

Rapport d'évaluation

Plan d'action AEROPORTS DE PARIS



Février 2026

Rapport d'évaluation des engagements pris par l'entreprise AEROPORTS DE PARIS dans le cadre du programme Entreprises engagées pour la nature

AEROPORTS DE PARIS			
Date d'adhésion au programme	17/09/2020	Date d'engagement dans le programme	02/09/2021
Durée prévue pour la mise en œuvre du plan d'action déposé	5 ans (2021-2026)		

Date de transmission du rapport de suivi	05/12/2025
Plan d'action évalué	1 ^{er} plan d'action
Période couverte par ce rapport (période de référence)	09/2021-12/2025
Date de publication du rapport d'évaluation	02/2026

Méthodologie d'évaluation

L'attribution de la reconnaissance est basée sur une évaluation du plan d'action déposé par l'entreprise lors de son engagement dans le programme et de son rapport de suivi transmis après deux ans de mise en œuvre. L'évaluation est basée uniquement sur les éléments transmis par l'entreprise dans ce cadre, elle se déroule en deux étapes :

1. **L'analyse technique** du plan d'action : assurée par un bureau d'études mandaté par l'OFB, elle permet d'apprécier le caractère significatif de l'engagement et la mise en œuvre du plan d'action selon 9 critères détaillés dans la partie II de ce présent rapport. Pour chaque critère, l'entreprise se voit attribuer une classification (à renforcer, suffisant, exemplaire).
2. **La relecture de l'analyse technique** : assurée par un collectif d'acteurs représentatif des trois collèges de la gouvernance du programme (*Représentants d'entreprises, associations d'entreprises et entreprises; ONG, fondations; Autorités publiques, collectivités locales, établissement de recherche et personnalités qualifiées*), elle permet de compléter ou d'amender l'analyse technique en ajoutant des **avis motivés et pluriels des différentes parties prenantes des entreprises**. Ces avis sont à retrouver en partie IV de ce présent rapport.

L'évaluation permet ainsi d'attribuer à l'entreprise **des recommandations** dans une démarche d'amélioration continue.

Table des matières

I. Présentation de l'entreprise et du plan d'action	4
I.1 Engagements préexistants.....	4
I.2 Synthèse des principaux enjeux identifiés.....	6
I.3 Cadre mis en place et description des actions	7
II. Evaluation	9
II.1 Synthèse de l'évaluation	9
II.1.1 Adéquation des informations fournies	9
II.1.2 Résultats synthétiques de l'analyse.....	9
II.1.3 Conclusion évaluative.....	9
III. Recommandations	10
III.1 Recommandations relatives à la significativité.....	10
III.1.1 Précision du plan d'action.....	10
III.1.2 Complément au plan d'action	10
III.2 Recommandations relatives à la mise en œuvre	11
IV. Synthèse des retours du jury	12

I. Présentation de l'entreprise et du plan d'action

Organisation et zone géographique	Aéroports de Paris, 1, rue de France, 93290 Tremblay-en-France
Secteurs d'activité	<p>La société Aéroports de Paris a pour objet, en France et à l'étranger :</p> <ul style="list-style-type: none">- d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires ;- de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle ;- de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers et immobiliers qu'elle détient ou utilise ;- de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés ;- de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière ;- et, généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.
Chiffre d'affaires	296 881 806€
Nombre d'employés	6 369 (2019)
Site web de l'entreprise	https://www.parisaeroport.fr/fr

I.1 Engagements préexistants

Signée par le Président-directeur-général, la politique environnementale et énergétique 2016-2020 d'Aéroports de Paris renforce sa collaboration avec l'ensemble de ses parties prenantes. Déclinée en six thématiques - énergie, air et émissions, déchets, eau, biodiversité, aménagements et constructions durables - la politique environnementale et énergétique intègre des objectifs ambitieux en lien notamment avec les orientations financières du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et la loi de transition énergétique pour la croissance verte n° 2015-992 du 17 août 2015.

Dans la continuité de cette politique, Aéroports de Paris s'est engagé en 2018 dans l'initiative act4nature portée par l'association Entreprises pour l'Environnement (EpE), en fixant 4 engagements en matière de biodiversité :

- mieux connaître la biodiversité de ses plateformes ;
- disposer d'une vision stratégique de la biodiversité dans ses aménagements ;
- assurer une gestion écologique des espaces verts en limitant l'utilisation de produits phytosanitaires et en adaptant ses pratiques de gestion pour la préservation et le développement des espèces existantes ;

- sensibiliser ses parties prenantes et les embarquer dans une démarche participative.

En 2020, leurs engagements ont été renouvelés dans le dispositif act4nature international, et ce sont ces derniers qu'ils déclinent en plan d'action pour le dispositif Entreprises Engagées pour la Nature.

Liens utiles : <https://user-knp0wia.cld.bz/ADP-Rapport-RSE-2020/26/> et page 172

[https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9e-amf/documents-de-r%C3%A9f%C3%A9rence/2020/document-d'enregistrement-universel-2020-\(pdf\).pdf?sfvrsn=9d12d1bd_0](https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/information-r%C3%A9glement%C3%A9e-amf/documents-de-r%C3%A9f%C3%A9rence/2020/document-d'enregistrement-universel-2020-(pdf).pdf?sfvrsn=9d12d1bd_0)

- CONNAISSANCE DU PATRIMOINE ET DEVELOPPEMENT Aéroports de Paris a réalisé ses premiers diagnostics biodiversité sur l'ensemble de ses 3 principaux aéroports parisiens dès 2014 et développé un partenariat avec Hop ! Biodiversité (aujourd'hui nommé Aéro Biodiversité) en 2015, en vue d'étudier et de promouvoir la biodiversité présente sur ses prairies aéronautiques.

Ainsi, des travaux d'inventaires et de relevés faunistiques et floristiques sont réalisés régulièrement sur 5 sites dans le cadre de différentes activités : Travaux opérationnels quotidiens des services de prévention du risque animalier (SPRA), travaux d'études (inventaires et diagnostics) réglementaires réalisés dans le cadre des projets de développement, travaux d'observations participatives de la faune et de la flore par des salariés volontaires (d'Aéroports de Paris et des entreprises partenaires) avec Aéro Biodiversité.

Dans le cadre des projets de développement de ses plateformes sur le long terme, Aéroports de Paris définit des schémas Directeurs de Développement, paysage et biodiversité. Ces documents, basés sur des diagnostics biodiversité, visent à concilier développement des plates-formes et le maintien de la biodiversité. Ils sont en train d'être déclinés en stratégies opérationnelles visant à poser un cadre d'aménagement et de planifier les projets avec les objectifs suivants : maîtriser leurs impacts sur la biodiversité, respecter au mieux la doctrine réglementaire « éviter, réduire ou compenser » (ERC), compenser les éventuels impacts, prioritairement au sein de zones de compensation identifiées sur la plateforme et valoriser la biodiversité sur les sites.

-GESTION RESPONSABLE DES ESPACES VERTS ET DE LA BIODIVERSITE : Grâce notamment à la meilleure connaissance de la biodiversité des plates-formes, les pratiques de gestion des espaces verts évoluent vers des méthodes alternatives et différenciées, et la réduction du recours aux produits phytosanitaires se renforce avec -73 % d'utilisation à fin 2019 par rapport à 2008 (moyenne trisannuelle) surperformant l'objectif 2020 (- 50 %). Paris-Orly maintient sa gestion zéro-phyto, et est rejoint par l'héliport d'Issy-les-Moulineaux en 2019. Aujourd'hui, en lien avec la démarche zéro-phyto, les équipes de gestion du risque animalier adoptent de plus en plus une logique de prévention, et travaillent à une gestion intégrée de la biodiversité en créant des synergies entre la gestion des espaces verts, pour parvenir à un meilleur équilibre écologique sur les terrains.

- SENSIBILISATION, SCIENCES PARTICIPATIVES, ET RELATIONS TERRITORIALES. Si 2020 n'a pas permis de poursuivre les visites biodiversité au rythme espéré et pour un public élargi, en continuité avec la dynamique engagée en 2019 (plus de 150 participants aux visites, salariés, grand public et scolaire confondus), des séances d'observation ont toutefois été maintenues hors confinement avec une partie des équipes de gestion des aires aéronautiques et du risque animalier. Une session avec quelques spotters a été organisée en juin à Paris-Charles de Gaulle, pour leur permettre de photographier les espèces observées. Des échanges sont engagés avec les collectivités locales : échanges de données pour la contribution à leurs atlas de la biodiversité (dont la Métropole du Grand Paris), participation aux assises de la biodiversité... En 2019, des expositions dans les maisons de l'environnement et des diffusions d'informations en salle de livraison bagage ont été menées. L'entreprise soutient aussi le projet de repeuplement forestier en Ile-de-France via son partenariat avec l'Office national de la forêt de Montmorency.

I.2 Synthèse des principaux enjeux identifiés

L'emprise foncière des aéroports d'Aéroports de Paris, son activité de développement immobilier et la gestion d'infrastructures impliquent l'artificialisation et la fragmentation des habitats (aménagement, construction), la pression sur les ressources (achats d'équipements et de matières premières pour construire et exploiter les infrastructures), et la pollution des milieux (rejets dans l'eau, le sol et l'air). En tant que maillon de la chaîne du transport aérien et de l'industrie du tourisme, l'entreprise exerce une responsabilité forte sur la biodiversité au niveau global, notamment lié à la contribution au dérèglement climatique du secteur aérien et de son rôle dans le déplacement des espèces invasives. Des actions stratégiques doivent donc être prises pour adapter l'activité de l'entreprise car sa pérennité dépend directement du bon état de la biodiversité et des services qu'elle rend, notamment pour l'industrie du tourisme par sa valeur culturelle et éthique, mais aussi pour le commerce international par sa valeur d'approvisionnement.

A partir de ces dépendances et impacts, les risques et opportunités liés à la biodiversité peuvent être présentés comme tels :

- Risques opérationnels liés aux variations d'approvisionnement pour les matériaux de construction et autres équipements nécessaires au fonctionnement de l'aéroport, ainsi qu'aux variations et risques climatiques et changements d'usage des sols menaçant la bonne exploitation des terrains et l'acceptabilité territoriale,
- Opportunité de diversification et amélioration des activités liées à un meilleur usage des sols,
- Risques réglementaires et juridiques liés d'une part aux exigences relatives aux autorisations environnementales pour le développement de l'aéroport, et d'autre part aux potentielles pollutions,
- Risques de marché liés à la valeur culturelle de la biodiversité qui motive une partie du tourisme mondial, à la capacité d'approvisionnement indirecte pour les activités cargo,
- Opportunité de marché lié à la préservation de la biodiversité locale et mondiale pour maintenir des activités en lien avec la biodiversité,
- Opportunité d'amélioration de la qualité du site et donc de son attractivité en tant que bassin d'emploi,
- Risques d'image liés aux controverses sur l'impact sur le changement climatique du transport aérien (et risque marché associé),
- Du point de vue aéroportuaire, opportunité de démontrer la contribution de l'aéroport comme facilitateur de la transition auprès de ses parties prenantes, pour une acceptabilité renforcée de ses activités,
- Risques et opportunités d'accès à des financements conditionnés à un niveau de performance environnementale.

Ainsi, les actions prioritaires identifiées s'articulent autour des axes suivants :

- Agir dans leurs opérations locales sur la gestion et l'aménagement de leurs sites
- Agir sur leur chaîne de valeur (achats et commercialisation) et en accompagnant ou facilitant l'engagement des parties prenantes du secteur aérien en faveur de la transition environnementale du secteur
- Agir pour une meilleure intégration locale et la diffusion des connaissances avec leurs parties prenantes territoriales

I.3 Cadre mis en place et description des actions

Périmètre du plan d'action	Le périmètre concerne les activités matérielles d'Aéroports de Paris en France et donc principalement celles opérées sur les aéroports et aérodromes franciliens. Les engagements concernant le périmètre international des activités du Groupe ADP sont inscrites par ailleurs dans les engagements volontaires Act4nature international : http://www.act4nature.com/wp-content/uploads/2020/10/GROUPE-ADP-VF.pdf
-----------------------------------	---

Durée prévue pour la mise en œuvre	5 ans (2021-2026)
---	-------------------

Nombre d'actions cœur de métier	8	Nombre d'actions complémentaires	5
--	---	---	---

Actions cœur de métier	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Intégrer les meilleurs standards internationaux dans nos projets immobiliers, et faire certifier les projets majeurs par des labels valorisant la biodiversité d'ici 2025, pour 100% des nouveaux projets significatifs • 2. Définir et déployer une stratégie d'aménagement et gestion responsables visant à améliorer la valeur écologique et assurer la continuité territoriale des principaux sites d'ici à 2025 pour les plateformes franciliennes, et notamment de décliner les schémas directeurs existants en "Stratégies Paysage et biodiversité" pour Paris-Orly d'ici fin 2022 et Paris-Le Bourget d'ici fin 2023. • 3. Renforcer la politique d'achats responsables (exiger le recours aux meilleurs standards environnementaux), avec dès 2022 l'objectif que 100% des nouveaux marchés des segments où la biodiversité est un enjeu matériel (bois, papier,...) intègrent ces critères • 4. Généraliser le 100% zéro-phyto en 2025 sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle et les aérodromes d'aviation générale • 5. Poursuivre la stratégie de prévention, suivi et maîtrise des pollutions (bruit, eau, sol, air, déchets) et étudier les besoins d'actions additionnelles (pollution lumineuse notamment) avec une étude menée en 2023 • 6. Etudier la faisabilité du déploiement du concept de zéro-artificialisation nette (ZAN) à l'échelle des principaux sites, et fixer une trajectoire de désartificialisation d'ici 2022 • 7. Structurer la gouvernance Groupe (2021) et évaluer l'empreinte biodiversité des activités matérielles de notre chaîne de valeur et sa dépendance aux services écosystémiques, pour définir des métriques permettant d'intégrer la biodiversité dans les décisions stratégiques et de mesurer la performance des actions (2022-2023) • 8. Poursuivre la réduction des impacts climatiques avec un objectif de neutralité carbone en 2030 (avec compensation)
-------------------------------	--

Actions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Engager les commerces et restaurants de nos sites dans une démarche volontaire pour proposer une offre de biens de consommation plus respectueuse de la biodiversité avec 50% des commerces engagés d'ici 2024. • 2. Soutenir des actions volontaires en faveur de la préservation des écosystèmes et la restauration de la biodiversité, via le mécénat, avec au moins 1 projet par an soutenu • 3. Contribuer aux travaux collectifs du secteur aérien de lutte contre le trafic d'espèces et les espèces invasives en rejoignant l'United For Wildlife
--------------------------------	--

Transport Taskforce (UFWTT) et en définissant un plan d'actions pour CDG avant 2022 avec objectif de réalisation à 75% en 2024

- 4. Renforcer la politique d'achats responsables (exiger le recours aux meilleurs standards environnementaux), avec dès 2022 l'objectif que 100% des nouveaux marchés des segments où la biodiversité est un enjeu matériel (bois, papier,...) intègrent ces critères
- 5. Echanger avec nos parties prenantes pour contribuer à l'intégration des enjeux locaux de biodiversité dans nos actions et sur le territoire

Observations

L'action complémentaire n°1 peut être reclassée en action cœur de métier.

L'action complémentaire n°4 est un doublon de l'action cœur de métier n°3. Cette action étant bien une action cœur de métier elle a été considérée comme telle dans l'analyse.

II. Evaluation

II.1 Synthèse de l'évaluation

II.1.1 Adéquation des informations fournies

L'entreprise fournit des informations cohérentes et exhaustives : l'état des lieux est très détaillé et démontre d'une bonne compréhension des concepts de dépendances, impacts, risques et opportunités, le plan d'action est bien renseigné et dispose d'indicateurs pertinents, plusieurs actions cœur de métier sont proposés, le pilotage est décrit. Quelques éléments pourraient toutefois être complétés : les moyens et l'implication des parties prenantes ne sont pas toujours détaillés. Le rapport de suivi est clair, structuré et les informations sont justifiées.

II.1.2 Résultats synthétiques de l'analyse

Significativité du plan d'action initial

Spécifique	Mesurable	Additionnel / Pertinent	Réaliste	Temporellement cadré
Exemplaire	Suffisant	Suffisant	A renforcer	Exemplaire

Mise en œuvre à 2 ans

Parties prenantes	Amélioration continue	Suivi indicateurs / Planning	Cohérences Résultats / Enjeux
Suffisant	Exemplaire	Suffisant	A renforcer

II.1.3 Conclusion évaluative

Le plan d'action présenté par Aéroports de Paris montre une volonté de mieux prendre en compte la biodiversité dans ses domaines d'intervention. Il cible des enjeux importants et cohérents avec ses activités, incluant quasiment tous les facteurs de pression, la sensibilisation des parties prenantes locales, la préservation des trames existantes et la restauration de milieux naturels.

Les actions proposées marquent un progrès notable par rapport aux pratiques passées en termes de périmètre couvert, et une ambition qui dépasse les réglementations. Le sujet est pris au sérieux par les directions, et un poste a été ouvert sur l'axe biodiversité de la stratégie environnementale. Le périmètre choisi aurait pu être élargi au vu de la taille et des moyens de l'entreprise, toutefois le renouvellement de la stratégie biodiversité du groupe pour la période 2025-2030 montre une nouvelle progression de l'ambition.

III. Recommandations

Sur la base de l'évaluation réalisée, des points d'amélioration ont été détectés. Des recommandations sont dès lors émises afin de permettre à l'entreprise de s'inscrire dans une logique d'amélioration continue. Ces recommandations doivent permettre à l'entreprise de renforcer son engagement en faveur de la biodiversité. Elles visent à faciliter la mise en œuvre des points d'amélioration mais ne constituent pas l'ensemble des réponses à apporter pour accéder au niveau de reconnaissance supérieur.

III.1 Recommandations relatives à la significativité

III.1.1 Précision du plan d'action

Pour consolider son plan d'action, l'entreprise pourrait fournir plus d'informations sur les aspects suivants :

- Les moyens financiers alloués (fourchette budgétaire)
- Les moyens humains alloués (nombre de personnes ou d'heures prévues par an par exemple)
- Les moyens matériels qui permettent la projection dans la réalisation des actions
- les « meilleurs standards » considérés ou comment ils vont être définis (actions 1 et 3 notamment : par exemple il pourrait être pertinent de viser un certain niveau de BREEAM ou de LEED pour que cela puisse être considéré comme une meilleure pratique)
- Les valeurs à date sur les indicateurs afin de garantir l'additionnalité.

III.1.2 Complément au plan d'action

Le plan d'action aurait pu être enrichi et aller plus loin en intégrant les éléments suivants :

- Une analyse des enjeux plus exhaustive sur ce secteur à impact, notamment pour insister sur le rôle du secteur dans le tourisme de masse sur des écosystèmes fragiles ou dans l'homogénéisation des consommations qui est identifié comme un catalyseur des pressions mondiales sur la biodiversité
- Des actions plus ambitieuses :
 - o s'assurer que les « meilleurs standards » soient bien définis et soient bien ambitieux (BiodiverCity plutôt que BREEAM et LEED, ou alors BREEAM niveau excellent ou exceptionnel)
 - o sur les objectifs à attendre en terme de pollutions lumineuses, sonores et d'occupation des sols/conversion/restauration
 - o la généralisation du zéro-phyto sur l'ensemble des sites
- Des actions complémentaires pour traiter d'avantages d'enjeux :
 - o Sensibilisation des passagers sur les impacts de l'aviation pour des trajets non nécessaires ou l'importance d'éviter le tourisme de masse dans des écosystèmes naturels
 - o Profiter de l'affluence pour sensibiliser de manière générale sur les enjeux liés à la biodiversité et les bonnes pratiques individuelles
 - o Sensibiliser, contraindre ou accompagner les compagnies aériennes pour qu'elles réduisent leurs impacts environnementaux
 - o Prendre un engagement autour de la sobriété numérique pour la filiale Hub One (éco-conception, gestion du matériel informatique, Data centers)
 - o Labeliser BiodiverCity Life le bâti existant ou a minima les 3 grands aéroports
- Associer des objectifs annuels ou indexer une partie de la rémunération du pilote ou des contributeurs du plan d'action au pilotage ou à l'atteinte des objectifs afin de garantir la mobilisation effective sur le plan d'action.

III.2 Recommandations relatives à la mise en œuvre

Afin d'améliorer le suivi de la mise en œuvre des actions, il est recommandé de :

- Préciser le suivi de chaque action, par exemple concernant l'action 5. Des points de suivi sont mentionnés sur les pollutions chimiques, les déchets et dans le futur les pollutions lumineuses, mais laissent de côté les pollutions de l'air, et les perturbations sonores qui étaient mentionnées dans l'action initialement.
- Préciser les indicateurs de suivi, qui sont parfois vagues, comme :
 - o « Désimperméabilisation de surfaces, notamment de parkings » : il conviendra de préciser les surfaces, ou le ratio désimperméabilisé pour mieux se rendre compte de l'impact
 - o « Financement de plusieurs projets » : il conviendra de préciser le nombre de projets financés afin de mesurer l'adéquation avec l'objectif initial d'un par an.
- Détailler les raisons ou freins qui ont mené à la reconduite de l'action.
- Assurer une mobilisation de la direction générale dans le suivi du plan d'action et mieux préciser le rôle du comité de parties prenantes de l'entreprise.

IV. Synthèse des retours du jury

La relecture est effectuée par des représentants de 3 collèges :

- Collège « représentants d'entreprises, associations d'entreprises »
- Collège « ONG, fondations »
- Collège « Autorités publiques, collectivités locales, établissements de recherche et personnalités qualifiées ».

Cette relecture vise à aboutir à une évaluation équilibrée et n'est pas une contre – expertise d'où une restitution synthétique de la part des relecteurs.

Les résultats sont retranscrits de manière synthétique ci-après.

CONCLUSIONS EVALUATIVES

L'ensemble des membres du jury était en accord avec les conclusions évaluatives.

Les membres du jury ont émis les avis complémentaires suivants :

Le jury a souligné la solidité et la bonne structuration du plan d'action avec une gestion sérieuse des engagements.

L'instauration d'un dialogue avec les riverains a été mise en avant comme modalité d'action intéressante.

En revanche, le jury a regretté l'absence d'information concernant les perspectives de gestion du foncier dans le temps.

Enfin, bien que les actions menées semblent avoir une performance maîtrisée au niveau local, la proportionnalité apparaît limitée au regard des impacts du secteur aérien (dont la chaîne de valeur a peu été prise en compte dans les actions proposées).

RECOMMANDATIONS

L'ensemble des membres du jury était en accord avec les recommandations.

Les membres du jury ont émis les recommandations complémentaires suivantes :

Dans la perspective d'un nouveau plan d'action :

- Préciser les perspectives prévues concernant la gestion du foncier et les éventuelles dispositions prises afin d'assurer leur préservation et leur non artificialisation

- User de la capacité d'influence de l'entreprise auprès des acteurs du secteur aérien afin de réduire les impacts (planification des flux par exemple).