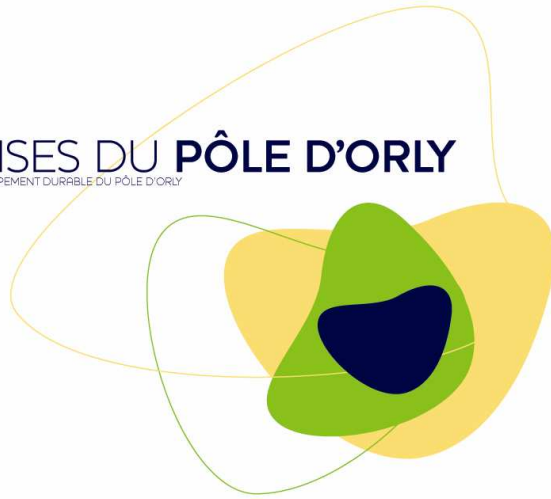


**3<sup>ES</sup> ASSISES DU PÔLE D'ORLY**  
ENSEMBLE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PÔLE D'ORLY



**Elaboration d'un système d'indicateurs de développement Durable  
de la Plate-forme Aéroportuaire d'Orly**

**synthèse des travaux du groupe de travail « Indicateurs »**

## Synthèse des travaux sur les indicateurs de développement durable menés par le groupe de travail « indicateurs » de la commission Environnement

### 1. Contexte : Malgré les actions entreprises, la gêne des riverains persiste

Les actions entreprises pour diminuer le bruit autour de l'aéroport d'Orly n'ont pas manqué durant les dernières années. Certaines visent la réduction du bruit à la source : plafonnement du nombre de créneaux en 1994, application de la directive européenne interdisant les avions du chapitre 2 en 2002, mise en place de procédures de moindre bruit et plafonnement du nombre de mouvements de chapitres 3 en 2004 ; d'autres tentent d'agir plus « passivement » : extension du Plan de Gêne Sonore en 2004 (augmentant le nombre de logements éligibles à une subvention pour l'insonorisation), élaboration d'une charte de qualité de l'environnement sonore en 1998... D'autre part, les actions de communication ont été renforcées, notamment avec la création de la maison de l'environnement.

Malgré cela, la gêne des riverains semble constante, et face aux affirmations concernant la diminution du bruit autour de la plate-forme, l'incompréhension entre acteurs aéroportuaires et acteurs locaux augmente. Dans ce contexte, deux constats ont été formulés en 2006 par le groupe de travail « Améliorer la qualité de vie des riverains » :

- les demandes des riverains en matière de transparence et de respect d'une part, ne sont pas satisfaites,
- un indicateur capable de traduire la gêne ressentie fait défaut.

En effet, les indicateurs de bruit actuels, tel que le Lden (Leq day-evening-night, qui sert à l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore), ne reflètent pas suffisamment le ressenti de la gêne sonore. Par exemple, ils ne permettent pas de prendre en compte les émergences sonores (bruit produit par le passage d'un avion) ou la répétitivité des mouvements, facteurs de gêne essentiels aux yeux des riverains. Il s'agissait donc d'élaborer un indicateur de gêne plus représentatif, qui ne soit pas seulement acoustique.

La nécessité d'élaborer des bases communes de dialogue afin de mieux répondre au besoin d'information s'est ainsi rapidement imposée aux membres du groupe de travail. Condition sine qua non pour améliorer l'acceptabilité de la plate-forme, ce besoin d'information recouvre lui-même un double enjeu : palier le manque de diffusion de données déjà existantes mais également créer les données pour prendre en compte des réalités mal renseignées.

### 2. Vers l'élaboration d'un système d'indicateurs de développement durable

#### 2.1. Quels indicateurs pour l'aéroport d'Orly ?

Le groupe de travail 2 issu des deuxièmes Assises avait notamment pour objectif d'évaluer la performance environnementale de l'Aéroport d'Orly et de mettre en place des indicateurs environnementaux partagés permettant d'une part d'assurer le suivi de cette performance et d'autre part de mieux prendre en compte la gêne des riverains.

Dans le cadre de la démarche globale d'animation des Assises, une première recension des indicateurs environnementaux existants a été réalisée. Cette étude axée sur la performance

environnementale est toutefois rapidement apparue insuffisante pour traiter l'ensemble des enjeux portés par les différents acteurs. C'est à la fois la logique de benchmarking qui la sous-tendait, trop exclusivement liée aux problématiques environnementales, et l'évocation d'un indicateur de gêne unique, qui étaient remises en cause. Pour éclairer les impacts de la plate-forme dans leur diversité, le besoin d'un système plus global s'est ainsi fait sentir. Cet élargissement rencontrait également la démarche des Assises, attentive aux effets positifs comme négatifs de l'activité aéroportuaire.

## *2.2. La création d'un groupe de travail dédié à la question des indicateurs de développement durable*

C'est dans cet objectif qu'a été créé, lors de la réunion d'avril 2007, un groupe de travail restreint issu de la Commission environnement et chargé de travailler sur les indicateurs à proposer au débat lors des commissions. Il réunissait l'ensemble des parties prenantes :

- des représentants d'associations de riverains
- Aéroports de Paris
- La Direction Générale de l'Aviation Civile
- L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)
- L'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore (ODES)
- Les deux conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne

L'ouverture à de nouvelles thématiques et à de nouveaux enjeux s'est également traduite par une ouverture à de nouveaux acteurs tels que l'Institut de Veille Sanitaire, la DRASS.

Deux axes de réflexion ont été initialement prévus :

- la définition d'une sémantique commune, nécessaire à la constitution d'un référentiel commun,
- la définition d'indicateurs pertinents et accessibles à tous.

Les débats se sont rapidement concentrés sur le second point qui a retenu l'attention du groupe de travail.

## *2.3. Un objectif : appréhender les impacts de la plate-forme sur les territoires environnants dans leur globalité*

Suite au recensement des indicateurs existants à Orly ou encore d'autres informations concernant la problématique environnementale à Orly (ex : CIDB), les participants au groupe de travail ont fait appel à un groupe de chercheurs (sous la direction de Guillaume Faburel, laboratoire CRETEIL de Paris 12) pour réaliser un tableau de bord des indicateurs sociaux, économiques et environnementaux, existants sur d'autres plates-formes<sup>1</sup> (cf. annexe 1) ainsi que des indicateurs proposés par la recherche, afin d'étendre le référentiel du groupe à la globalité des impacts.

A travers la réalisation de cette matrice d'indicateurs, il s'agissait d'inscrire les réflexions du groupe de travail dans une logique de développement durable, en s'intéressant au **caractère multidimensionnel** des impacts d'une part et en pensant la pluridisciplinarité à mettre en œuvre d'autre part. De fait, si les problèmes d'environnement sonore et de pollution atmosphérique restent au cœur des préoccupations, ils ne doivent pas occulter d'autres problématiques telles que la santé, l'emploi, les dynamiques sociales et immobilières... Et si chaque acteur est plus intéressé par certains types d'impact que d'autres, la connaissance approfondie et suivie de l'ensemble des impacts répond ainsi à l'exigence d'un développement associant dynamisme économique, équité sociale et protection de l'environnement.

---

<sup>1</sup> Amsterdam Schiphol, Londres Heathrow, Francfort Rhin-Main, Vienne International Airport, Genève Cointrin, San Francisco International, Chicago O'Hare, Los Angeles International, Sydney Kingsford Smith

L'évaluation de ces impacts implique alors de disposer d'outils communs et performants, permettant de penser les répercussions sur le long terme de la plate-forme. Cet objectif implique un **éclairage pluridisciplinaire** permettant de prendre en compte tous les savoirs disponibles et de mieux coller à la réalité des impacts et de leur ressenti. Des méthodes d'enquête doivent par exemple venir compléter les campagnes de mesures réalisées.

A partir des indicateurs recensés, les débats au sein du groupe de travail, qui ont eu lieu lors de réunions ainsi que sur internet (par le biais d'un espace de contribution accessible sur le site de Res Publica, l'assistant à maîtrise d'ouvrage de la démarche) ont permis d'élaborer un premier système resserré et partagé par l'ensemble des participants.

### 3. Le système d'indicateurs de développement durable de la plate-forme d'Orly

#### 3.1. Une structure globale approuvée et des indicateurs qui restent ouverts : la dynamique du système

La structure du système d'indicateurs présenté lors de la commission du 25 octobre 2007 est stabilisée. Elle décline les dimensions économiques, sociales et environnementales, qui croisées, doivent permettre de tendre vers un objectif de développement durable de la plate-forme et de prendre en compte l'ensemble des intérêts des acteurs qui participent à la démarche des Assises. Un quatrième axe « transversal », s'ouvre aux problématiques du bien-être environnemental et de la qualité de vie, qui ne peuvent être réduits à l'une ou l'autre dimension, et qui peuvent permettre à terme, d'appréhender ensemble les trois dimensions isolées du système.

Si la **structure du système** est **partagée** par tous, les différents **indicateurs** qui composent chaque thématique ne présentent **pas le même degré de stabilité**. Certains disposent d'une définition précise (le nombre de mouvements et le Lden par exemple) d'autres font plus référence à de grandes thématiques comme l'accessibilité, la santé et sont encore indéfinis et à travailler. La principale caractéristique du système est dès lors d'être et de rester dynamique.

Il s'appuie sur une définition de l'indicateur ouverte qui doit permettre d'éviter de figer les enjeux qu'il traduit. Il est certes un outil de description de la réalité : l'indicateur est une mesure ou une valeur issue d'une ou plusieurs variables qui rend compte d'une réalité non directement accessible ; mais il est également un outil permettant de penser des liens avec l'action. Par les seuils et performance qu'il définit, l'indicateur donne en effet une idée du chemin qui reste à parcourir par rapport à un objectif ou un horizon donné et doit pouvoir évoluer avec lui.

Le système sert donc tout d'abord à éclairer les impacts de la plate-forme et doit permettre ensuite de construire et de porter des positions claires lors des choix futurs des différents acteurs. Ce lien étroit aux objectifs fixés implique qu'il soit élaboré en commun, approuvé et mis en œuvre par l'ensemble des acteurs. Il fournit ainsi une occasion et un objet au débat. Attentifs aux attentes des parties prenantes, il est naturellement **ouvert et progressif**, appelé à être affiné dans le futur, en fonction des nouveaux besoins d'une part et des nouveaux moyens et nouvelles données disponibles d'autre part. Par exemple, lors de la commission offre aérienne, les associations se sont prononcées en faveur d'un indicateur permettant de suivre l'évolution de l'empont moyen des aéronefs au départ d'Orly.

3.2. Le système d'indicateurs proposé lors de la commission environnement du 25/10/07 et sa mise en œuvre

Domaine	Thème	Indicateurs	Détenteurs de donnée	Mode de communication envisagé	Questions ouvertes
ENVIRONNEMENT	Trafic	Nombre de mouvements (jour, mois, année) et fréquence de survol (répétitivité dans le temps à brève échéance)	DGAC	Cartes de survol	Elaboration de cartes de répit ?
		Déroptions au couvre-feu et infractions aux autres réglementations	ACNUSA	Tableaux	Pertinence d'une liste des compagnies aériennes concernées ?
		Composition de la flotte (selon gabarit et génération)	ADP	Tableaux	
	Bruit	Lden <sup>2</sup>	ADP Bruitparif	Courbes d'environnement sonore	
		Lmax <sup>3</sup> Number Above <sup>4</sup>	ADP ACNUSA	Modalités à discuter	Cartographie ?
Air	L'intérêt d'indicateurs en la matière est confirmé mais la réflexion à poursuivre	Air Paris			
ECONOMIQUE		Emplois directs, indirects, induits	ADP ADOR	Tableaux	
		Valeurs immobilières, indice de variation par rapport à la moyenne départementale, indice du coût de la construction à l'échelle de l'îlot		Cartes	
		Accessibilité et pratiques de mobilité	ADP ADOR, SNCF, RATP, STIF	Cartes de flux	
SOCIAL	Insonorisation	Nombre d'ayant droit, nombre annuel d'insonorisations, coût de réalisation	ADP	Tableaux	
	Santé	- Consommation de médicaments - Effets sur les populations sensibles - Etudes épidémiologiques	IVS	Tableaux de résultats	
	Inégalités environnementales	Croisement de données : - socio-économiques (CSP, revenus, types d'habitation...) - indicateurs du domaine environnemental (ci-dessus) et de bien-être (ci-dessous)		Espaces d'inégalités (prioritaires pour intervention)	
TRANS-VERSAL	Bien-être et gêne	- Indice de bien-être - Indice de gêne : personnes gênées / fortement gênées	ODES, Université Paris XII	- Baromètre de satisfaction - Courbes de gêne	

<sup>2</sup> Le Lden (Leq day evening night) est un indicateur calculant un volume de bruit global (moyenne) avec une pondération spécifique pour les périodes de journée, soirée, nuit

<sup>3</sup> Le Lmax représente le niveau sonore maximum d'un aéronef mesuré en un point donné

<sup>4</sup> Le Number Above est un indicateur qui traduit le nombre de mouvements dépassant un certain seuil sonore (par jour, semaine, mois...)

#### **4. Une mobilisation soutenue des acteurs et une coopération élargie pour assurer la mise en œuvre du système**

Les règles de mise en œuvre de ce tableau de bord d'indicateurs de développement durable seront précisées en 2008. Une série d'indicateurs pourra être alimentée par des données existantes et faire l'objet d'une mise en œuvre opérationnelle rapide. Leur suivi devra toutefois être assuré régulièrement dans le cadre d'une démarche concertée avec les acteurs concernés afin d'évaluer leur adéquation avec les attentes exprimées. D'autres indicateurs nécessiteront des travaux plus longs et de nouvelles collaborations. La mise en œuvre du système se fera donc au moins en deux temps, avec le souci de répondre au plus vite à des attentes déjà anciennes, mais sans perdre de vue les objectifs de connaissance pluridisciplinaire, de création de nouveaux savoirs et de prise en compte d'enjeux jusque là souvent peu traités.

##### *4.1. Construire une collaboration étroite avec les détenteurs de données*

Une première série d'indicateurs, liée aux trafics aériens et au bruit, devrait pouvoir être mise en place dans l'année qui vient. La collaboration étroite entre les principaux détenteurs de données que sont ADP, la DGAC et l'ACNUSA, et les conseils généraux, engagée au sein d'un groupe de travail constitue un atout important. Une première réunion a d'ailleurs permis d'évoquer la faisabilité des indicateurs de trafic et de bruit et d'identifier ceux qui doivent encore être précisés en concertation avec les autres acteurs, notamment les représentants des associations de riverains à travers le groupe de travail institué.

##### ➤ *Trafic*

Les indicateurs relatifs au trafic aérien peuvent être nourris par de nombreuses données existantes. Le mode de communication choisi, le croisement de certaines données, leur adaptation à la demande des riverains laisse toutefois une marge de manœuvre significative qui justifie de poursuivre la concertation lors de leur mise en œuvre.

Concernant le nombre de mouvements et les fréquences de survol, la DGAC propose de s'appuyer sur une donnée existante, la journée représentative, pour réaliser des cartes de flux sur la base de celles déjà publiées. Celles-ci pourraient être associées à des tableaux indiquant la cadence horaire des mouvements. Afin d'adapter au mieux ces cartes aux attentes des riverains, la question du fond de carte utilisé et de l'échelle choisie devront être définies en concertation avec les riverains. Cet indicateur visant à identifier la fréquence comme élément de gêne important, il faudra ensuite s'assurer que l'information produite satisfait les demandes. Il faudra également continuer de réfléchir à l'apport que pourrait constituer la réalisation de cartes de répit, associées à d'autres données telles que le Lmax, comme à Sydney. La définition de cette notion reste à préciser ainsi que son intérêt et sa lisibilité.

Les infractions au couvre-feu sont déjà produites par l'ACNUSA. Un croisement de ces données avec celles des vols d'ADP pourrait permettre d'établir leur répartition par compagnie aérienne. Toutefois un tel classement ne serait pas nécessairement très significatif du fait de la grande variabilité du nombre de mouvements réalisés par chaque compagnie. Celle-ci rend en effet la comparaison délicate, tant en valeur absolue que relative (nombre d'infractions par rapport au nombre de mouvements total).

L'indicateur relatif à la composition de la flotte fera l'objet de discussions dans le cadre d'une élaboration en commun. La classification officielle existante ne permet pas forcément d'identifier les avions les plus gênants pour les habitants. Les seuils servant à distinguer les divers types d'appareils pourront être discutés avec les associations notamment afin de s'adapter au ressenti qu'elles relaient.

➤ *Bruit*

Concernant l'exploitation du Lmax, l'exploitant du réseau de mesure (ADP) souligne le caractère localisé (d'un point de vue géographique) des mesures effectuées. La concentration des flux sur deux principaux couloirs à Orly et le positionnement des stations de mesure sur ces couloirs (prochainement trois par flux) assurent une représentativité de la donnée par rapport au trafic global de l'aéroport. Cependant, la concentration des stations ne permettra pas de réaliser une cartographie des émergences à partir de cet indicateur. Il ne pourra non plus rendre compte de toutes les émergences que peuvent remarquer les riverains, ni de traduire complètement leur ressenti.

Le Number Above soulève des interrogations liées à la modélisation du bruit sur laquelle il se base. Il reste ainsi à débattre : il présente d'un côté certaines limites connues (la modélisation sous-estime généralement la réalité des charges sonores, ne permet pas de prendre en compte l'évolution des pratiques des pilotes comme des contrôleurs aériens), mais il peut refléter d'autres aspects du trafic qui contribuent à la gêne. Il évolue en effet en fonction de la densité du trafic, de sa composition (part des gros porteurs par exemple), de la hauteur des survols etc. Autant d'éléments auxquels les riverains sont particulièrement sensibles. L'ACNUSA considère cet indicateur comme plein de potentiel mais les limites liées à la modélisation du bruit impliquent de mener une réflexion approfondie sur les modalités de communication qui lui seront associées.

Considérés isolément, ces deux indicateurs présentent un certain nombre de limites. Mais leur articulation pourrait être pertinente pour commencer à mieux exprimer le ressenti des populations riveraines.

*4.2. L'élargissement nécessaire à de nouveaux acteurs pour l'élaboration et la mise en œuvre des indicateurs économiques et sociaux*

Dans le domaine de l'économie et du social, les indicateurs s'avèrent pour nombre beaucoup moins stabilisés, ou l'œuvre d'autres acteurs. De nouvelles collaborations devront alors être mises en place afin notamment de définir précisément ces indicateurs et de produire les données nécessaires à leur mise en œuvre, pour beaucoup à ce jour inexistantes.

Dans le domaine de l'économie :

➤ *L'emploi*

Des données relatives à l'emploi existent dans les grandes entreprises telles qu'ADP ou Air France. ADP a d'ailleurs mis en place un observatoire des métiers et de l'emploi concernant la PAO. Si le système d'indicateurs s'élargit à l'ensemble du pôle d'Orly, d'autres partenaires seront à rechercher. La mise en œuvre d'une collaboration plus poussée avec l'ensemble des participants de la commission emploi sera à conduire, notamment au travers du suivi du pacte territorial pour l'emploi qui est préfiguré à l'échelle du pôle.

➤ *L'accessibilité*

L'élaboration d'un indicateur sur l'accessibilité nécessitera de mobiliser les participants de la commission aménagement et transport. L'association aux travaux menés par l'ADOR dans l'élaboration du Plan de déplacement d'entreprise sera par exemple une source d'information très intéressante. Les données relatives à l'accessibilité se heurteront au même problème que pour l'emploi en termes d'exhaustivité (si la donnée existe, elle concerne des documents tels que les fiches de paie, que les entreprises ne peuvent divulguer). Des études procédant

par échantillon représentatif pourraient permettre de donner une image satisfaisante de l'origine géographique des employés, sans toutefois garantir un maillage territorial efficace.

Dans le domaine du social :

➤ *Santé*

Lors de la dernière Commission Environnement, il a été précisé que l'étude épidémiologique menée par la DRASS sur Roissy Charles-de-Gaulle à l'aéroport d'Orly devrait être étendue à Orly. Une collaboration devrait ainsi voir le jour avec le service Santé-Environnement de la Direction régionale des affaires sanitaires et sociales et permettre de faire converger les indicateurs de ce domaine. D'ores et déjà, des indicateurs plus ou moins stabilisés ont été testés à l'étranger et/ou recommandés par l'OMS.

➤ *Insonorisation*

Les données relatives à l'insonorisation ont fait l'objet d'une reconnaissance de la part de l'ensemble des acteurs lors de la dernière commission environnement. On compte aujourd'hui 1 348 dossiers de demande d'aide en retard et un total de 33 115 logements ayant droits à une aide de financement. La dispersion des données relatives aux années passées, liées au transfert de gestion de la taxe à la DGAC ou encore du transfert de la gestion des dossiers de l'ADEME à ADP, n'ont pas facilité leur lisibilité et leur suivi. Il serait ainsi utile de penser ici aussi un rapprochement entre les acteurs concernés et une centralisation des données.

## **5. Une démarche à poursuivre**

Si de premiers résultats pourront sans doute être atteints dans les mois à venir, le travail de concertation devra être poursuivi avec l'ensemble des acteurs présents, mais aussi être élargi à de nouveaux acteurs, afin d'affiner la définition des indicateurs et des modalités de leur mise en œuvre (collecte et création de données, communication...). La création de nouveaux partenariats impliquera, à cette étape, l'intégration dans le groupe de travail « indicateur » d'acteurs appartenant aux autres commissions (emploi et offre aérienne notamment).

Enfin, des efforts de communication et d'information sur la signification et le degré d'efficacité des indicateurs devront compléter le travail de concertation. En effet, les premiers indicateurs fournis seront à relativiser du fait de probables lacunes en termes de représentativité de la gêne des riverains par exemple. La construction des indicateurs devra donc porter une attention particulière aux modalités de diffusion de ceux-ci. Ce dernier point souligne à nouveau la nécessité de poursuivre activement la concertation en engageant tous les acteurs concernés, en lien avec le caractère progressif du système (selon les technologies disponibles, l'état des méthodes et données, les nouveaux partenariats entre acteurs et les demandes que ces derniers formuleront).



**Annexe 1 : Tableau de bord des indicateurs de développement durable existants autour de 14 plates-formes aéroportuaires internationales, CRETEIL, 2007**

Do- maine	Thème	Catégorie	Indicateurs communs	Indicateurs exemplaires	Aéroports	
ENVIRONNEMENTAL	Bruit	Acoustique	Niveaux sonores (exemple : Lden à l'échelle européenne)	Person Event Index (PEI): nombre de personnes exposées à un bruit d'avion supérieur à une certaine intensité, sur une période donnée	<i>Sydney</i>	
				Carte d'émergence N70 : nombre d'événements supérieurs à 70 dB(A) sur un jour moyen	<i>Sydney</i>	
		Trafics		Survol : - Pourcentages d'utilisation des procédures d'approche et de décollage spécifiques pour limiter le survol de zones résidentielles - Part des approches en descente continue (en % du nombre total d'approches d'aéronefs)	<i>Nice, Sydney, San Francisco, LA, Londres Heathrow</i>	
				Mise en cartographie des indicateurs : - Cartes de répit : intervalle de temps entre les périodes de survol : proportion de temps sans mouvement sur chaque couloir de passage par heure - Cartes de mouvements dans les couloirs : localisation du passage des avions, fréquence de passage, nombre de mouvements jours denses et jours calmes	<i>Sydney</i>	
		Population		Nombre de plaintes et origine géographique	<i>LA, Nice, San Francisco, Amsterdam, Vienne</i>	
				Sommes versées pour l'insonorisation des logements (en millions d'Euros) et nombre de logements insonorisés	<i>Chicago, Francfort, Vienne, Amsterdam</i>	
				Nombre de personnes dans les zones de bruit	<i>Heathrow</i>	
		Air	Emissions	Polluants : CO, SO2, NO2, PM10, O3, O2	Polluants selon la contribution relative des différentes activités de l'aéroport	<i>Sydney</i>
				Gaz à effets de serre (CO2)		
			Concentrations		Polluants : PM10, NO2, CO, benzène, butène	<i>Heathrow</i>
				CO2	<i>Heathrow</i>	

	Energie	Consommation	- Energie consommée par l'aéroport en millions de GWh par an ou kWh ou en kWh/véhicule et par type de sources - Part de véhicules utilisant une énergie alternative	Francfort, Genève, Vienne, Amsterdam San Francisco, Francfort	
		Production	Volume de production d'énergie renouvelable (photovoltaïque)	Genève	
	Eau	Consommation	Consommation d'eau potable et non potable en millions de m3 par an et en litres par véhicule	Francfort	
		Rejets	Volume d'eaux rejetées en millions de m3, converti en « équivalent-habitant » (EGW) soit le volume d'eaux usées produit quotidiennement par un habitant	Francfort	
		Qualité	- Demande biochimique d'oxygène dans l'eau (DBO) (mg/l) - Traceur de qualité : taux de nitrate	Heathrow, Francfort	
	Sol	Usage	Surface de la plate-forme		
		Pollution	Teneur en zinc, cuivre, cadmium et plomb en mg/kg	Genève	
	Déchets	Volumes	Volume de déchets produits (dont produits dangereux)	Francfort, Genève, Amsterdam Vienne	
		Valorisations	Pourcentage de déchets recyclés	Amsterdam, Francfort, Vienne, Genève	
	Biodiversité	Faune et flore		Nombre de collisions avec les oiseaux	Amsterdam, Francfort
				Recensement de la faune et la flore sans précision de période de relevé	Genève, Francfort
	ECONOMIQUE	Activités de la plate-forme	Trafics	Position sur le marché : aéroports régionaux desservis par l'aéroport (en comparaison avec les concurrents)	Londres Heathrow
Structure industrielle			- Type et nombre d'entreprises sur la plate-forme - Type et nombre de compagnies aériennes qui officient sur la plate-forme		
Organisation de l'espace hors plate-forme			- Pourcentage de surfaces agricoles de grande valeur concernées par le besoin d'extension - Surface dés-imperméabilisées en ha	Vienne	

	<b>Emploi</b>	<b>Personnels</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'employés handicapés</li> <li>- Nombre de personnes en formation continue</li> <li>- Nombre de jeunes en contrat d'apprentissage</li> <li>- Origine géographique des employés</li> </ul>	<i>Vienne, Francfort, Lyon Vienne, Francfort, Lyon Vienne, Lyon Vienne, Heathrow</i>
		<b>Impacts (emplois générés, etc.)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emplois directs, indirects, induits (méthode ACI)</li> <li>- Comparaison taux de chômage dans la zone du Grand Londres et taux de chômage autour d'Heathrow (sans précision sur le périmètre concerné)</li> </ul>	<i>Francfort Londres Heathrow</i>
	<b>Accessibilité</b>			Répartition modale des passagers et des employés : nombre de voiture, de taxi, de bus, de transfert d'hotel, nombre d'arrivée par les liaisons train directe	<i>Francfort, San Francisco, Vienne, Genève, Amsterdam</i>
<b>SOCIAL</b>	<b>Sécurité</b>			Nombre d'interventions des pompiers	<i>Francfort, Vienne, Genève</i>
	<b>Sponsoring</b>			Sommes versées aux associations, clubs sportifs, fonds pour l'environnement etc. en millions d'Euros par an	<i>Francfort, Vienne, Genève, Amsterdam, Orly, Roissy</i>