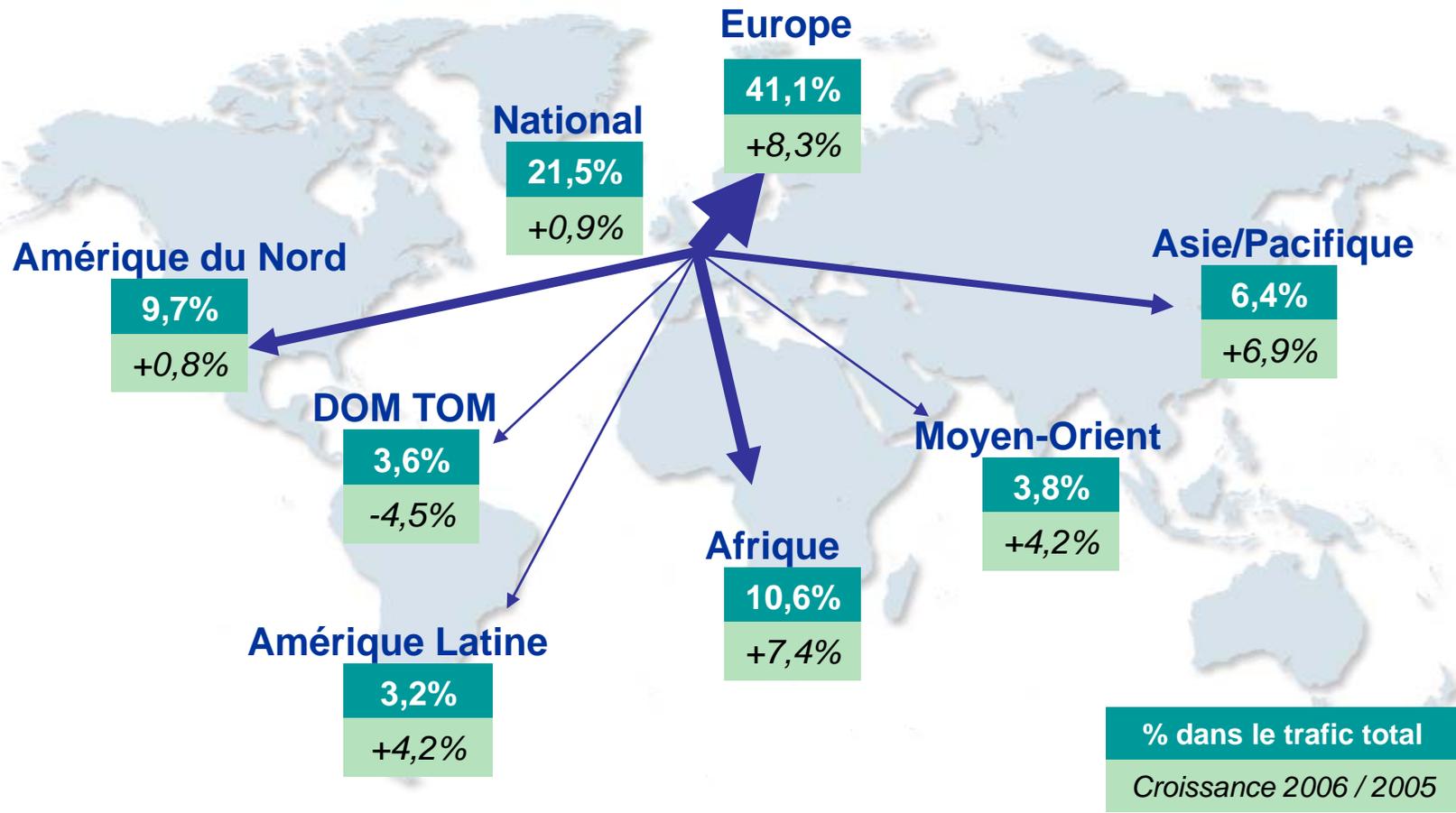
- **Doter le pôle d'Orly d'un projet d'aménagement.**
- **Porter trois projets structurants d'envergure régionale ou nationale (Réaliser le centre de congrès international de Paris-Orly, renforcer la vocation internationale de l'aéroport d'Orly et affirmer le pôle d'Orly dans le réseau ferroviaire Grande Vitesse parisien).**
- **Agir en faveur de la qualité de vie des riverains.**
- **Renforcer l'efficacité des dessertes locales du pôle.**
- **Développer une stratégie immobilière et foncière compétitive et un projet économique lisible pour le pôle.**
- **Accroître les retombées socio-économiques à l'échelle du pôle.**

Pour 2007, l'objectif est la création d'une "structure de gouvernance" qui veillera à la mise en œuvre des différents projets.

Plan

1. Qu'est-ce qu'un aéroport ?
2. La multiplicité des relations entre aéroports et territoires
3. Un exemple concret de concertation
4. La captation de trafic des aéroports
5. La stratégie d'Aéroports de Paris

Trafic : l'Europe, principal moteur de la croissance en 2006



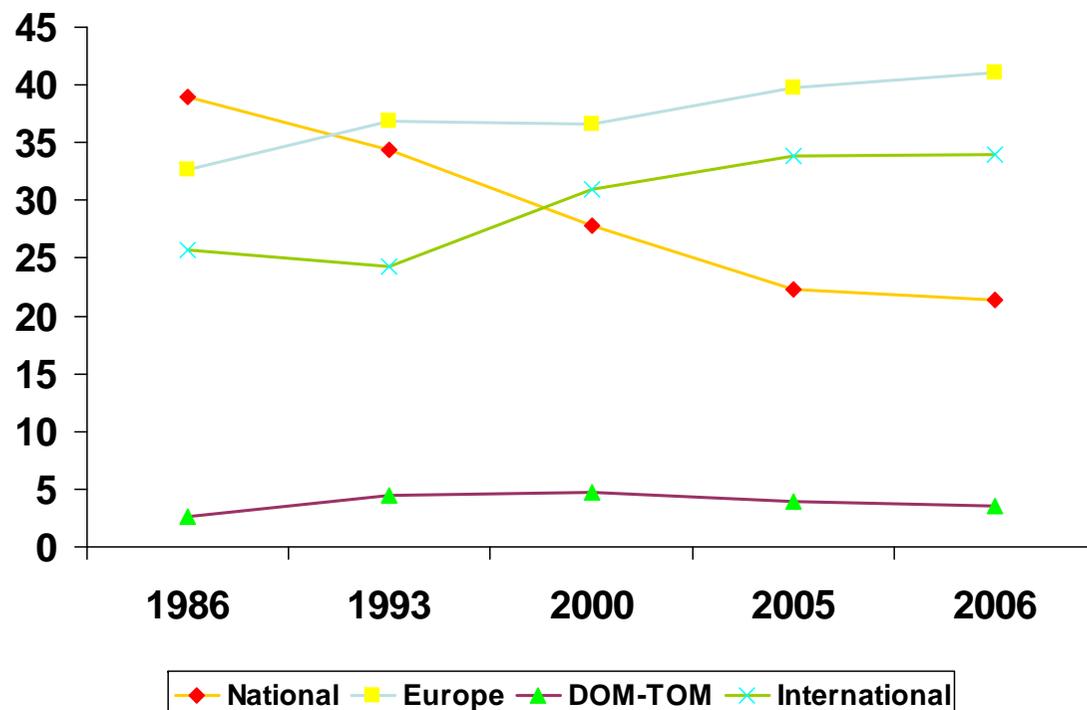
Qui sont les passagers ?

82,5 millions de passagers en 2006

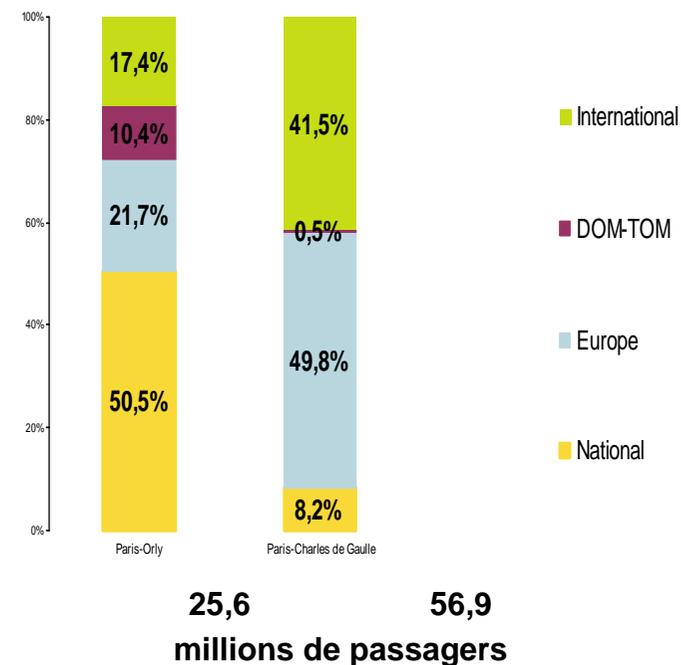


4,8 % de croissance par rapport à 2005

un taux record parmi les grands aéroports européens



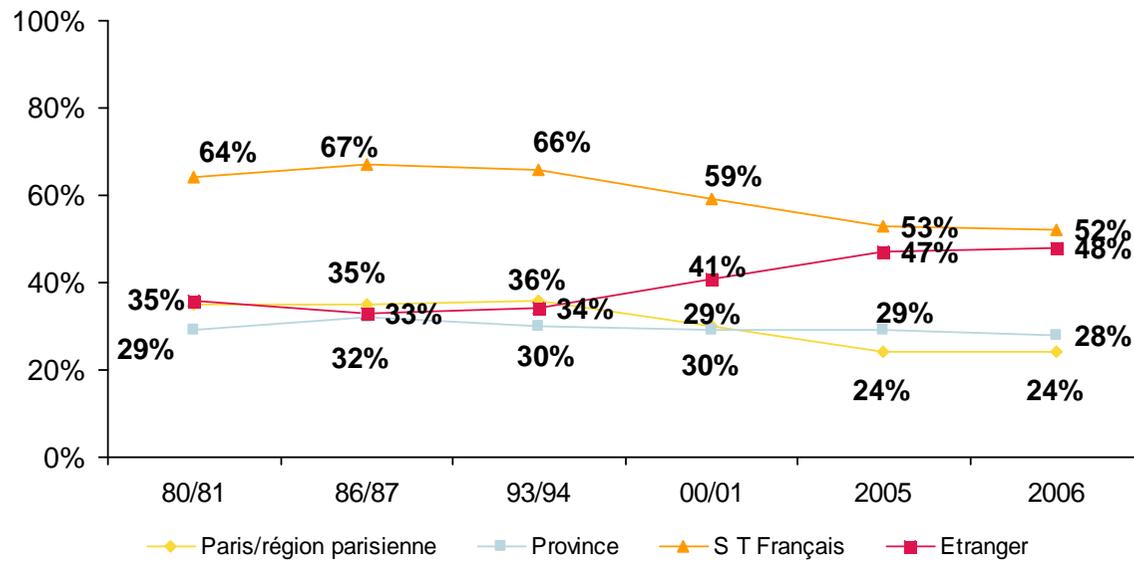
Les aéroports en 2006



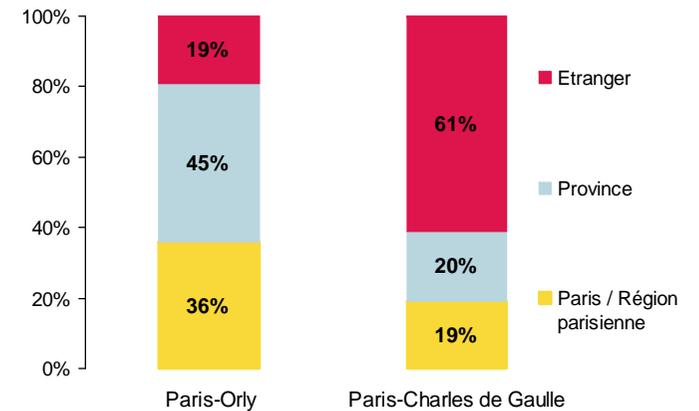
Source: statistiques de trafic Aéroports de Paris

Le profil des passagers: évolution 1980-2006 (1)

Le lieu de résidence



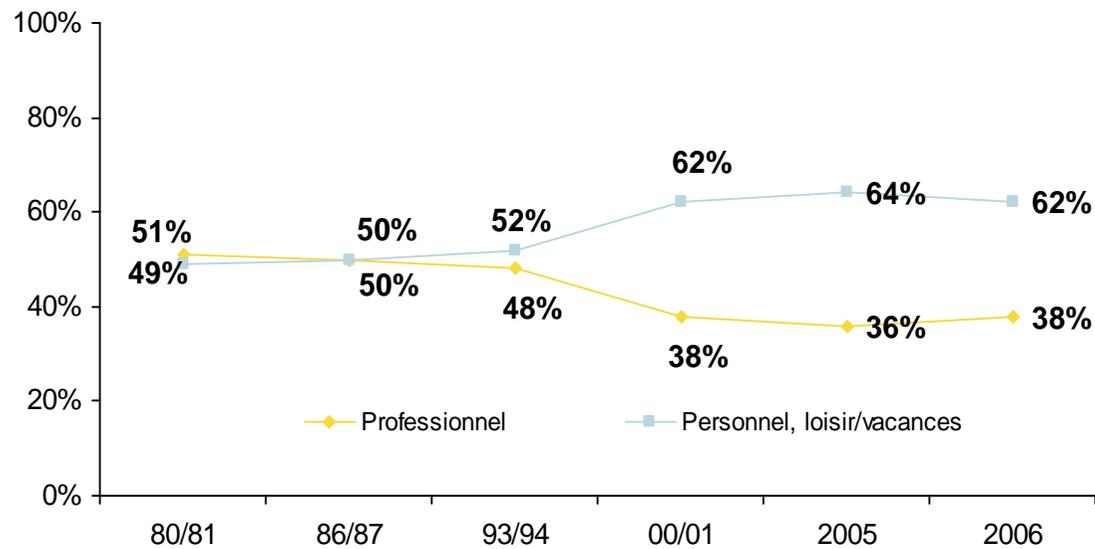
Les aéroports en 2006



Source : Observatoire des passagers
Aéroports de Paris

Le profil des passagers: évolution 1980-2006 (2)

Le motif de déplacement



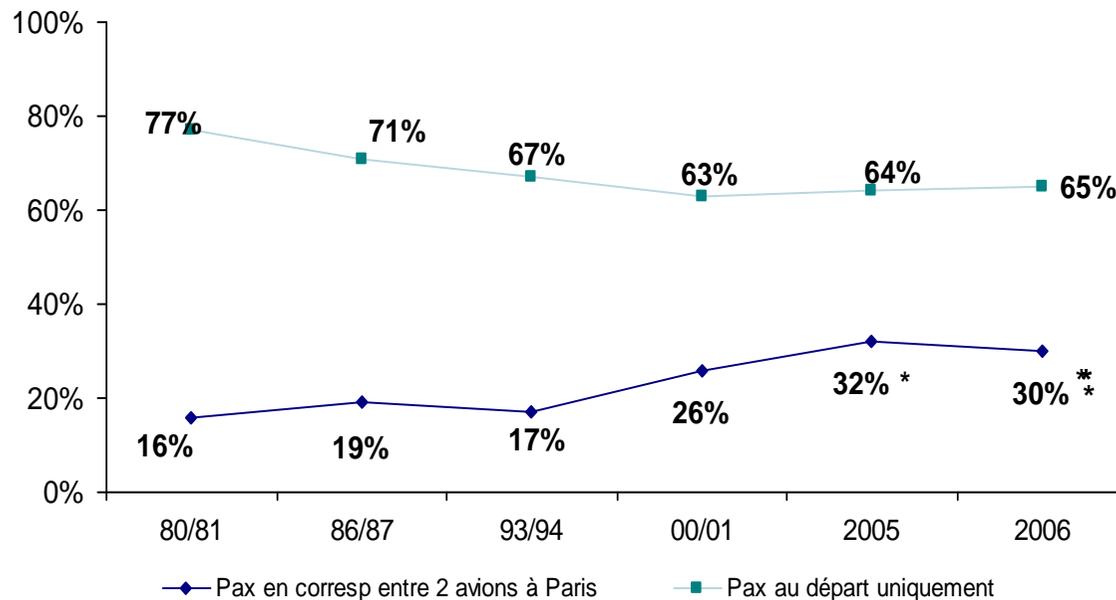
Les aéroports en 2006



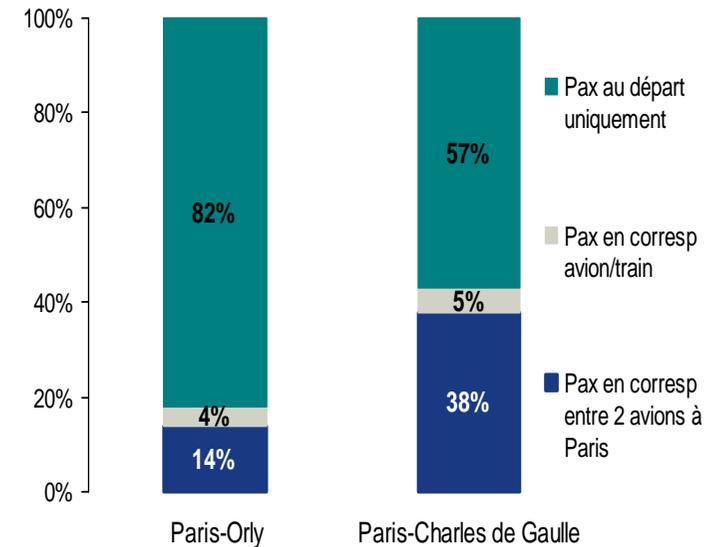
Source : Observatoire des passagers
Aéroports de Paris

Le profil des passagers: évolution 1980-2006 (3)

Les passagers se déclarant en correspondance



Les aéroports en 2006



Source : Observatoire des passagers
Aéroports de Paris

*** Les passagers en correspondance de moins de 2 heures représentent un quart des passagers**

Les passagers en correspondance en 2006

7,4 % des passagers sont en double correspondance avion

« Pour arriver à cet aéroport aujourd'hui vous êtes... »

en correspondance avion

en correspondance train

hors correspondance



Passagers au départ



en correspondance avion

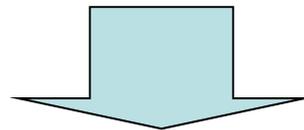
hors correspondance

« Après ce vol vous serez (sur un autre aéroport) ... »

Source : Observatoire des passagers Aéroports de Paris

Quelles concurrences pour les aéroports ?

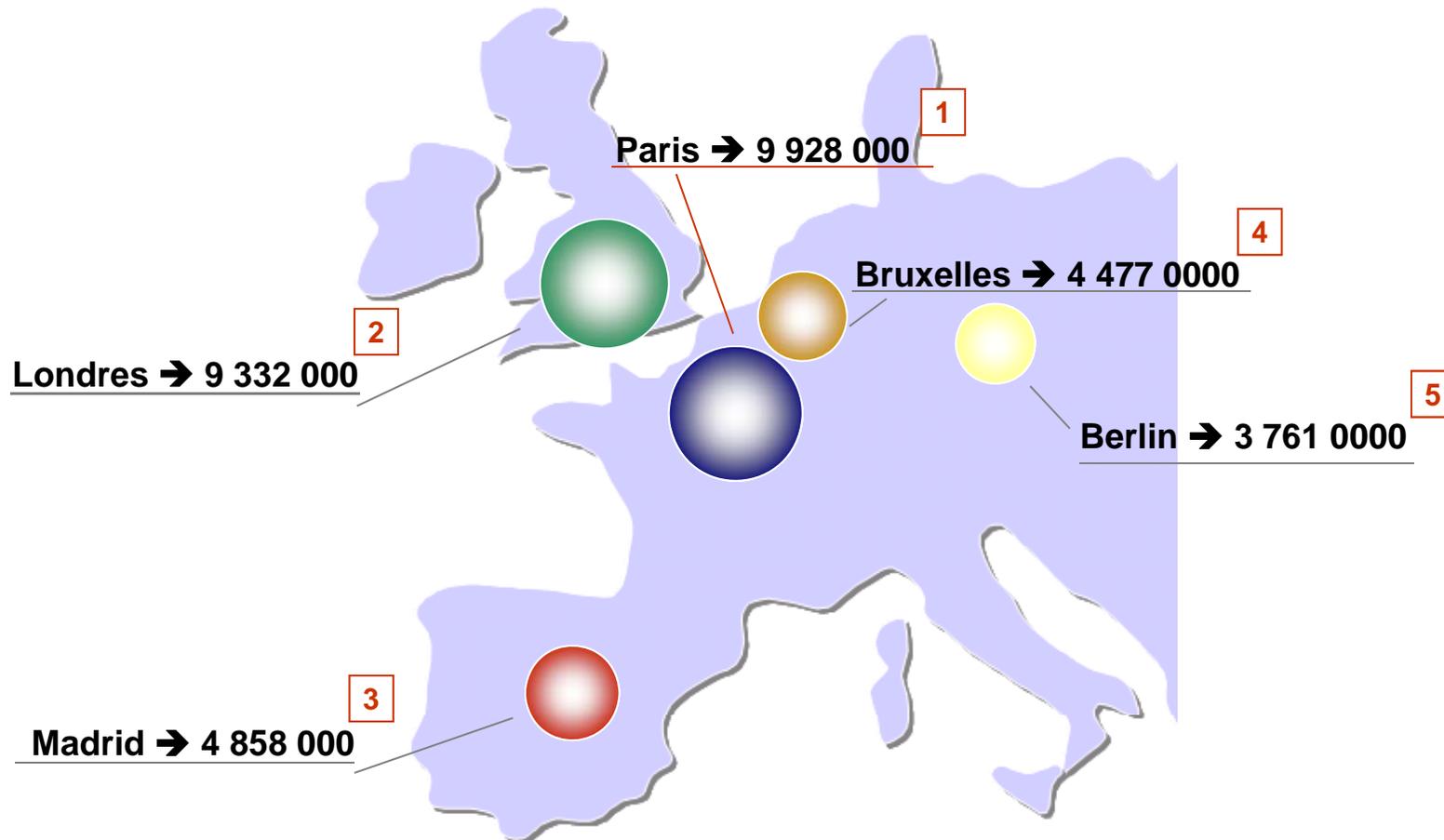
- **Concurrence intermodale (trafic court/moyen courrier)**
- **Choix des aéroports de desserte par les compagnies aériennes, en particulier :**
 - **pour les dessertes intercontinentales**
 - **pour les compagnies à bas coûts**
- **Choix des passagers pour les aéroports de correspondance**



- **La position concurrentielle des compagnies basées**

Le positionnement géographique central → Paris est la première capitale urbaine d'Europe

Classement INSEE des 5 premières capitales européennes en Unité Urbaine de population

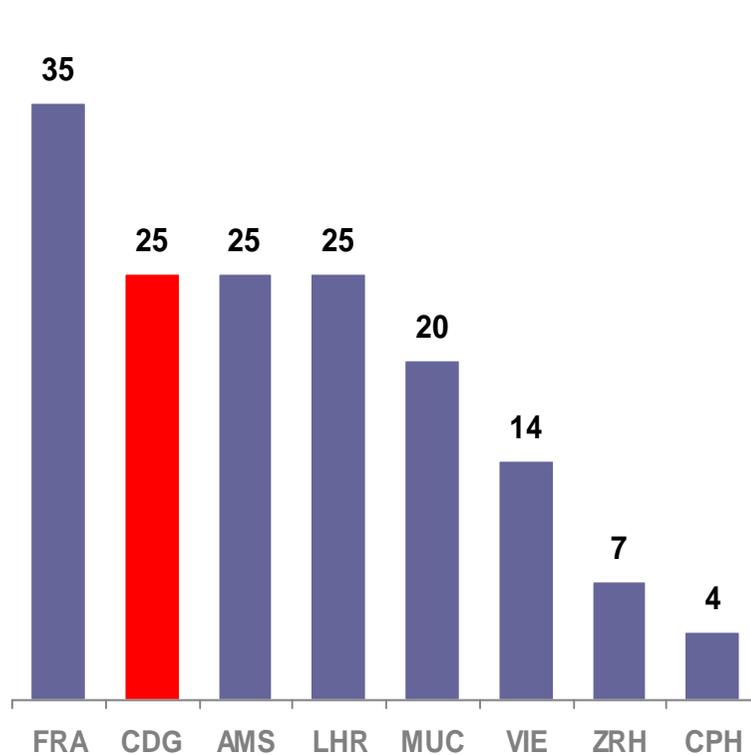


Source : Insee – 2005 – Unité Urbaine de population / Agglomération

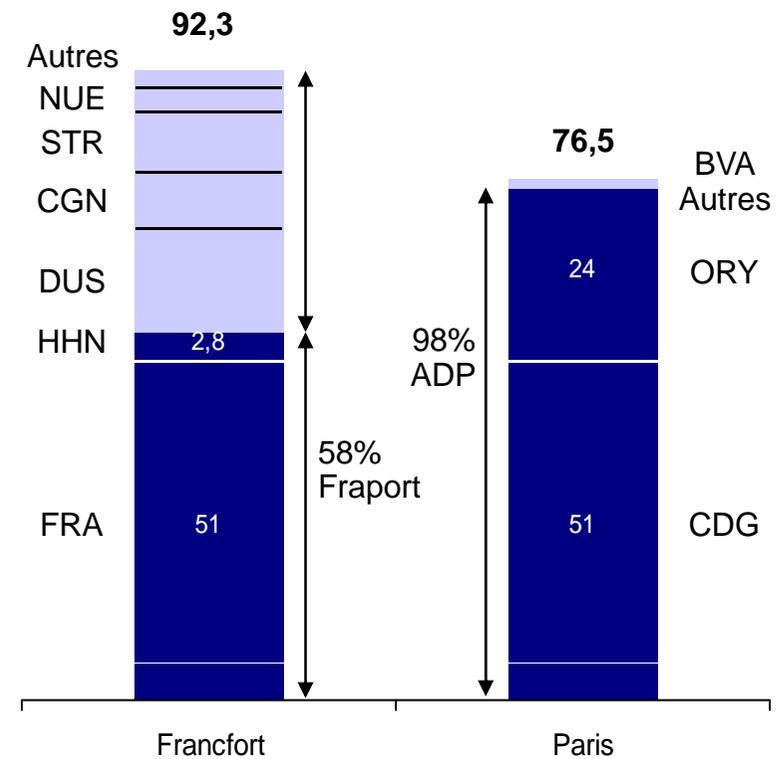
Le positionnement géographique central

□ CDG : 25 millions d'habitants à moins de 200 Km de l'aéroport

□ FRA, une zone de chalandise davantage peuplée mais aussi beaucoup plus « cannibalisée » par d'autres aéroports



Sources : Fraport et Berenberg bank d'après rapports aéroports, rapports 2004 et 2005

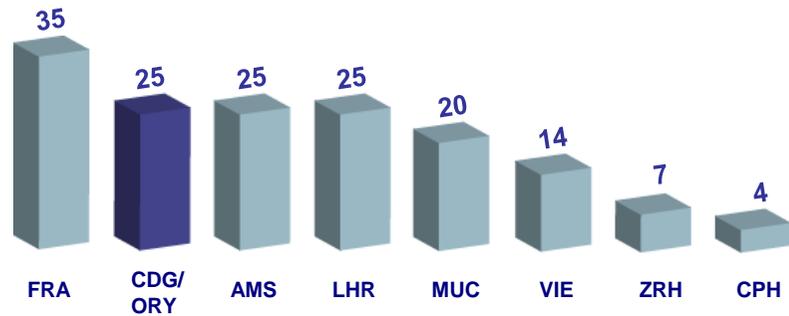


Sources : Données ACI 2004, analyse Arthur D. Little

La position concurrentielle des aéroports parisiens

Zone de chalandise

(m d'habitants à moins de 200 km de l'aéroport)

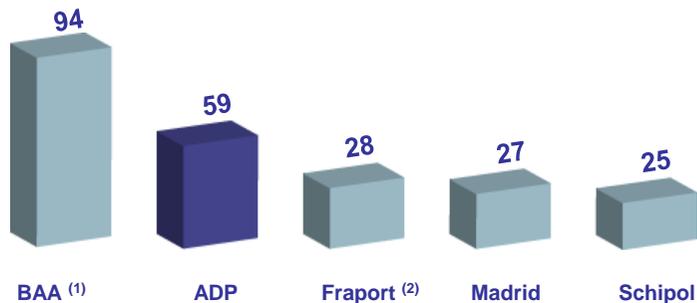


Villes accessibles en moins de 2 heures de vol



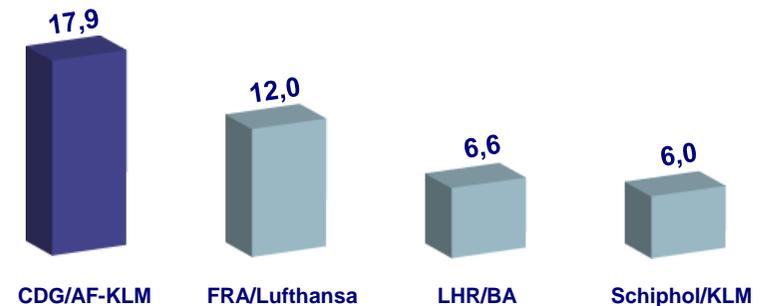
Un trafic O/D solide

(m pax - 2005)



Une offre unique en terme de correspondances

(Milliers d'opportunités de correspondances en moins de 2 heures au cours d'une semaine en 2005)



Source : Air France-KLM

(1) - Heathrow, Gatwick et Stansted
 (2) - IHEDA PE 27 avril 2007 05/10/2009
 Francfort + Hahn

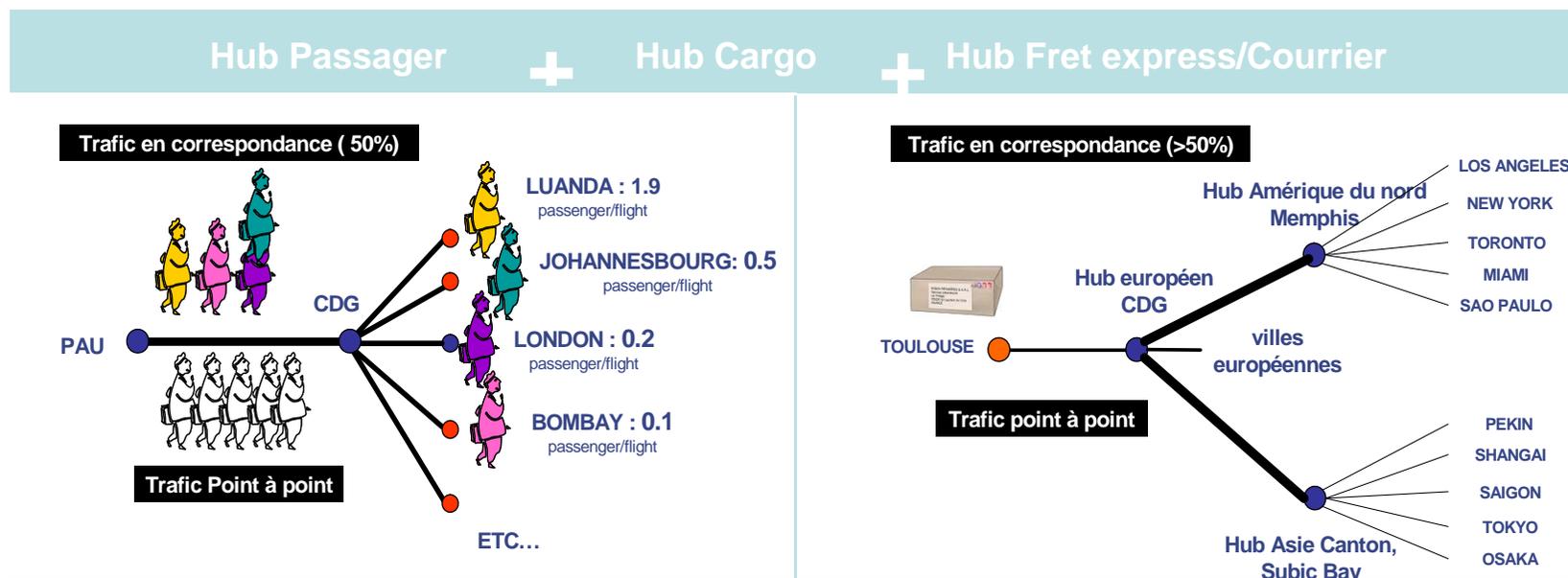
Le fonctionnement du « hub » de Paris – Charles de Gaulle

Originalité : 3 réseaux qui se complètent

51% du trafic fret et courrier est toujours acheminé dans les soutes des avions passagers

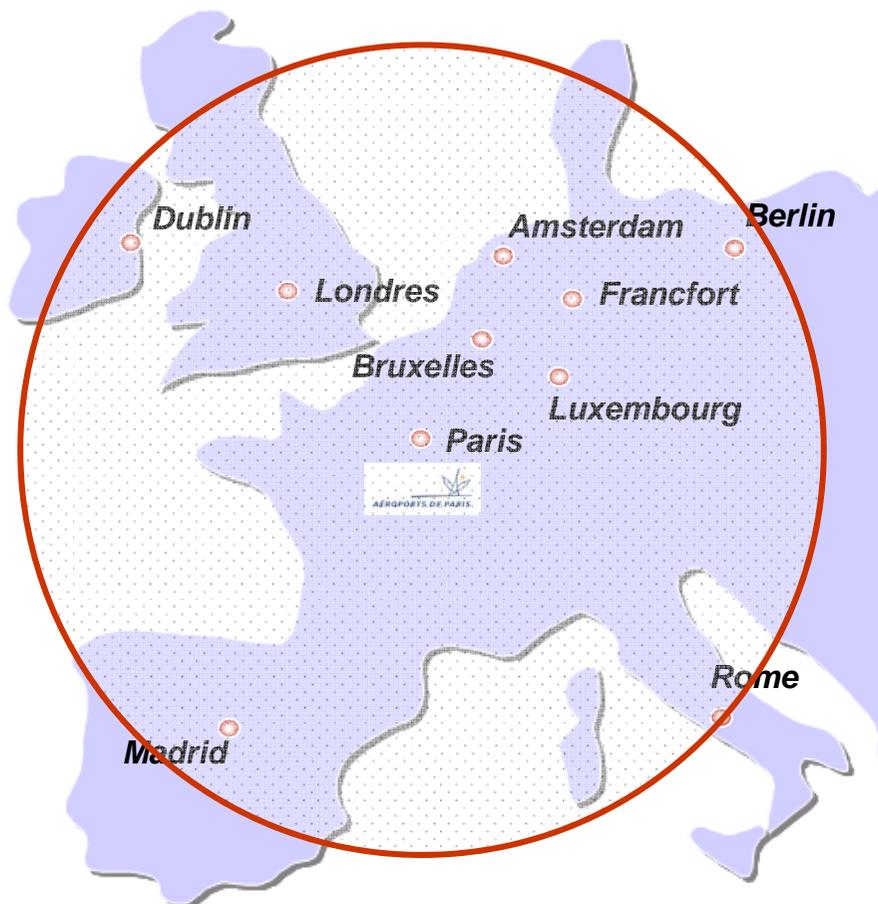
et se renforcent, permettant :

- d'augmenter la connectivité en nombre de destinations (qualité de service)
- d'augmenter la connectivité en nombres de fréquences (qualité de service)
- une économie de coûts et de moyen (économie et environnement)
- une amélioration de la recette (économie)



Le positionnement géographique des aéroports parisiens

De par son positionnement géographique, Aéroports de Paris se situe à moins de 2h00 de vol de l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale

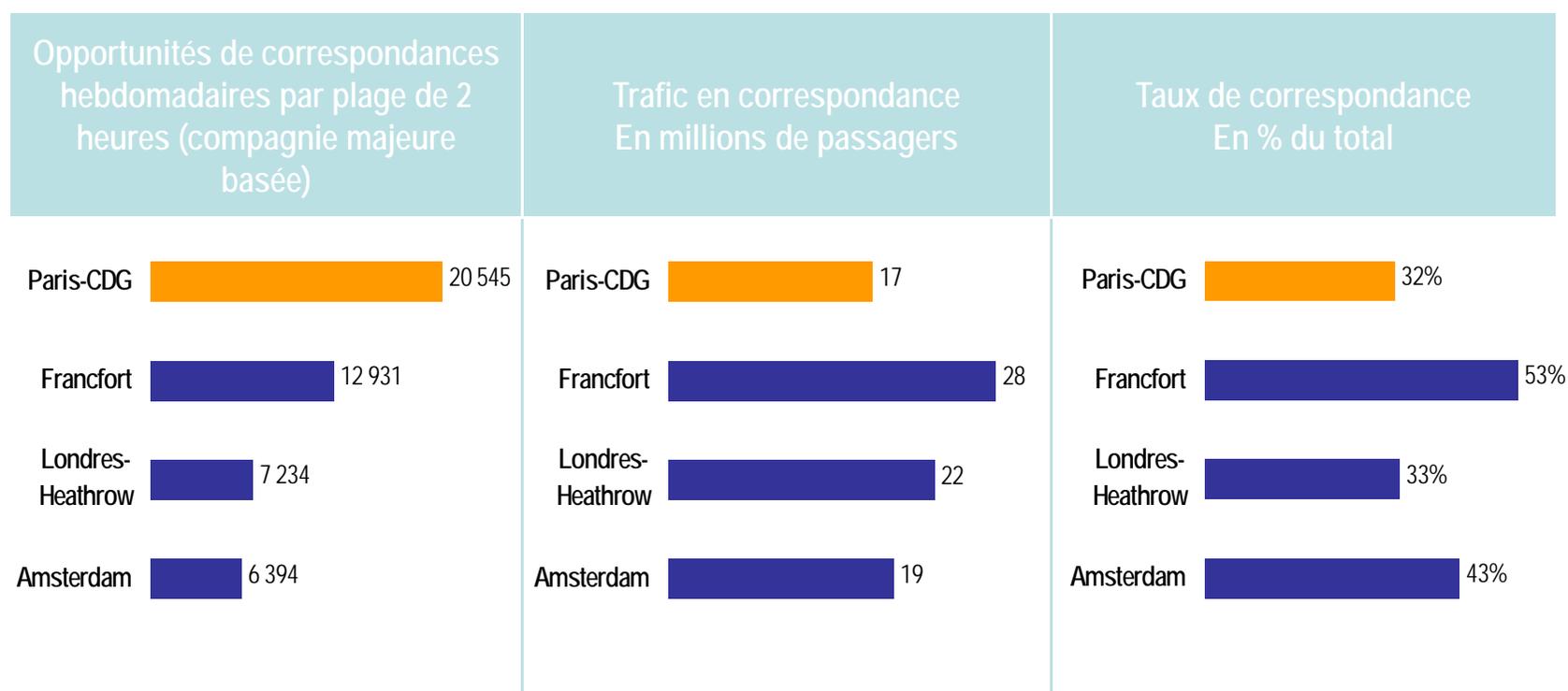


De : Paris – Charles de Gaulle

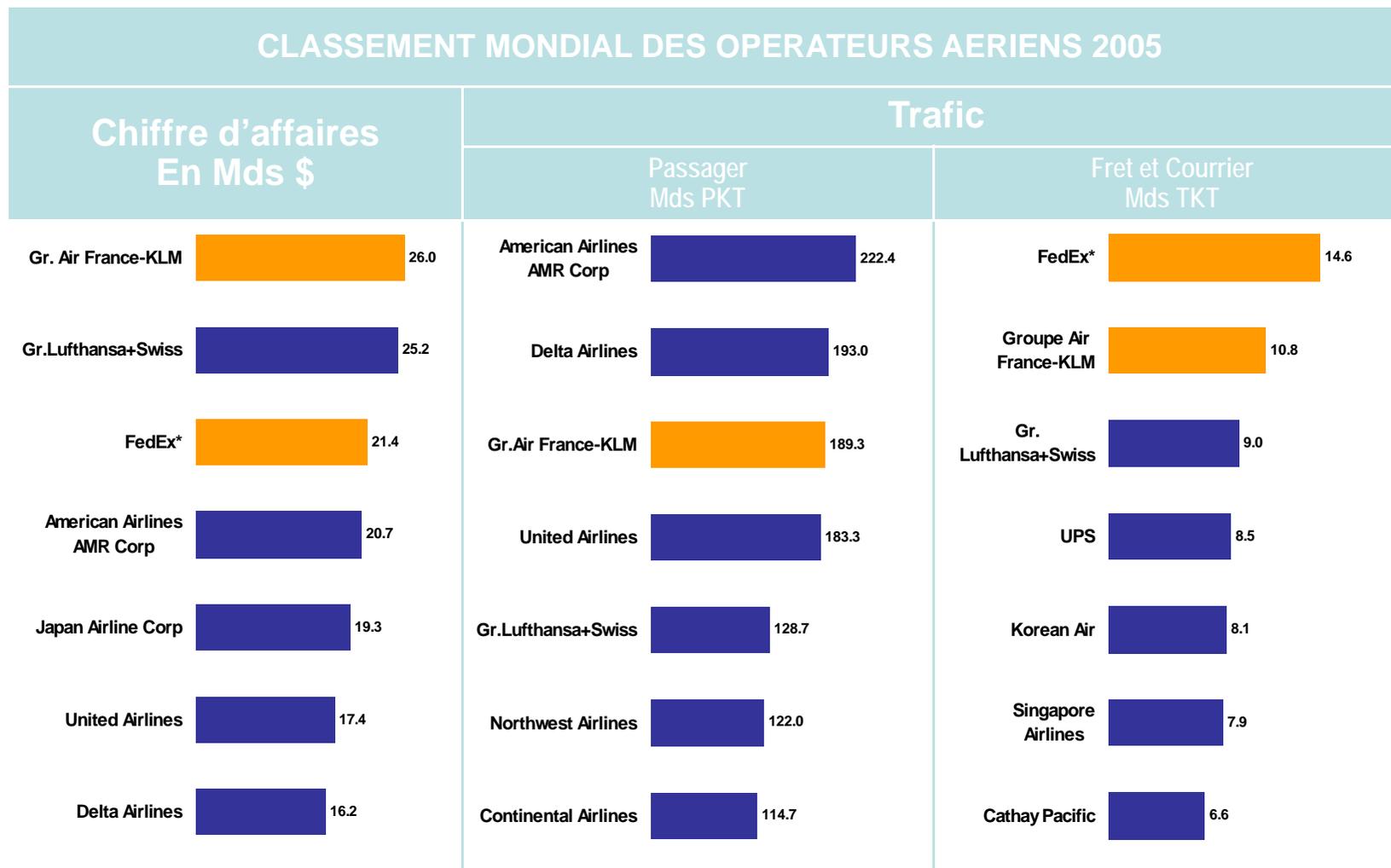
A		Distance (miles)	Durée de vol
Amsterdam	→	247	~ 1h05
Berlin	→	529	~ 1h40
Bruxelles	→	156	~ 1h00
Dublin	→	487	~ 1h40
Francfort	→	279	~ 1h20
Londres	→	215	~ 1h00
Luxembourg	→	171	~ 1h00
Madrid	→	662	~ 1h50
Rome	→	683	~ 2h00

Paris – Charles de Gaulle est en 1^{ère} position en Europe en termes d'opportunités de correspondances

2 à 3 fois plus d'opportunités de correspondances



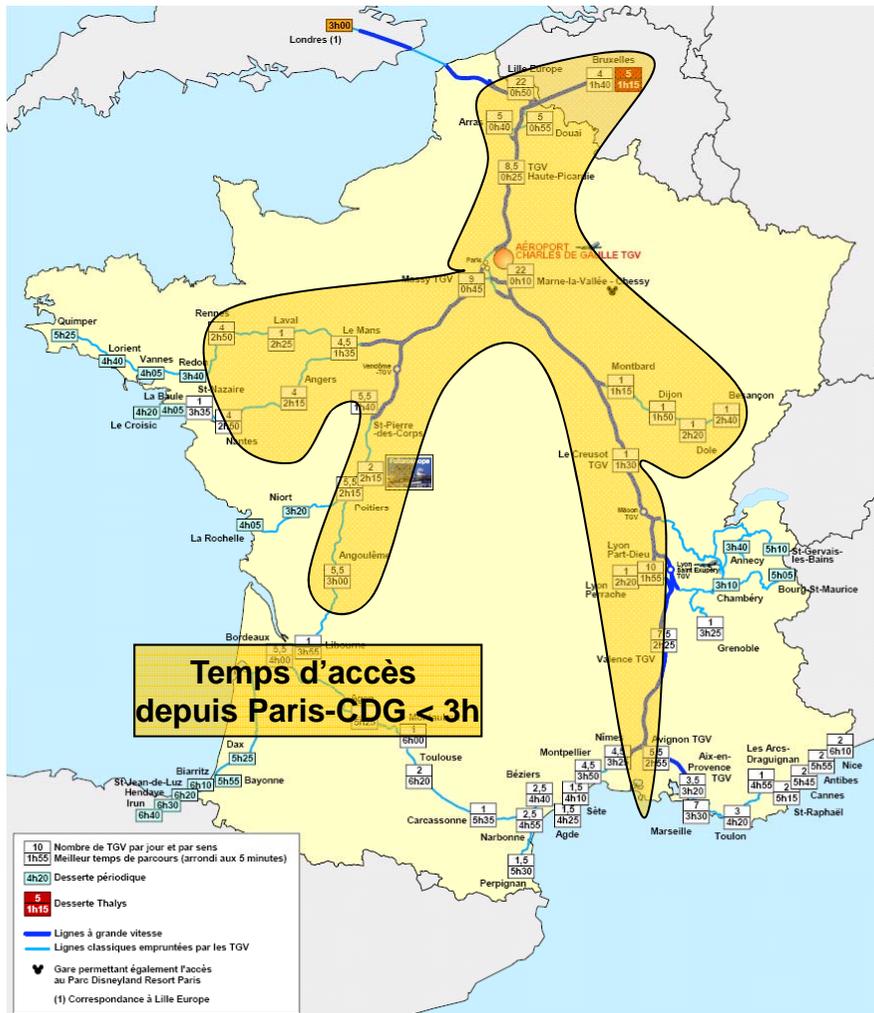
La présence à Paris de compagnies basées leaders mondiales dans leurs domaines



L'intermodalité TGV-avion

Offre et demande en 2006 à Paris-CDG

- 47 trains par jour (dont 9 Thalys)
- ~50 villes accessibles quotidiennement en direct
- 25 villes à moins de 3 heures de Paris-CDG
- 2,8 Mpax dont les 2/3 en correspondance entre le TGV et l'avion



1^{er} enjeu : être la première porte européenne malgré une concurrence qui se renforce

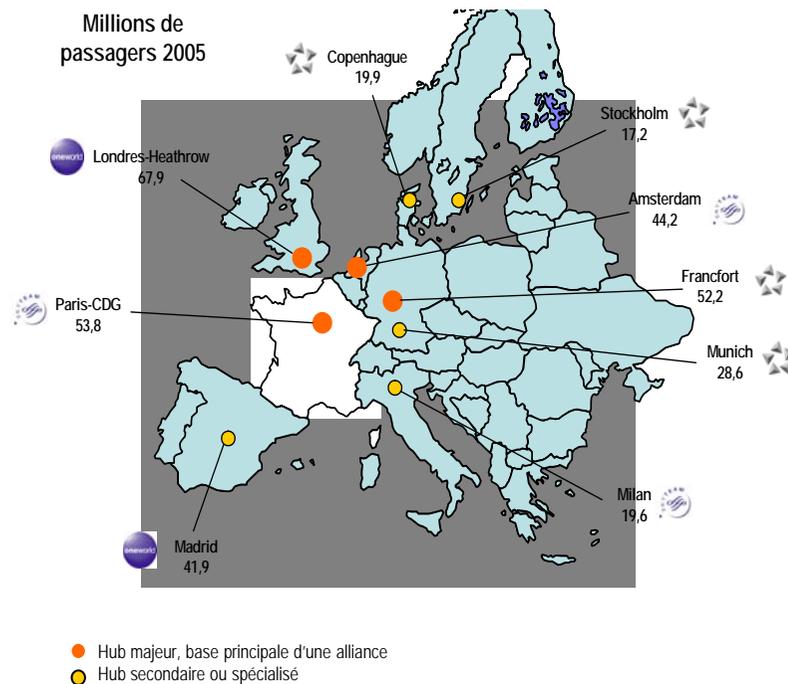
Londres va doubler sa capacité d'ici 2030

Francfort nouveau terminal et nouvelle piste

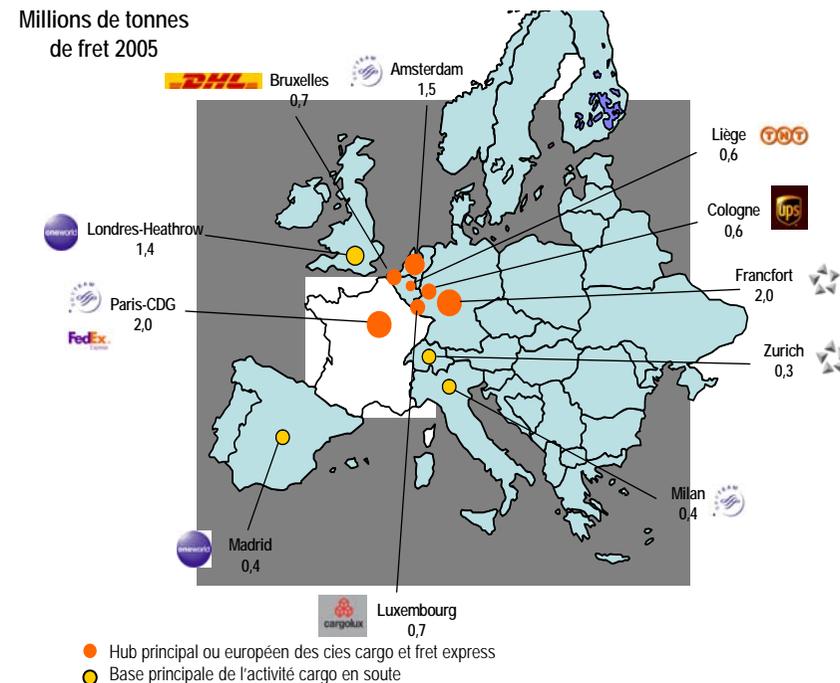
Madrid 2 nouvelles pistes + un nouveau terminal géant + un satellite

Munich a déjà prévu de doubler sa capacité

Hubs passagers concurrents



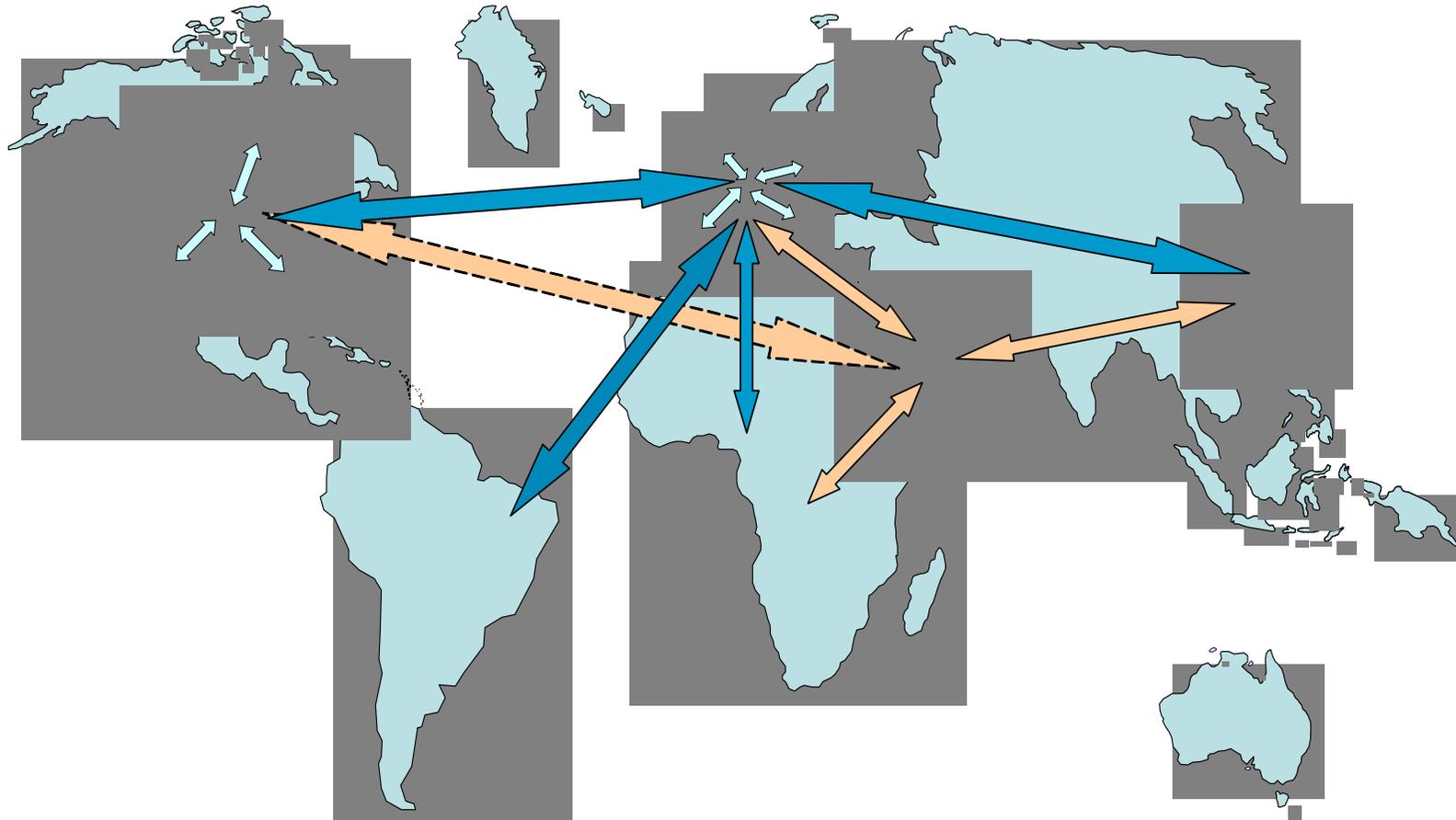
Hubs cargo et express concurrents



Source : BIPE d'après Alliances, ACI, Compagnies

2^{ème} enjeu : contrer une nouvelle concurrence au Moyen-Orient (Dubai)

Evolution du système de hubbing mondial



Plan

1. Qu'est-ce qu'un aéroport ?
2. La multiplicité des relations entre aéroports et territoires
3. Un exemple concret de concertation
4. La captation de trafic des aéroports
5. La stratégie d'Aéroports de Paris

Une ambition forte du groupe Aéroports de Paris ...

Devenir le groupe aéroportuaire européen de référence par son efficacité, par la qualité de ses services, par son management environnemental, par ses performances économiques.

qui passe par 6 axes stratégiques :

-  *Tirer parti de la croissance attendue du trafic en développant les capacités aéroportuaires*
-  *Enrichir en contenu, en valeur et en qualité l'offre des services d'Aéroports de Paris*
-  *Renforcer l'efficacité et la performance économique*
-  *Créer les bases pour que le potentiel immobilier du groupe devienne une source de croissance complémentaire à moyen terme*
-  *Valoriser de façon contrôlée les savoir-faire en dehors des aéroports parisiens*
-  *Inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable*

... et du contrat de régulation économique avec l'Etat

« Préambule :

Avec plus de 78 millions de passagers en 2005 dont 58 millions à l'international, les aéroports d'Aéroports de Paris **constituent la première porte d'entrée sur le territoire français**. Ils sont le point de passage pour nombre de visiteurs étrangers, pour raisons d'affaires ou de tourisme, et contribuent à l'attractivité et à l'image de la France au plan international.

Par ailleurs, Aéroports de Paris constitue un **maillon essentiel de la chaîne de valeurs du transport aérien**, en particulier avec l'accueil et le développement, à Paris-Charles-de-Gaulle, de la plate-forme de correspondances de la compagnie Air France - KLM.

Les pôles d'activité que représentent les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly et leurs retombées induites pour l'ensemble de l'économie nationale sont aujourd'hui un **facteur de croissance et une source d'emplois majeurs pour l'économie française**.

Les aéroports exploités par Aéroports de Paris constituent également un facteur important pour la **cohésion du territoire national ainsi que pour le développement économique des régions**, s'agissant des dessertes métropolitaines et de celles des départements et collectivités d'Outre-Mer.

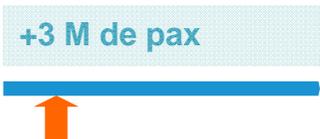
Dans ce contexte, l'amélioration de la performance et de la qualité des services rendus par Aéroports de Paris sur chacune de ses plates-formes et le développement des capacités d'accueil de Paris-Charles-de-Gaulle constituent des enjeux essentiels.

... »

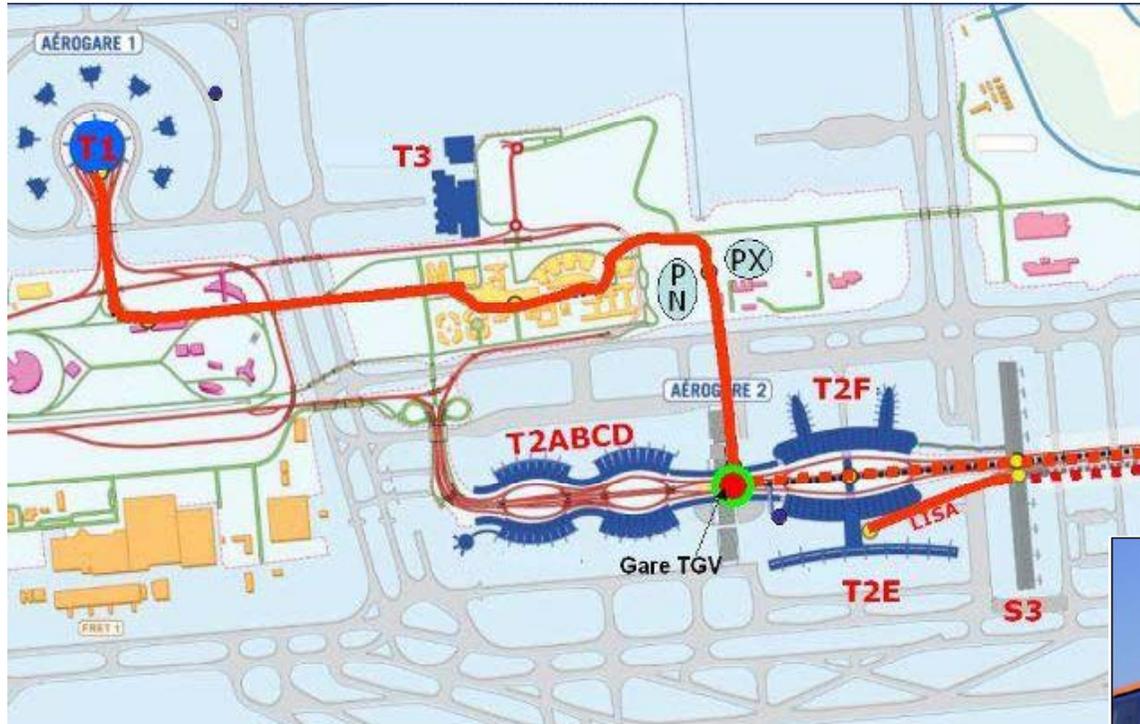
Des objectifs et plans d'actions concrets ...

	2006-2010	2011-2015
Investissements	<ul style="list-style-type: none">Programme total d'ADP SA de €2,7Md	<ul style="list-style-type: none">Satellite S4: mise en service en 2012 avec une capacité d'environ 7,2m de passagersTerminal T4: mise en service de la phase 1 en 2016 avec une capacité d'environ 12m de passagersPoursuite du programme de rénovations (CDG 1 et CDG 2A)
Qualité et nouveaux services	<ul style="list-style-type: none">Atteindre un niveau de satisfaction des passagers comparable aux meilleures références des aéroports majeurs européens.Atteindre voire dépasser les objectifs de qualité fixés par le contrat de régulation économique Etat – Aéroports de Paris	
Commerces	<ul style="list-style-type: none">Objectif d'ouverture de surfaces de boutiques, bars et restaurants plus de 11 000 m² en 2010 (30%) dont environ 4600 pour les boutiques en zone internationaleL'essentiel des ouvertures en 2007/08	
Immobilier	<ul style="list-style-type: none">Aménagement de 59 ha, dont 50 ha de réserves Mise en service d'environ 315,000 m ² de bâtiments, dont 300 000 répartis également entre Paris-CDG et Paris-Orly	<ul style="list-style-type: none">Sortie de l'immobilier de diversification dans le cadre du 2^{ème} contrat de régulation économique

Etat d'avancement des grands projets en cours

	Etat d'avancement des travaux	Echéancier prévu		Etat d'avancement des travaux	Echéancier prévu
 <p>Satellite 3</p>	<p>+8,5 M de pax</p> 	Entre juin et octobre 2007	 <p>Orly Sud</p>		Mise en service progressive : entre mi-2007 et mi-2008
 <p>Jetée du terminal 2E</p>	<p>+5,4 M de pax</p> 	Mars 2008	 <p>TBE</p>		Automne 2007
 <p>T2G</p>	<p>+3 M de pax</p> 	Septembre 2008	 <p>CDG VAL</p>		Avril 2007
 <p>CDG 1</p>	<p>+2,5 M de pax</p> 	Fin 2008			

La liaison CDG VAL



CDGVAL a été inauguré le 2 avril 2007

... en inscrivant l'action du Groupe dans la dynamique d'un développement durable et partagé

La politique de développement durable d'Aéroports de Paris repose sur trois axes principaux:

- renforcer la conscience de ses intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes et **développer une intégration économique et sociale en partenariat** avec elles;
- développer une perception positive de la politique environnementale et valoriser l'image d'une **entreprise responsable sur les plans environnemental, économique et social**;
- être très performant dans la **gestion environnementale** de ses propres pollutions.

Les activités d'Aéroports de Paris sont soumises à une réglementation environnementale stricte, notamment en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de protection des eaux et de gestion des déchets.

Le groupe Aéroports de Paris a l'objectif d'obtenir une notation « A » par une agence de notation extra financière indépendante.

Les 3 aéroports parisiens sont certifiés ISO 14001

Le périmètre de certification ISO 14000 couvre en particulier les aspects :

- **De réduction des gaz à effet de serre**, avec trois centrales thermiques fonctionnant quasi-exclusivement au gaz naturel depuis 2000 - l'une d'entre elles fonctionnant sur le principe de la cogénération -, une politique ambitieuse de maîtrise des consommations d'énergie dans les bâtiments (construction, réfection).
- **L'optimisation des transports**, dont le pilotage de deux comités de pôle sur les aéroports dans le cadre de la mise en œuvre le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, un important parc de véhicules propres.
- **La collecte de quelques 4 millions de m3 d'eaux pluviales chaque année**, avec trois importantes stations de traitement de ces eaux pluviales permettant de rejeter dans chacune des rivières en aval des aéroports des eaux conformes aux objectifs de quantité et qualité définis par chacun des arrêtés préfectoraux.
- **La surveillance du bruit** à l'aide d'un réseau d'une douzaine de stations de mesure dans l'axe des pistes.
- **L'organisation du tri des Déchets Industriels Banaux (DIB) à la source** permettant de diriger un peu plus de 50.000 tonnes annuelles de DIB, soit une ville d'environ 80 000 habitants, vers des filières de valorisation matière ou énergétique.
- **La mise en valeur d'un vaste patrimoine naturel de 1.400 ha**, soit une surface sensiblement équivalente à celle des bois de Boulogne et Vincennes réunis.

Merci de votre attention !