

## Aéroports de Paris et son laboratoire : pour une bonne politique de l'environnement



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer

**CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Rapport n° 2003-0038-01**

**Aéroports de Paris et son laboratoire :  
pour une bonne politique de l'environnement**

établi par

Jacques LARAVOIRE,  
Ingénieur général des ponts et chaussées.

**Destinataire**

Le Directeur général d'Aéroports de Paris

27 NOV. 2003

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



Conseil Général  
des Ponts  
et Chaussées  
Le Vice-Président

NOTE à l'attention de

Monsieur le Directeur général  
d'Aéroports de Paris

---

Affaire n° 2003-0038-01

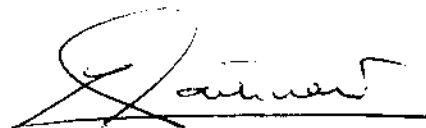
Par lettre du 8 janvier 2003, vous avez demandé au conseil général des ponts et chaussées (CGPC) de diligenter une mission de réflexion sur le positionnement du laboratoire d'Aéroports de Paris (ADP) face aux nouvelles préoccupations environnementales.

Je vous prie de trouver ci-joint le rapport établi par M. Jacques LARAVOIRE, ingénieur général des ponts et chaussées.

"La compétence propre du Laboratoire d'ADP en matière d'environnement doit être mise de façon plus appropriée au service de la politique d'ADP : sans aller jusqu'à séparer le pôle environnement du reste de l'outil "laboratoire", il convient de placer son action sous le contrôle d'un comité de pilotage (qui dans un premier temps pourrait se concentrer sur la qualité de l'air) où l'ensemble des parties prenantes, internes à l'établissement mais aussi extérieures, soit représenté et actif, et dont l'animation pourrait être confiée naturellement à la Direction de l'environnement.

D'autre part, il convient que l'action d'ADP soit mieux coordonnée, sur le plan scientifique, avec celle d'AirParif, et c'est pourquoi nous recommandons qu'une convention d'actions communes en la matière soit établie entre les deux entités, dont la mise en oeuvre serait confiée, côté ADP, au directeur du laboratoire."

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



Claude MARTINAND

## Diffusion du rapport n° 2003-0038-01

- le directeur général d'Aéroports de Paris	2 ex
- le président de la 3 <sup>ème</sup> section du CGPC	1 ex
- le secrétaire de la 3 <sup>ème</sup> section du CGPC	1 ex
- le président de la 4 <sup>ème</sup> section du CGPC	1 ex
- le secrétaire de la 4 <sup>ème</sup> section du CGPC	1 ex
- le coordonnateur de la MIOST	1 ex
- M. LARAVOIRE	1 ex
- archives	1 ex



## BORDEREAU DOCUMENTAIRE

*à rédiger par l'auteur du document*

Le bordereau documentaire est inclus en tête du rapport. Il permet de mieux diffuser les informations sur les rapports à travers les banques de données et les cédéroms, les catalogues sur Internet et Intranet, les publications, les annuaires...

Les informations en gras sont obligatoires.

<b>Titre :</b>	<b>ADP et son laboratoire : pour une bonne politique de l'environnement</b>
<b>Numéro de volume :</b>	2003-0038-01
<b>Sous-titre :</b>	
<b>Numéro de fascicule :</b>	
<b>Collection :</b>	Les rapports
<b>Sous-collection :</b>	

<b>Auteur :</b>	Prénom : Jacques
	Nom : LARAVOIRE
	Rôle :
	Qualité : chargé de mission
	Nom de l'organisme d'affiliation : Conseil Général des Ponts & Chaussées
	Sigle de l'organisme d'affiliation : CGPC
	Division de l'organisme d'affiliation : 3 <sup>ème</sup> Section (Affaires scientifiques et techniques)
	Coordonnées de l'auteur :
<b>Organisme auteur :</b>	Nom de l'organisme : <b>Conseil Général des Ponts et Chaussées</b>
	Sigle de l'organisme : CGPC
	Nom de la division : 3 <sup>ème</sup> Section (Affaires scientifiques et techniques)
	Adresse : Tour Pascal B
	Boîte postale :
	Code postal   Ville : 92055 Paris-La Défense Cedex 04
	Région ou département :
	Numéro de téléphone : 01 40 81 23 98
	Numéro de fax : 01 40 81 23 93
	Adresse mail : jacques.laravoire@equipement.gouv.fr <sup>2</sup>
	Adresse du site web : <a href="http://www.equipement.gouv.fr">http://www.equipement.gouv.fr</a>

<b>Date :</b> (au format JJ/MM/AAAA)	04/11/2003
--------------------------------------	------------

**Statut du rapport :** Rapport final

Choix entre :  
Rapport d'étape  
Rapport final  
Document de travail

**Nature du rapport :** Audit

**Conditions d'accès :** Accès contrôlé

Choix entre :  
Accès libre  
Accès contrôlé  
Accès confidentiel

**Date de révision des conditions d'accès :** 01/11/2004  
(JJ/MM/AAAA)

**Organisme commanditaire :**

Nom de l'organisme : Aéroport de Paris  
Sigle de l'organisme : ADP  
Nom de la division : Direction générale

Adresse : 291, boulevard Raspail  
Boîte postale :  
Code postal | Ville : 75675 Paris Cedex 14  
Région ou département :  
Numéro de téléphone : 01 43 35 71 75  
Numéro de fax :  
Adresse mail :  
Adresse du site web :

**Programme :**

**Numéro de contrat :**

**Numéro d'affaire :**

**Numéro du chapitre budgétaire :**

**ISRN :**

**Mots-clés :**

(séparé par un retour à la ligne)

**Mots-clés géographiques :**

(séparé par un retour à la ligne)

**Autres informations bibliographiques :**

## Sommaire

1	Le laboratoire au sein d'ADP.....	5
1.1	Contexte général.....	5
1.2	L'organisation du laboratoire.....	5
1.2.1	Le pôle « Qualité du patrimoine ».....	5
1.2.2	Le pôle "Environnement".....	5
1.2.3	Le pôle « Qualité de l'exploitation ».....	6
1.3	Le laboratoire dans l'organisation d'ADP.....	6
1.4	Les clients du laboratoire.....	7
1.4.1	la Direction de l'Équipement (DE).....	7
1.4.2	La Direction de l'Exploitation (DX).....	7
1.4.3	La Direction des Opérations Aériennes (OA).....	7
1.4.4	La Direction de la Communication et de l'Environnement (DR).....	7
1.4.5	D'autres interlocuteurs du laboratoire.....	7
2	Les problèmes rencontrés.....	8
2.1	ADP et la pollution de l'air.....	8
2.2	Le choix des investissements en moyens de mesure de la pollution de l'air.....	9
2.3	Les rapports avec AIRPARIF.....	10
3	Rappel des recommandations.....	10
	Liste des personnes rencontrées.....	11

# 1 Le laboratoire au sein d'ADP

## 1.1 Contexte général

Depuis de nombreuses années, Aéroports de Paris dispose d'un laboratoire propre. Au début, il s'agit d'un laboratoire de génie civil. Puis les problèmes d'environnement prennent toute leur importance, d'une façon générale, et en particulier pour l'établissement important et visible qu'est Aéroports de Paris, avec les trafics qu'il traite (les circulations aériennes) et qu'il génère (les circulations routières de ses personnels et surtout des passagers), mais aussi avec l'importance des installations et des dépenses d'énergie pour les faire fonctionner.

Le Laboratoire ADP a dû et su accompagner l'évolution de l'établissement vis-à-vis de cette montée des préoccupations environnementales et de la nécessité d'y faire face. Son organisation actuelle reflète la diversité de ses domaines d'action. Son directeur actuel est un ingénieur expérimenté, à la tête du laboratoire depuis 1987, et qui a acquis au fil des années une solide réputation technique notamment en matière d'analyse du bruit et de la qualité de l'air.

## 1.2 L'organisation du laboratoire

Le laboratoire ADP, qui comporte un peu plus de 70 agents, est organisé en trois « pôles ».

### 1.2.1 Le pôle « Qualité du patrimoine »

Il apporte son concours aux unités chargées des travaux neufs (infrastructures, ouvrages d'art et bâtiment) pour tout ce qui concerne les études géologiques, les essais géotechniques, la composition des matériaux (formulation des bétons pour les structures, enrobés pour les couches de chaussées). Il assure aussi la surveillance des patrimoines correspondants, en vue de leur maintenance par les « gérances techniques » des plate-formes aéroportuaires.

### 1.2.2 Le pôle "Environnement"

Equipé pour étudier, mesurer et surveiller tout ce qui touche au bruit, à l'air et à l'eau sur les aéroports et chez leurs riverains.

#### 1.2.2.1 Pour le bruit

Le laboratoire exploite un réseau de stations automatiques de mesure – permanentes ou temporaires - (installées notamment sur le territoire des communes voisines des aéroports) et dispose également d'une station mobile. Il élabore les "plans d'exposition au bruit" des communes, utilisés pour contrôler le développement de l'urbanisation (loi du 11 juillet 1985). Ces plans ont dû récemment être révisés pour tenir compte du nouveau dispositif de circulation aérienne entré en vigueur début 2002 (et qui se traduit notamment par une diminution notable - un million de personnes - du nombre total des habitants de la région Ile de France survolés à une altitude inférieure à 3000 mètres). Il établit également les "plans de gêne sonore" (Loi Bruit du 31 décembre 1992) qui servent de base aux décisions d'insonorisation des riverains.



### 1.2.2.2 Pour l'eau

Le laboratoire exerce un contrôle en continu des caractéristiques des eaux pluviales par un réseau de stations de mesure (notamment aux lieux de rejet dans le milieu naturel) ; il procède également à des analyses des paramètres physico-chimiques de prélèvements sur les eaux pluviales ou les eaux usées et dans la nappe phréatique.

### 1.2.2.3 Pour l'air

Deux stations fixes sont installées, l'une à Roissy, l'autre à Orly, elles analysent en continu les quantités de particules en suspension, les taux de CO, de SO<sub>2</sub>, des Nox, d'ozone, tout en enregistrant les paramètres météo (vitesse et force du vent, température et hygrométrie) ; le laboratoire dispose aussi d'une station mobile. Outre les analyses et contrôles spécifiques sur les installations industrielles des aéroports et en particulier les centrales thermiques, et les mesures de la qualité de l'air sur les lieux de travail et dans les aéroports, le laboratoire ADP est en contact avec les riverains, leurs associations, et naturellement aussi avec Airparif. Nous verrons plus loin que la qualité de cette dernière relation souffre de quelques incompréhensions, et mériterait d'être améliorée.

## 1.2.3 Le pôle « Qualité de l'exploitation »

Cette composante du laboratoire assure des missions aussi bien pour des activités liées aux avions (*airside*) que pour celles qui concernent les infrastructures (*landside*) : contrôles de la qualité des approvisionnements, comptages routiers, pesage des avions en mouvement, contrôles de l'eau potable, etc.

**1.2.4 En support des trois pôles**, il y a une section « Ressources » (appui technique, R&D, etc.) et un chargé de mission pour l'assurance qualité, responsable de la tenue d'un manuel des procédures très détaillé. Le laboratoire a un équipement informatique important, des logiciels puissants et des liaisons développées (surveillance des réseaux de mesure, étude des impacts des trajectoires individuelles d'avion).

## 1.3 Le laboratoire dans l'organisation d'ADP

Le laboratoire est une des composantes du département DEP (Programmes et politique technique), au sein de la Direction de l'Équipement (DE). Ce département (dirigé par Philippe Delaplace) est chargé d'études prospectives et de programmation (notamment sur l'évolution du plan-masse des aéroports), et de diverses missions de politique technique : responsabilité industrielle en matière d'environnement, gestion de l'énergie, gestion technique des équipements, ingénierie de la maintenance, politique tarifaire des productions des «gérances techniques»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Les gérances techniques sont les départements de la Direction de l'Équipement chargés de la maintenance et du fonctionnement des installations des deux grands aéroports : il y a deux gérances techniques pour Roissy (infrastructures, bâtiments) et de même deux pour Orly.

## 1.4 Les clients du laboratoire

Par « clients », nous entendons les services d'Aéroports de Paris qui utilisent ses moyens et ses compétences pour leurs propres activités ou missions.

### 1.4.1 la Direction de l'Équipement (DE)

Elle construit et entretient les pistes et les bâtiments. Le laboratoire, ainsi qu'indiqué plus haut, est rattaché hiérarchiquement à cette Direction, et plus précisément au département DEP. Le pôle « qualité du patrimoine » du laboratoire est prestataire constant de toutes les unités de la DE qui sont chargées d'études et de travaux neufs, ou de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures et des bâtiments existants (raison pour laquelle le laboratoire a naturellement été créé au sein de la DE), mais le pôle « environnement » intervient également pour ces unités, dans la mesure où les préoccupations environnementales sont maintenant de plus en plus intégrées dans le travail quotidien des concepteurs d'ouvrages neufs comme des gestionnaires de patrimoine bâti ou des exploitants d'installations industrielles ou recevant du public.

### 1.4.2 La Direction de l'Exploitation (DX)

La DX est également « client » du laboratoire : plus précisément celles de ses composantes qui s'occupent des parcs de stationnement et des accès, et de la sûreté (en particulier aux postes d'inspection-filtrage).

### 1.4.3 La Direction des Opérations Aériennes (OA)

Elle gère l'ensemble du système des circulations aériennes liées à Aéroports de Paris, d'où découle naturellement la nuisance en matière de bruit et de pollution liée aux avions. Ce sont donc les équipes et les méthodes du pôle "Environnement" du Laboratoire qui interviennent pour son compte lorsqu'il s'agit de calculer les effets environnementaux globaux ou individualisés correspondants.

### 1.4.4 La Direction de la Communication et de l'Environnement (DR)

Cette direction, qui gère les relations d'Aéroports de Paris avec ses riverains, est donc un client-partenaire important du Laboratoire puisqu'elle a besoin de disposer de données fiables et précises sur les impacts du fonctionnement de l'établissement sur son environnement.

C'est dans les rapports entre ces deux entités – le laboratoire ADP et la direction chargée de l'environnement - que certaines incompréhensions et certains dysfonctionnements ont été constatés, et que le présent rapport esquisse des solutions d'amélioration.

### 1.4.5 D'autres interlocuteurs du laboratoire

En plus de ces clients normaux et structurels, il faut mentionner les interlocuteurs extérieurs, nombreux et diversifiés, du laboratoire, résultat naturel de son ancienneté et de ses activités : outre ses fournisseurs ou sous-traitants, il y a dans le domaine de l'environnement les riverains, collectivités locales, associations et personnes privées, avec lesquels les contacts sont réguliers, généralement organisés par la Direction de l'environnement; il y a aussi AIRPARIF, incontournable en région parisienne pour la qualité de l'air; et tous les services de l'Etat qui participent à la mise en œuvre au plan local des politiques de l'environnement : les préfetures de département et de la région, DRIRE, ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aériennes).

## 2 Les problèmes rencontrés

L'importance de la politique environnementale de l'établissement, d'une part, le besoin pour Aéroports de Paris de maîtriser mieux sa communication, d'autre part, notamment lors de crises graves où la sécurité publique (ou plus généralement l'intérêt public est en jeu), ont conduit récemment la direction générale à créer une direction de la communication et à transformer la Direction de la communication et de l'environnement en une nouvelle Direction de l'environnement et des relations partenariales. C'est à l'occasion de cette modification de l'organisation que le problème du rattachement du laboratoire ou d'une partie du laboratoire à la Direction de l'environnement s'est – de nouveau - trouvé posée.

On examine ci-après les principaux sujets d'insatisfaction recensés lors des contacts que la mission du CGPC a pris, entre les mois de janvier et d'avril 2003, avec les parties prenantes pour répondre à la demande d'avis exprimée par la direction générale d'Aéroports de Paris. L'exposé se limite volontairement au cas de la pollution de l'air, qui nous a paru le plus crucial dans les relations entre le laboratoire et ses interlocuteurs, à l'intérieur ou à l'extérieur d'ADP.

### 2.1 ADP et la pollution de l'air

Quelques indications tout d'abord sur la situation d'Aéroports de Paris vis-à-vis de la pollution de l'air. Les circulations aériennes produisent des gaz, en vol, à l'atterrissage, au décollage, et aussi pendant les périodes où l'avion - par exemple en escale de courte durée - fait fonctionner des moteurs auxiliaires pour produire l'énergie nécessaire au fonctionnement notamment de la climatisation. D'autres sources de pollution de l'air correspondent au fonctionnement des aéroports, qu'il faut notamment climatiser, de toutes les autres installations situées sur le domaine aéroportuaire, et aux circulations nombreuses de véhicules de service aux avions.

Aéroports de Paris est donc depuis de nombreuses années confronté au problème de l'évaluation et de la maîtrise de la pollution qui correspond à son activité. Et il ne le fait pas dans le désert, mais au beau milieu d'une région parisienne qui doit elle-même prendre le problème à grande échelle, parce que la loi l'y oblige et parce que c'est de l'intérêt de ses habitants et de ses visiteurs.

Donc le laboratoire, parce que c'est sa mission de mesurer, et la Direction de l'environnement, qui met en œuvre la politique Aéroports de Paris vis-à-vis de l'environnement (au double sens), sont parties prenantes obligées dans le faisceau des relations entre Aéroports de Paris et ses riverains, les associations qui s'occupent d'environnement, la direction régionale de l'environnement (DRIRE), AIRPARIF. Et il est facile de comprendre que dans cet entrelacs de relations forcément croisées peuvent naître des incompréhensions, et circuler mal les informations.

Notre enquête est forcément non exhaustive, et nous ne prétendons pas avoir une connaissance intime de toutes ces relations et des problèmes qu'elles soulèvent. Mais nous avons relevé quelques points sensibles pour lesquels nous pensons que des améliorations sont possibles. Ces améliorations émanent d'ailleurs des parties prenantes et ne devraient donc pas soulever d'oppositions particulières : elles procèdent du souci que les uns et les autres ont de contribuer à l'amélioration de l'efficacité de leur mission commune, qui est de mettre Aéroports de Paris en mesure de répondre à l'enjeu ambitieux d'une double croissance : croissance de l'activité, croissance de la maîtrise des nuisances.

## 2.2 Le choix des investissements en moyens de mesure de la pollution de l'air

Aéroports de Paris dispose de stations fixes de mesure de la qualité de l'air, et a décidé récemment d'investir dans de nouvelles stations permanentes multi-paramètres. Ces investissements ne sont pas jugés les plus appropriés par la Direction de l'environnement, qui estime qu'il conviendrait plutôt de participer plus activement dans des campagnes du type de celles qu'organise AIRPARIF.

Il est certain que la mesure des pollutions en un point donné et à un moment donné, même bien choisi, ne peut pas donner une représentation de la quantité de pollution en tout point de l'espace aéroportuaire au même moment. Par contre l'examen de l'évolution dans le temps de la quantité de polluant d'un type donné en ce point, examinée sur une période un peu longue, peut donner des indications sur les rapports entre l'activité aéroportuaire et le niveau de pollution produite, et refléter les résultats d'une politique de réduction des émissions à la source. Mais d'autres méthodes, plus analytiques, peuvent permettre de connaître plus en détail les phénomènes en cherchant à modéliser l'émission et la diffusion des polluants dans l'atmosphère : certains aéroports (notamment Zurich et Lyon) réalisent ainsi des cartographies d'émissions. Il est probable d'ailleurs que les mesures et les modélisations, si elles sont menées de façon coordonnée, peuvent se compléter utilement.

D'après nos informations, Aéroports de Paris est en train de prendre ce chemin (la modélisation), à la faveur de son implication dans la préparation du « Plan de protection de l'atmosphère » (PPA) de la région parisienne, et le laboratoire doit saisir cette occasion pour développer une expertise dans le domaine de la cartographie des émissions aéroportuaires. Cela suppose en particulier une coopération étroite avec la Direction des opérations aériennes, à l'image de celle qui elle existe déjà, avec cette même direction, dans le domaine de l'évaluation des nuisances phoniques. Ce développement de la modélisation est également à mener en liaison avec la DRIRE et AIRPARIF, qui disposent de bases de données solides et d'outils puissants sur la pollution de l'air en Ile de France (voir 2.3 ci-après).

Tous ces développements doivent être conduits dans le cadre d'une politique coordonnée, ce qui n'est manifestement pas toujours le cas actuellement. Aussi je souscris tout à fait à la proposition qui a été faite par le responsable du « management environnemental » à la DR, de créer un *comité de pilotage pour la qualité de l'air*, pour faciliter les échanges d'informations, susciter et approuver les programmes d'activité des services, les investissements et les études nécessaires. Nous recommandons que ce comité soit présidé au niveau direction générale, qu'il soit doté d'un secrétaire permanent, et qu'il se réunisse sur des ordres du jour préparés par la direction de l'environnement. On évitera ainsi des décisions d'investissement prises sans concertation, des prises de position contradictoires vis-à-vis de l'extérieur, des doublons entre actions prises. Ce comité de pilotage pourrait utilement comporter des personnalités extérieures à l'établissement<sup>2</sup>.

Un des sujets importants à piloter de cette manière est celui du management par Aéroports de Paris de ses interventions dans le PPA : il n'est pas normal que le directeur du laboratoire ait été –semble-t-il – chargé *intuitu personae* de ce dossier par la présidence ADP, sans autre forme de procès, méthode qui ne pousse pas à une bonne concertation préalable à l'action...

---

<sup>2</sup> le directeur du laboratoire et le directeur des relations avec les riverains à la DP ont déjà commencé d'y réfléchir ensemble.

## 2.3 Les rapports avec AIRPARIF

AIRPARIF analyse et surveille la qualité de l'air en Ile de France. Cette association est donc un acteur incontournable, et Aéroports de Paris a tout intérêt à travailler en bonne entente avec elle. Or il semble que les relations entre les deux organismes ne soient pas, en tout cas sur le plan des orientations techniques, totalement en phase.

AIRPARIF développe avec la Direction régionale de l'équipement des modélisations des pollutions produites par les circulations routières, et s'en déclare très satisfait. Son souhait est de parvenir à des approches analogues avec Aéroports de Paris, et cela même s'il est largement démontré que les pollutions liées aux aéroports de la région parisienne ne sont qu'une petite partie des pollutions générales de la région. Or l'attitude du laboratoire est un peu négative vis-à-vis des méthodes analytiques qu'il s'agit d'utiliser si l'on veut décrire la pollution comme l'addition des pollutions individuelles liées à chaque avion qui atterrit, qui stationne et qui décolle, aux divers véhicules de service, aux installations au sol... Certes la présence du vent est un facteur important, dont l'impact est difficile à apprécier. D'autre part, il existe un parcours «atterrissage + stationnement + décollage normalisé» ISO ou OACI, auquel se réfère le Laboratoire pour estimer qu'il n'est pas nécessaire de procéder différemment.

La Direction de l'environnement d'Aéroports de Paris (qui participe au conseil d'administration d'AIRPARIF) se trouve parfois en situation délicate lorsqu'il s'agit de mettre en application des engagements pour avancer en commun, ou simplement de répondre à une sollicitation sur ce sujet.

Il nous semble qu'un bon moyen d'améliorer la situation, qui est insatisfaisante des deux côtés, consisterait à élaborer une convention-cadre organisant les échanges techniques entre les deux organismes, et fixant des objectifs raisonnablement ambitieux pour des travaux en commun. Etablir puis faire vivre une telle convention créerait un état d'esprit nouveau, sans doute différent de celui qui règne actuellement, où Laboratoire et AIRPARIF se parlent peu et se comprennent mal.

## 3 Rappel des recommandations

- 3.1 créer au sein d'ADP un comité de pilotage pour la qualité de l'air, rassemblant des représentants des principales parties prenantes intéressées et des personnalités extérieures à l'établissement.
- 3.2 annuler la désignation par la présidence du directeur du laboratoire *intuitu personae* comme chargé des interventions d'ADP dans le dossier du PPA.
- 3.3 établir une convention-cadre entre AIRPARIF et le laboratoire pour organiser des échanges techniques et développer ainsi une synergie dans l'action.

## Liste des personnes rencontrées

Hubert DU MESNIL, directeur général

Christian CLERET, directeur général adjoint

Didier HAMON, directeur de la communication et de l'environnement

Michel-Claude LORRIAUX, chef du département Environnement

Franck LE GALL, chargé du management environnemental

Marc NOYELLE, directeur de l'Équipement

Philippe DELAPLACE, chef du département Programmes et politique technique

Jean-Marie MACHET, chargé de mission Laboratoires

Isabelle CORNIER, responsable du pôle Environnement au Laboratoire

Frédéric RICO, directeur des opérations aériennes

Philippe VUILLERMET, chef du service Etudes Circulation Aérienne

Jean-Paul OLIVIER, directeur des ressources humaines

Dominique GOMBERT, directeur adjoint chargé des études et de la communication d'AIRPARIF

(par téléphone) Jean-Claude GAZEAU, directeur adjoint de la DRIRE

2003 - 0038 - 01

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Monsieur Claude MARTINAND  
Vice-Président du Conseil Général  
des Ponts et Chaussées  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX

DG/2003/48

Paris, - 8 JAN. 2003

Monsieur le Président,

Aéroports de Paris dispose d'un laboratoire de 70 personnes environ, rattaché à la Direction de l'Equipement.

A l'origine, ce laboratoire a été constitué pour intervenir dans les différents domaines du bâtiment et du génie civil, et logiquement placé au sein de la direction en charge de ce secteur.

Le développement des préoccupations environnementales ont par la suite conduit à l'élargissement des missions de ce laboratoire aux domaines de l'eau, de l'air, et du bruit.

La maîtrise de la contrainte environnementale représente aujourd'hui l'un des enjeux stratégiques majeurs pour le développement d'Aéroports de Paris. Aussi, l'organisation de l'entreprise s'est-elle progressivement adaptée à cette réalité avec la création au début des années 1990 d'une direction de la communication et de l'environnement qui va être prochainement scindée en deux directions indépendantes, dont l'une exclusivement consacrée à l'environnement et renforcée à cette fin.

La question se pose donc aujourd'hui du positionnement de la structure et du pilotage de ce laboratoire, par rapport à ces différentes fonctions et à la place qu'elles occupent dans l'entreprise et dans ses relations avec l'extérieur.

Je souhaiterais disposer sur ce sujet d'un diagnostic et de conseils pour envisager d'éventuelles évolutions en cohérence avec les orientations stratégiques de l'Entreprise, et les évolutions de son organisation. Pour cela, j'aimerais bénéficier du concours du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et sollicite donc de votre part une mission qui pourrait être conduite sous l'autorité de Jean-Pierre GIBELIN, Président de la 3<sup>ème</sup> section. Cette mission pourrait se dérouler dans une période de 2 mois, mais j'aurais besoin de disposer d'un rapport d'étape pour la fin du mois de janvier.

En vous remerciant par avance, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Hubert du MESNIL

la Défense, le 13 FEV. 2003

NOTE  
à l'attention de

**Monsieur Jacques LARAVOIRE,**  
ingénieur général des ponts et chaussées

---

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



Conseil Général des  
Ponts et Chaussées  
6<sup>ème</sup> Section  
Le Secrétaire Général

**Affaire n° 2003-0038-01**

Par lettre du 8 janvier 2003, le directeur général d'Aéroports de Paris a demandé au conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission de réflexion sur le positionnement du laboratoire d'"Aéroports de Paris" face aux nouvelles préoccupations environnementales.**

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2003-0038-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait du directeur général de disposer d'un rapport d'étape dans les meilleurs délais et du rapport final dans un délai de 2 mois.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 3<sup>ème</sup> section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur général d'Aéroports de Paris par le vice-président du CGPC.

*Dominique CYROT*

Copies : *M. le président de la 3ème section*  
*M. le secrétaire de la 3ème section*

14 FEV 2003



Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45