



# BILANS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET STRATÉGIE D'ATTÉNUATION D'AÉROPORTS DE PARIS SA

2024



## TABLE DES MATIERES

- 1 – Périmètres des bilans de gaz à effet de serre d'Aéroports de Paris SA**
- 2 - Engagements climatiques d'Aéroports de Paris SA**
- 3 - Bilan de GES au périmètre Groupe ADP (contrôle financier)**
- 4 - Bilan de GES au périmètre SBTi**
- 5 - Bilan de GES ACA pour chaque plateforme francilienne**
- 6 - Plan d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ADP SA**
- 7 – Annexe : Certificats des niveaux d'accréditation ACA**
- 8 – Annexe : Definitions des sources d'émission et méthodologies de calculs**
- 9 – Annexe : Audits des données et calculs**





# **PERIMETRES DES BILANS DE GAZ À EFFET DE SERRE D'AÉROPORTS DE PARIS SA**

# COMPRENDRE UN BILAN DE GAZ À EFFET DE SERRE

## Qu'est ce qu'un bilan de gaz à effet de serre ?

Un bilan de gaz à effet de serre (GES) est un document communiquant les volumes de GES d'origines anthropiques émis par les activités d'une entité.

## Comment établir un bilan de gaz à effet de serre ?

Etablir un bilan de GES nécessite de choisir le référentiel méthodologique utilisé (GHG Protocol pour ADP SA) et de déterminer différents périmètres :

- ◆ Le périmètre organisationnel : Quel actifs prendre en compte dans le bilan ? (les actifs contrôlés financièrement ? opérationnellement ? les plateformes aéroportuaires ? etc)
- ◆ Le périmètre des sources d'émission prises en compte : Quelles sources d'émission prendre en compte au sein des scopes 1, 2 et 3 ?



### Scope 1 : Emissions directes liées aux activités de l'entreprise

- ◆ Sources fixes, sources mobiles et sources fugitives

### Scope 2 : Emissions indirectes liées aux achats et consommations d'énergie par l'entreprise.

Peut être comptabilisé en méthodologie Location-Based (LB) ou Market-Based (MB) :

- ◆ Location-Based (LB) : émissions calculées via l'intensité carbone du mix énergétique du pays
- ◆ Market-Based (MB) : émissions calculées via l'intensité carbone du mode de production du fournisseur/contrat d'énergie



### Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

- ◆ Emissions amont : Achats de biens/services, Biens d'investissements, Déchets, Voyages d'affaires, Trajets domicile-travail des employés, etc
- ◆ Emissions aval : Utilisation des produits vendus, Actifs loués en aval, Investissements, etc



# PÉRIMÈTRE DES SOURCES D'ÉMISSION PRISES EN COMPTE : BILANS DE GAZ À EFFET SERRE D'AÉROPORTS DE PARIS SA

Aéroports de Paris SA publie un bilan de gaz à effet de serre (GES) sur son périmètre de contrôle financier (tous les actifs contrôlés financièrement – « Bilan Groupe ADP »). Il publie de même un bilan de GES sur un périmètre dit « SBTi » (ADP SA + Hub One – « Bilan SBTi ») et communique sur ses cibles de décarbonation associées alignées avec la science. ADP SA publie enfin les bilans de GES de ses plateformes franciliennes Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget (Bilans dits « ACA »), et publie un bilan regroupant les émissions de ces trois plateformes (Bilan dit « Aéroports FR »). Le périmètre de ces bilans et la couverture des cibles alignées sur la science sont décrits au sein du tableau ci-après. Les émissions de nos bilans sont reportées sur une année calendaire.

	Sources d'émission	Périmètre Bilan GES Groupe ADP	Périmètre Bilan GES SBTi*	Couverture des cibles SBTi	Périmètre Bilan GES Aéroports FR	Périmètre Bilans GES ACA
	<b>Scope 1 : Emissions directes</b>	✓	✓	✓	✓	✓
	Scope 1 : TOTAL	✓	✓	✓	✓	✓
	Sources fixes	✓	✓	✓	✓	✓
	Sources mobiles	✓	✓	✓	✓	✓
	Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie</b>	✓	✓	✓	✓	✓
	Scope 2 : TOTAL	✓	✓	✓	✓	✓
	Electricité achetée et consommée	✓	✓	✓	✓	✓
	Electricité achetée et revendue à nos locataires	✓	✓	✓	✗	✗
	Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Scope 3 : Émissions indirectes en amont et en aval (chaîne de valeur)</b>	✓	✓	✓	✓	✓
	Scope 3 : TOTAL	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 1 : Achats de biens et services	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 2 : Biens d'investissements	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 4 : Transport et distribution en amont	✗	✓	✗	✗	✗
	Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 6 : Déplacements professionnels	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 8 : Actifs loués en amont	✓	✓	✗	✗	✗
	Cat 9 : Transport et distribution en aval	✓	✓	✗	✗	✗
	Cat 10 : Transformation de produits vendus	✓	✓	✓	✓	✓
	Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL	✓	✓	✓	✓	✓
	Atterrissage, décollage et roulage avion	✓	✓	✓	✓	✓
	Groupe auxiliaire de puissance (APU)	✓	✓	✓	✓	✓
	Croisière départ	✓	✗	✗	✓	✓
	Equipements d'assistance aéroportuaire (GSE)	✓	✗	✗	✓	✓
	Produits hivernaux des tiers	✓	✗	✗	✓	✓
	Accès passagers	✓	✗	✗	✓	✓
	Déplacement des salariés hors-ADP SA	✓	✗	✗	✓	✓
	Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus	✓	✗	✗	✓	✓
	Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue à des tiers)	✓	✗	✗	✓	✓
	Cat 14 : Franchises	✓	✓	✗	✗	✗
	Cat 15 : Investissements	✓	✓	✗	✗	✗



Pertinent et pris en compte



Pertinent mais non pris en compte par le périmètre demandé par le bilan



Non pertinent

## Légende

### Bilan GES Groupe ADP – contrôle financier

Prend en compte les actifs pour lesquels ADP SA possède un contrôle financier :

- ◆ Plateformes franciliennes, plateformes de TAV, plateforme d'AIG, Hub One, Extimé, BTA, HAVAS, etc

### Bilan GES SBTi

Prend en compte les actifs suivants :

- ◆ Paris-CDG + Paris-ORY + Paris-LBG + Hub One

Les actifs à l'international sont pris en compte dans le périmètre via prises de participation

\*L'organisme SBTi considère que ces émissions ne sont pas à prendre en compte dans ce bilan.

Les cibles alignées sur la science scopes 1&2 et 3 (cibles SBTi) couvrent uniquement les émissions de GES d'ADP SA (Ø Hub One).

### Bilan GES ACA

Bilans GES par plateforme francilienne :

- ◆ Un bilan pour Paris-CDG
- ◆ Un bilan pour Paris-ORY
- ◆ Un bilan pour Paris-LBG

### Bilans GES Aéroports FR

Prend en compte les émissions des plateformes franciliennes :

- ◆ Somme des bilans ACA Paris-CDG + Paris-ORY + Paris-LBG

Les différences méthodologiques de prise en compte des sources d'émission par bilan sont explicitées à la page suivante.

# PÉRIMÈTRES DES BILANS DE GAZ À EFFET SERRE D'AÉROPORTS DE PARIS SA

Il existe aujourd'hui des différences méthodologiques de prise en compte des sources d'émission entre le bilan de GES SBTi et les bilans Aéroports FR/ACA. Ces différences méthodologiques sont expliquées ici. Nous travaillons actuellement à l'harmonisation de nos bilans afin de proposer une vision plus claire des émissions de GES de nos activités.

Sources d'émission	Périmètre Bilan GES Groupe ADP	Périmètre Bilan GES SBTi*	Couverture des cibles SBTi	Périmètre Bilan GES Aéroports FR	Périmètre Bilans GES ACA
Scope 2					
Electricité achetée et revendue à nos locataires	✓	✓	✓	✗	✗
Scope 3					
Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue à des tiers)	✓	✗	✗	✓	✓
Scope 3					
Cat 1 : Achats de biens et services	✓	✓	✓	✓	✓
Scope 3					
Cat 4 : Transport et distribution en amont	✗	✓	✗	✗	✗
Scope 3					
Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL Atterrissage, décollage et roulage avion Groupe auxiliaire de puissance (APU) Croisière départ Equipements d'assistance aéroportuaire (GSE) Produits hivernaux des tiers Accès passagers Déplacement des salariés hors-ADP SA	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✗ ✗ ✗ ✗ ✗	✓ ✓ ✓ ✗ ✗ ✗ ✗ ✗	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
Scope 3					
Cat 15 : Investissements	✓	✓	✗	✗	✗
Légende	✓ ✗ Non pertinent	Pertinent et pris en compte Pertinent mais non pris en compte par le périmètre demandé par le bilan Non pertinent			

Initialement, les émissions de GES liées aux consommations énergétiques de nos locataires étaient consolidées au sein du scope 3 cat 13 : « Actifs loués en aval ».

- ◆ Les bilans Groupe ADP, ACA & Aéroports FR incluent ces émissions dans cette cat
- ◆ SBTi considère que nous possédons un contrôle sur les contrats d'achats d'électricité de nos locataires : ces émissions doivent être comptabilisées dans notre scope 2 (et non pas dans le scope 3 cat 13)
- ➔ En Market-Based, aucun impact car ces émissions sont de 0 (achats d'élec verte)

La cat 4 du scope 3, « Transport et distribution en amont », comptabilise les émissions liées au transport entre le dernier entrepot et le lieu d'arrivée des biens et services achetés. Nous comptabilisons ces émissions dans la cat 1 « achats de biens et services », prenant en compte toutes les émissions liés aux achats, de leur production jusqu'à leur arrivée sur nos plateformes.

- ◆ Les bilans Groupe, ACA & Aéroports FR incluent ces émissions dans la cat 1
- ◆ SBTi demande à effectuer la distinction entre ces émissions. Le bilan SBTi comprend ainsi la partie des émissions liées à ces transports (initialement comprises dans la cat 1) au sein de la cat 4

La cat 11 du scope 3 « Utilisation des produits vendus » comprend toutes les émissions de nos parties prenantes (compagnies, assistants, passagers, etc).

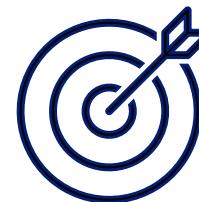
- ◆ Les bilans Groupe ADP, ACA & ADP SA incluent toutes les sources d'émission
- ◆ SBTi considère que les seules émissions scope 3 cat 11 à prendre en compte sont les émissions APU et celles du cycle LTO des aéronefs. C'est pourquoi les autres sources d'émissions ne sont pas prises en compte dans ce bilan

La cat 15 du scope 3 « Investissements » comprend une partie des émissions internes des actifs non-contrôlés. La prise en compte des ces émissions n'a de sens que pour un bilan à l'échelle « du groupe », comme c'est le cas pour le bilan Groupe ADP et SBTi, comprenant toutes les émissions de nos actifs contrôlés



2

## ENGAGEMENTS CLIMATIQUES D'AÉROPORTS DE PARIS SA



## 2025 PIONEERS FOR TRUST

### Politique Environnementale 2022-2025

Engagements en lien avec  
la thématique Climat

Pour plus d'information sur la politique  
Environnementale du Groupe ADP :

<https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/politique-environnementale-2022-2025-vf.pdf>

# 15 ENGAGEMENTS AU SERVICE DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DE L'AÉROPORT ET DU TRANSPORT AÉRIEN

## 1. TENDRE VERS DES OPÉRATIONS À IMPACT ZÉRO SUR L'ENVIRONNEMENT

- 1.1. Mettre en œuvre la feuille de route pour atteindre, sur nos émissions internes (scopes 1&2), la neutralité carbone 2030 sur toutes nos plateformes et le ZEN 2030 (Orly, LBG) - 2035 (CDG) - 2050 (autres plateformes engagées).
- 1.2. Renforcer l'intermodalité, réduire la place de la voiture, renforcer la connectivité avec les territoires.
- 1.3. Devenir un territoire neutre en carbone à horizon 2050 (périmètre géographique - scopes 1&2 et toutes émissions au sol - augmenté des émissions croisière pour les vols au départ d'Europe).
- 1.4. Eviter/réduire les déchets d'exploitation et maximiser la valorisation matière.
- 1.5. Préserver les milieux : eau, sols, biodiversité ; réduire l'empreinte biodiversité de notre chaîne de valeur.

## 2. PARTICIPER ACTIVEMENT À LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

- 2.1. Réunir les conditions d'accueil des technologies de transition (SAF) et ruptures technologiques (hydrogène, électrique).
- 2.2. Contribuer à l'amélioration des opérations (assistance en escale, roulage, phase de vol du cycle LTO), avec pour résultante la décarbonation des activités aériennes, l'amélioration de la qualité de l'air, et la réduction du bruit.
- 2.3. Contribuer aux travaux d'exemplarité environnementale du secteur aérien (lutte contre le trafic d'espèces protégées, réduction des déchets,...).

## 3. PROMOUVOIR L'INTÉGRATION DE CHAQUE AÉROPORT DANS UN SYSTÈME DE RESSOURCES LOCALES

- 3.1. Elaborer une stratégie d'écologie industrielle et territoriale pour les matériaux de construction et l'énergie.
- 3.2. Mesurer et surveiller la qualité de l'air et l'exposition au bruit, de manière à préserver la santé des riverains.
- 3.3. Être un partenaire privilégié des territoires et des acteurs scientifiques et associatifs en matière de préservation et de sensibilisation à la biodiversité.



## 4. RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

- 4.1. Mettre en œuvre une politique de construction bas carbone et économie circulaire ; construire le moins possible, et de manière modulaire et flexible ; mettre en œuvre une gouvernance environnementale des projets d'investissement, avec budget carbone et biodiversité.
- 4.2. Limiter l'impact environnemental des projets de développement et des chantiers (impact sonore, déchets, qualité de l'air, CO2...).
- 4.3. Améliorer la valeur écologique de nos sites, assurer les continuités écologiques et tendre vers Zéro Imperméabilisation Nette dans notre responsabilité de maître d'ouvrage selon une trajectoire ambitieuse validée en 2022.
- 4.4. Obtenir des labels environnementaux pour tous les projets.



## Viser l'excellence et la durabilité des modes opérationnels et de construction

- ◆ **Réduire de 10% les émissions moyennes par vol au roulage avions**

Périmètre: Paris-Orly et Paris-CDG.

- ◆ **Fixer un budget carbone**

pour le cycle de vie de tous les projets d'investissements de plus de 5 M€.  
Périmètre: ADP SA, TAV.

Pour plus d'information sur la stratégie d'entreprise 2022-2025 du Groupe ADP :

[https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/groupe-et-strategie/2025pioneers\\_fr.pdf](https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/groupe-et-strategie/2025pioneers_fr.pdf)

## Développer l'offre de connexions multimodales

- ◆ **Installer les plateformes parisiennes au meilleur niveau européen**

en matière de correspondance train-avion en augmentant de 50% à Paris-CDG le nombre de passagers en correspondance train-avion et en le doublant à Paris-Orly.

- ◆ **Utiliser 10% d'énergies bas carbone**

dans les terminaux et côté pistes, soit un quasi doublement par rapport à 2019, et 40% hors atterrissage et décollage.

Périmètre: aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP niveau ACA ≥ 3 en 2021 (CDG, ORLBG, Ankara, Izmir, Amman).

- ◆ **Ouvrir le nouveau pôle multimodal de Paris-Orly**

avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024 et rendre possible la mise en service ou la construction de 8 lignes supplémentaires de transports en commun pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains.

## S'appuyer sur un ancrage territorial fort

- ◆ **Appuyer la généralisation des procédures de descentes continues**

entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly.

- ◆ **Faciliter la réalisation de 80% d'achats locaux franciliens**

dont 20% auprès de PME, sous réserve de la législation en matière de commande publique.  
Périmètre: ADP SA.

**... ET PAR UN ENGAGEMENT À SUIVRE DES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DE SES ÉMISSIONS  
SCOPES 1&2 ET 3 ALIGNÉS SUR LES TRAJECTOIRES SCIENTIFIQUES, VIA LE PROGRAMME SBTI  
(SCIENCE BASED TARGET INITIATIVE)**



SCIENCE  
BASED  
TARGETS

**Depuis octobre 2024, les cibles de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'ADP SA (scopes 1&2 et scope 3) sont validées par le SBTi (Science Based Target initiative)**

Pour plus d'information sur la démarche SBTi :

<https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action>

## CIBLES

### Objectifs à moyen terme

- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à réduire les émissions absolues de GES des scopes 1 et 2 de 68 % d'ici 2030** par rapport à l'année de référence 2019 NT-ABS1
- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à continuer de s'approvisionner activement en électricité 100 % renouvelable jusqu'en 2030** NT-O1
- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à réduire les émissions absolues de GES du scope 3 de 27,5 % d'ici 2030** par rapport à l'année de référence 2019 NT-ABS2

### Objectifs à long terme : Net-Zero 2050

- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à réduire les émissions absolues de GES des scopes 1 et 2 de 90 % d'ici 2035** par rapport à l'année de référence 2019 LT-ABS1
- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à maintenir un minimum de 90 % de réduction des émissions absolues de GES des scopes 1 et 2 de 2035 à 2050** par rapport à l'année de référence 2019
- ◆ Aéroports de Paris S.A. s'engage **à réduire les émissions absolues de GES du scope 3 de 90 % d'ici 2050** par rapport à l'année de référence 2019 LT-ABS2



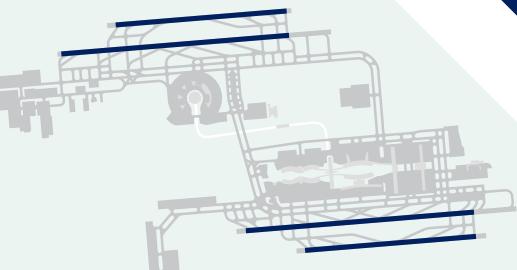
DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

## CHAQUE PLATEFORME AÉROPORTUAIRE FRANCIENNE POSSÈDE DE MÊME SA PROPRE CIBLE DE DÉCARBONATION DE SES ÉMISSIONS INTERNES

Les aéroports parisiens se sont engagés individuellement sur des cibles de décarbonation de zéro émission nette de leurs émissions internes (scopes 1&2 MB) alignées sur la trajectoire 1,5°C de l'Accord de Paris, dans le cadre de l'Aeroport Carbon Accreditation.



**CDG**

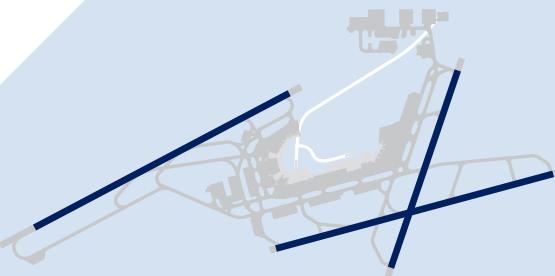


**-90%** des émissions scopes 1&2 MB en **2035** par rapport à l'année de référence **2010**

(en 2010 : Scopes 1&2 MB = 153 002 tCO2)

Les années de référence entre les cibles ACA et SBTi sont différentes

**ORY**

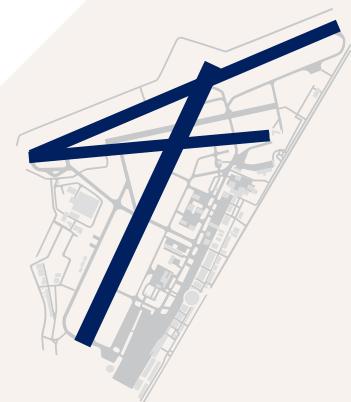


**-90% des émissions scopes 1&2 MB en 2030 par rapport à l'année de référence 2010**

(en 2010 : Scopes 1&2 MB = 35 299 tCO2)

Les cibles ACA et SBTi sont alignées : atteindre les cibles SBTi permettent d'atteindre les cibles ACA

**LBG**



**-90% des émissions scopes 1&2 MB en 2030 par rapport à l'année de référence 2011**

(en 2011 : Scopes 1&2 MB = 4 488 tCO2)



3

## BILAN DE GES AU PÉRIMÈTRE GROUPE ADP (CONTRÔLE FINANCIER)



GROUPE ADP

# BILAN DE GES – GROUPE ADP : PERIMETRE DE CONTRÔLE FINANCIER - 2024

**En 2024, les émissions scopes 1, 2 MB et 3 d'ADP SA sur son périmètre de contrôle financier (bilan Groupe ADP) sont 22 345 635 501 tCO2e**

Bilan GES du Groupe ADP

	2023	2024	%N/ N-1
<b>Scope 1 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (a) &amp; 45 (a) &amp; 48)</b>			
Émissions de GES du scope 1(tCO2eq)	78 881	77 871	-1%
Pourcentage des émissions de GES du scope 1 provenant de systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission (%)	47%	43%	
<b>Scope 2 - Émissions de GES (E1-6 44 (b) &amp; 45 (b) &amp; 49)</b>			
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie location-based (tCO2eq)	87 970	84 414	-4%
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie market-based (tCO2eq)	52 795	72 371	37%
<b>Scope 1 &amp; 2 - Émissions de GES (E1-6 - 50)</b>			
Scope 1& 2 - Emissions totales - Méthodologie location-based (tCO2eq)	166 852	162 284	-3%
Scope 1& 2 - Emissions totales - Méthodologie market-based (tCO2eq)	131 676	150 242	14%
<b>Scope 3 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (c) &amp; 45 (c) &amp; 51)</b>			
Emissions de GES du Scope 3 (tCO2eq)	22 406 557	22 195 393	-1%
1 Achats de biens et de services		533 465	
2 Biens d'investissement		256 283	
3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1ou 2)		28 440	
4 Transport et distribution en amont		—	
5 Déchets générés par les activités		161 197	
6 Voyages d'affaires		1 525	
7 Déplacements domicile-travail		17 573	
8 Actifs loués en amont		—	
9 Transport en aval		—	
10 Transformation des produits vendus		—	
11 Utilisation des produits vendus		21 043 368	
12 Traitement en fin de vie des produits vendus		—	
13 Actifs loués en aval		7 613	
14 Franchises		—	
15 Investissements		85 923	

**Emissions GES totales - Scopes 1 + 2 + 3 (E1-6 - 44 (d) & 45 (d) & 52)**

	2023	2024	%N/ N-1
Émissions totales de GES - Méthodologie location-based (tCO2eq)	22 573 409	22 357 678	-1%
Émissions totales de GES - Méthodologie market-based (tCO2eq)	22 538 233	22 345 635	-1%

Aéroports de Paris publie chaque année son bilan de gaz à effet de serre comprenant tous les actifs contrôlés financièrement par le groupe (périmètre de contrôle financier) pour répondre à la directive de la CSRD. Cela correspond à plus d'une centaine d'actifs différents (plateformes parisiennes, de TAV, d'AIG, Extimé, Hub One, BTA, HAVAS, etc).

Les méthodologies de calculs associées à ce bilan peuvent être trouvées au sein du rapport de durabilité d'Aéroports de Paris SA. :

[document-d'enregistrement-universel-2024.pdf](#)

Les données reportées correspondent à des données dites « réelles » : les données énergétiques permettant de calculer les scopes 1&2 du quatrième trimestre 2024 sont des données réelles.

L'établissement d'un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre unique (scopes 1&2 et scope 3), combinant les cibles individuelles de chaque aéroport, est actuellement en cours d'établissement et prévu pour 2027.



4

## BILAN DE GES AU PÉRIMÈTRE SBTI



SCIENCE  
BASED  
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

# BILAN DE GES – SBTi : PERIMETRE SBTi- 2024

En 2024, les émissions scopes 1, 2 MB et 3 d'ADP SA sur son périmètre SBTi (bilan SBTi) sont de  
1 986 513 tCO2e

Sources d'émission	Périmètre Bilan GES SBTi	Emissions 2024		Emissions 2023 SBTi (tCO2e)	Evolution 2023/2024	Emissions 2019 SBTi (tCO2e)	Couverte des cibles SBTi	Emissions 2019 couvertes par la cible (tCO2e)	Emissions 2024 couvertes par la cible (tCO2e)	Réduction par rapport à l'année de référence		
<b>Scope 1 : Emissions directes</b>	<b>Scope 1 : TOTAL</b>	✓	<b>40 714</b>	<b>100%</b>	←	43 234	-6%	<b>49 650</b>	✓	49 161	<b>40 615</b>	-17%
	Sources fixes	✓	36 684	90,1%	→	40 461	-9%	46 862	✓	46 862	36 638	-22%
	Sources mobiles	✓	1 536	3,8%	→	1 317	17%	2 650	✓	2 162	1 513	-30%
	Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)	✓	2 494	6,1%	→	1 456	71%	138	✓	138	2 464	1686%
<b>Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie</b>	<b>Scope 2 : TOTAL - LB</b>	✓	<b>17 658</b>	<b>100%</b>	←	38 672	-54%	<b>25 281</b>	✗			
	<b>Scope 2 : TOTAL - MB</b>	✓	<b>137</b>	<b>100%</b>	→	0	0%	<b>3 637</b>	✓	3 637	<b>0</b>	-100%
	Électricité achetée et consommée - LB	✓	12 180	69%	→	38 672	-69%	17 457	✗			
	Électricité achetée et consommée - MB	✓	137	0%	→	0	0%	2 237	✓	2 237	0	-100%
	Électricité achetée et revendue à nos locataires - LB	✓	5 478	31%	→	5 478	0%	7 824	✗			
	Électricité achetée et revendue à nos locataires - MB	✓	0	0%	→	0	0%	1 400	✓	1 400	0	-100%
<b>Scope 3 : TOTAL</b>	Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés	✓	0	0%	→	0	0%	0	✓	0	0	0%
	<b>Scope 3 : TOTAL</b>	✓	<b>1 945 662</b>	<b>100%</b>	←	1 660 568	17%	<b>2 059 416</b>	✓	1 924 718	<b>1 724 628</b>	-10%
	Cat 1 : Achats de biens et services	✓	239 078	12,3%	→	197 037	21%	195 480	✓	182 461	223 939	23%
	Cat 2 : Biens d'investissements	✓	238 227	12,2%	→	214 444	11%	380 142	✓	376 136	233 772	-38%
	Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)	✓	14 698	0,8%	→	15 250	-4%	11 991	✓	11 991	14 619	22%
	Cat 4 : Transport et distribution en amont	✓	6 293	0,3%	→	4 789	31%	4 438	✗			
	Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités	✓	8 610	0,4%	→	4 418	95%	5 862	✓	5 862	8 157	39%
	Cat 6 : Déplacements professionnels	✓	1 139	0,1%	→	905	26%	1 207	✓	1 187	894	-25%
	Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA	✓	9 011	0,5%	→	8 613	5%	11 684	✓	11 683	8 726	-25%
	Cat 8 : Actifs loués en amont	✓	370	0,0%	→	/	0	0	✗			
	Cat 9 : Transport et distribution en aval											
	Cat 10 : Transformation de produits vendus											
	Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL	✓	1 237 662	63,6%	→	1 215 111	2%	1 336 600	✓	1 335 398	1 234 521	-8%
	Télécommunication	✓	3 141	0,0%	→	0	/	1 202	✗			
	Atterrissage, décollage et roulage avion (cycle LTO)	✓	1 132 347	59,9%	→	1 114 460	2%	1 227 742	✓	1 227 742	1 132 347	-8%
	Groupe auxiliaire de puissance (APU)	✓	102 174	0,0%	→	100 651	2%	107 656	✓	107 656	102 174	-5%
	Croisière départ	✗										
	Équipements d'assistance aéroportuaire (GSE)	✗										
	Produits hivernaux	✗										
	Accès passagers	✗										
	Déplacement des salariés hors-ADP SA	✗										
	Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus											
	Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue aux tiers)	✗										
	Cat 14 : Franchises											
	Cat 15 : Investissements	✓	190 574	9,8%	→	162 355	112 012	✗				
<b>TOTAL</b>	<b>Scope 1, 2 LB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>2 004 034</b>		1 742 474	2%	<b>2 134 347</b>	✗				
<b>TOTAL</b>	<b>Scope 1, 2 MB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>1 986 513</b>		1 703 802	2%	<b>2 112 703</b>	✗				



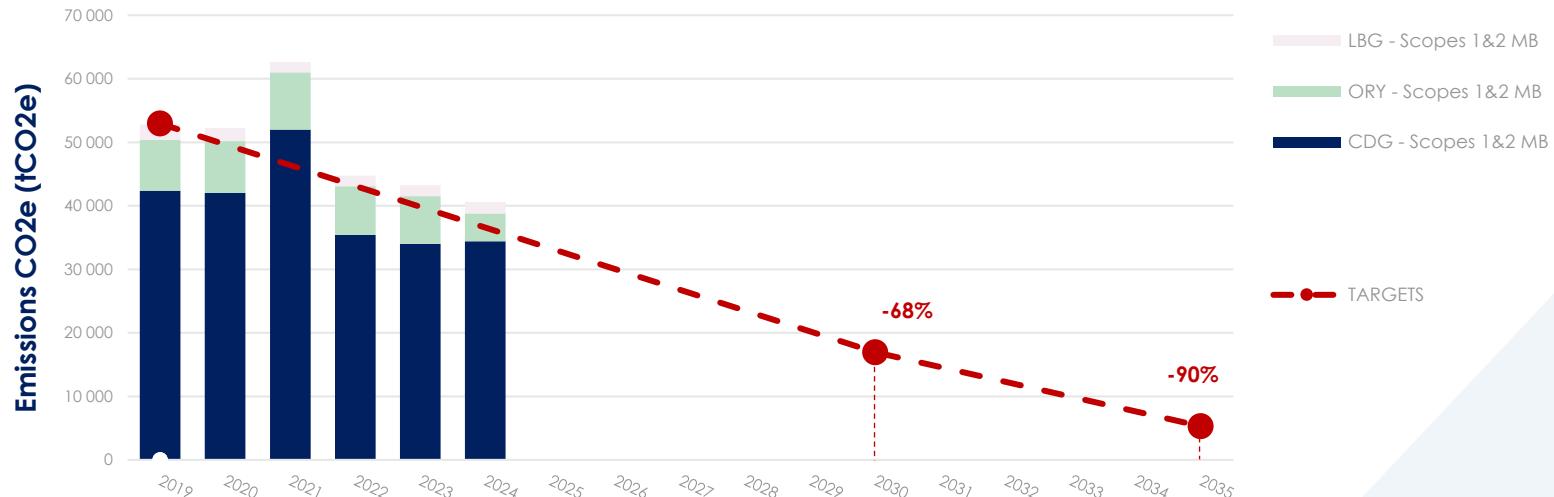
La cible scope 1&2 MB couvre 52 799 tCO2e du bilan SBTi 2019, soit 99% du total scopes 1&2 MB



La cible scope 3 couvre 1 924 718 tCO2e du bilan SBTi 2019, soit 93% du total scope 3

## BILAN DE GES – SBTI : PERIMETRE SBTI - 2024

Evolution des émissions scopes 1&2 MB  
Emissions couvertes par les cibles SBTi

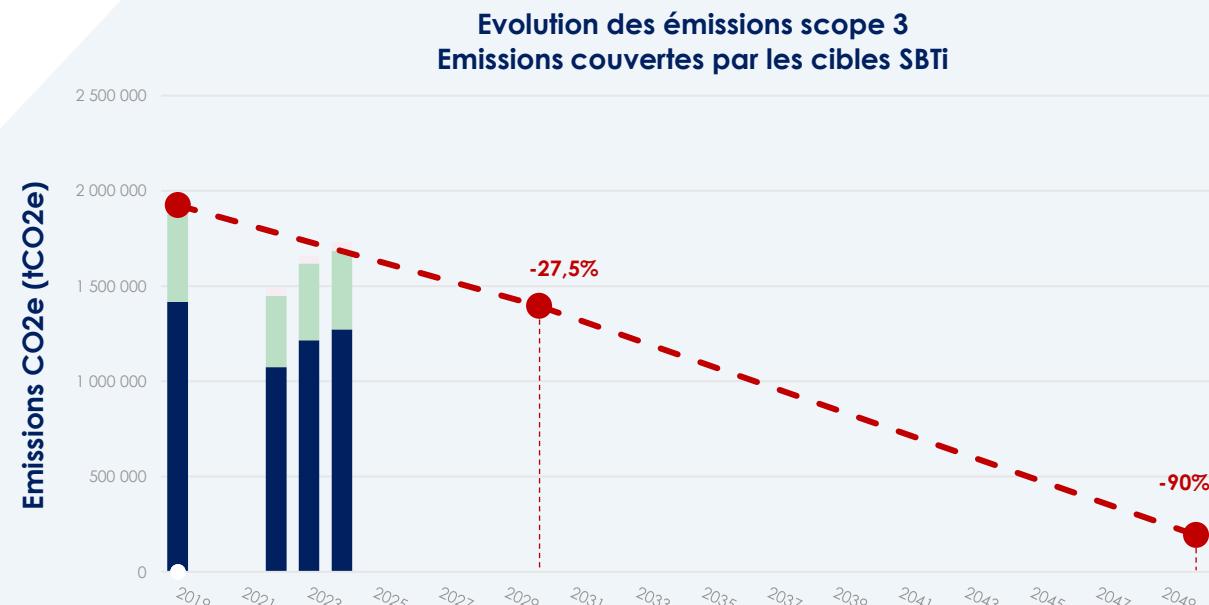


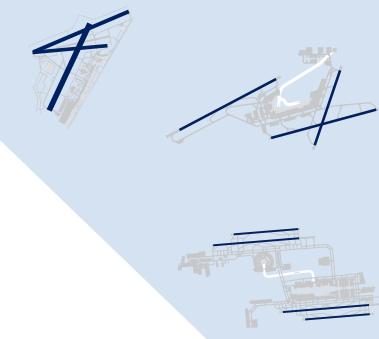
## SCOPES 1&2 MB

En 2024 : -23% de réduction des émissions par rapport à 2019

## SCOPE 3

En 2024 : -10% de réduction des émissions par rapport à 2019





5

**BILAN DE GES  
ACA  
POUR CHAQUE PLATEFORME FRANCILIENNE**



# LE PROGRAMME « AIRPORT CARBON ACCREDITATION » (ACA)

## Développement

- ◆ Démarche mise en place par l'ACI-Europe et étendue à l'ACI-Asia Pacific, l'ACI-Africa, l'ACI-North America
- ◆ Implication des aéroports dans la lutte contre le changement climatique

## Fonctionnement

- ◆ Les aéroports engagés dans le programme sont classés par niveau d'accréditation (de 1 à 5) suivant leurs avancées en matière de décarbonation. L'ACA demande un calcul annuel des émissions de CO<sub>2</sub>e de la plateforme, et vérifie tous les 2 ou 3 ans (en fonction du niveau d'accréditation) les données et calculs effectués, via un tiers indépendant et reconnu compétent
- ◆ Un contrôle complémentaire annuel du dossier est effectué par « l'administrateur » de l'ACA : Environmental Minds 

## Déploiement

- ◆ Lancement en juin 2009
- ◆ En août 2025 : 637 aéroports accrédités dans le monde, dont 286 en Europe

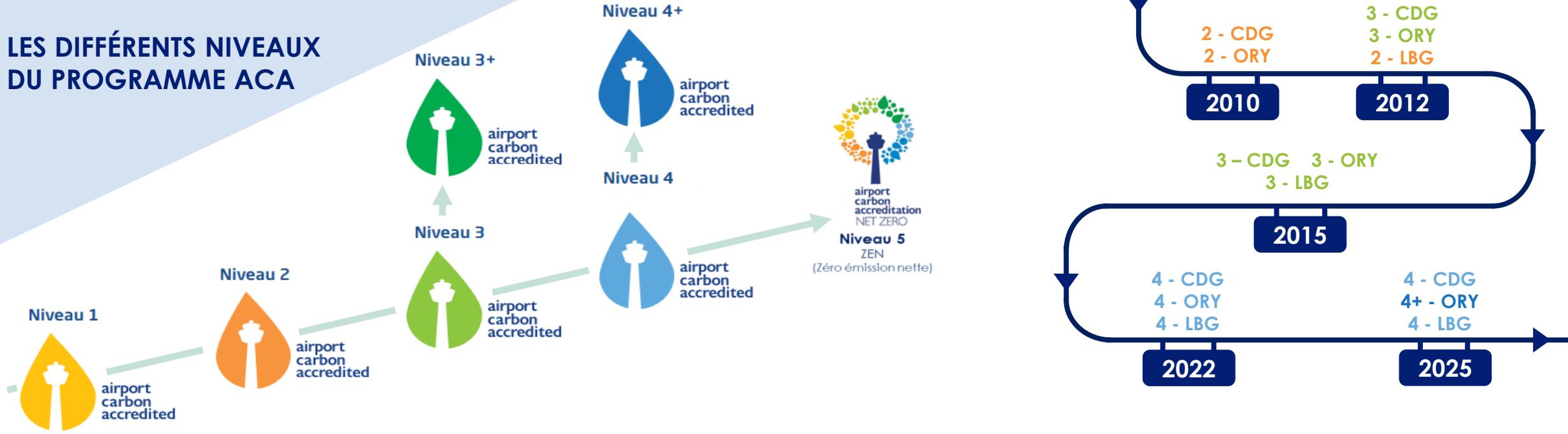
## Objectifs de l'ACI-Europe :

**100 aéroports neutres (avec compensation) d'ici 2030, émissions internes**  
(pris en juin 2017)

**Zéro Emission Nette (avec séquestration) en 2050 , émissions internes**  
(pris en juin 2019)



# LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DU PROGRAMME ACA



## Exigences des niveaux d'accréditation

### Niveau 1

- Réaliser les **calculs d'émissions internes de CO<sub>2</sub>** (scopes 1&2 : centrales thermiques, achat électricité/énergie, véhicules de la flotte, produits hivernaux)

### Niveau 2

- Démontrer une **baisse des émissions internes**
- Présenter un **système de management des émissions** de CO<sub>2</sub>

### Niveau 3

- Réaliser les **calculs d'émissions externes** (scope 3 : cycle LTO, APU, engins d'assistance en escale, accès aux plateformes par les PAX et salariés)
- Présenter les **actions de collaboration engagées avec les parties prenantes** pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>

### Niveau 3+

- Compenser les émissions résiduelles** pour atteindre la neutralité carbone (scopes 1&2)

### Niveau 4

- Prendre un **objectif de réduction de CO<sub>2</sub> en valeur absolue** et définir une **trajectoire de réduction en ligne avec le scénario 1,5°C du GIEC** (scopes 1&2)
- Ajouter des postes d'émissions dans le **scope 3 : vol avions (demi-croisière ou croisière départ), dégivrage; achats de biens et services, investissements, etc**
- Renforcer le plan d'action avec les parties prenantes

### Niveau 4+

- Compenser les émissions résiduelles** pour atteindre la neutralité carbone (scopes 1&2)

### Niveau 5

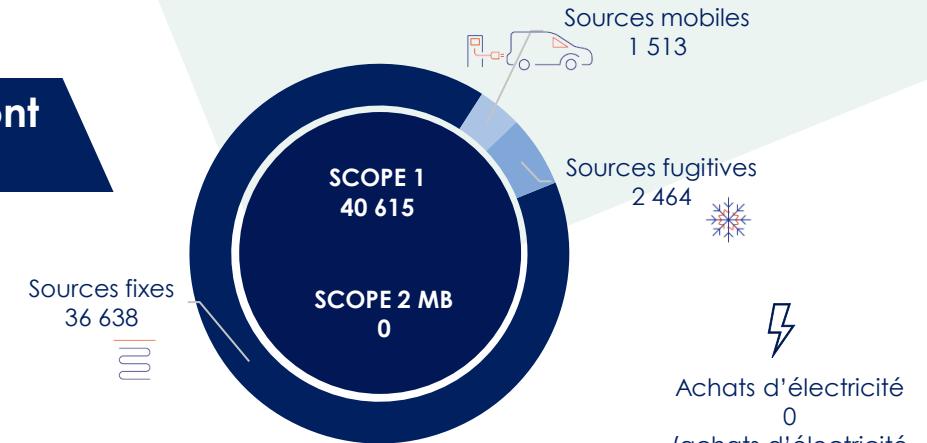
- Atteindre le **net zéro (scopes 1&2)**, par exemple en mettant en place des projets de CCUS (captage et stockage et/ou valorisation des émissions résiduelles)
- Prendre un **engagement Zéro Emission Nette** sur le **scope 3**

# BILAN DE GES – AÉROPOTS FR (CDG, ORY & LBG) - 2024

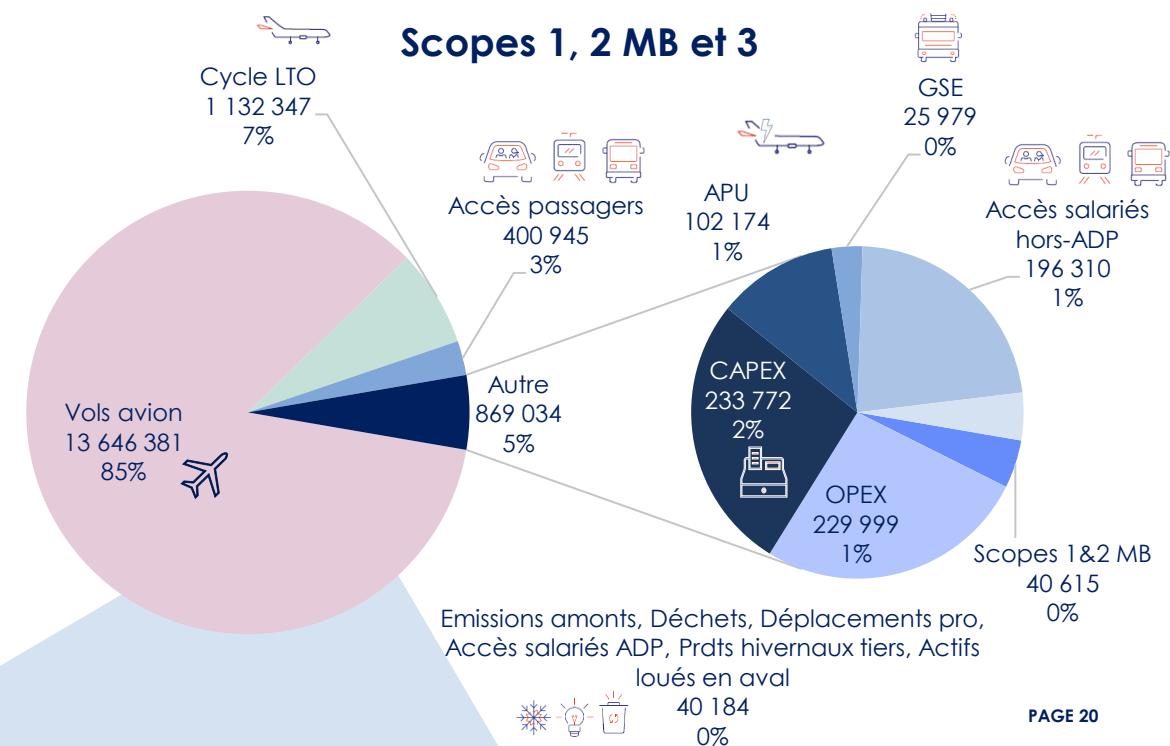
En 2024, les émissions totales des plateformes franciliennes (scopes 1,2 MB, 3) sont de 16 048 707 tCO2e

Sources d'émission	Périmètre Bilans GES ACA	Emissions 2024 Aéroports FR (tCO2e)	Emissions 2023 Aéroports FR (tCO2e)	Evolution 2023/2024
Scope 1 : Emissions directes	✓	40 615 100%	43 234	-6%
Sources fixes	✓	36 638 90,2%	40 461	-9%
Sources mobiles	✓	1 513 3,7%	1 317	15%
Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)	✓	2 464 6,1%	1 456	69%
Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie	✓	12 043 100%	38 672	-69%
Scope 2 : TOTAL - LB	✓	12 043 100%	0	0%
Scope 2 : TOTAL - MB	✓	0	38 672	-69%
Électricité achetée et consommée - LB	✓	12 043 100%	0	0%
Électricité achetée et consommée - MB	✓	0	0	0%
Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés	✓	0	0	0%
Scope 3 : TOTAL	✓	16 008 092 100%	15 697 446	2%
Cat 1 : Achats de biens et services	✓	229 999 1,4%	201 826	14%
Cat 2 : Biens d'investissements	✓	233 772 1,5%	214 444	9%
Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)	✓	14 619 0,1%	15 250	-4%
Cat 4 : Transport et distribution en amont	x			
Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités	✓	8 157 0,1%	4 418	85%
Cat 6 : Déplacements professionnels	✓	894 0,0%	905	-1%
Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA	✓	8 726 0,1%	8 613	1%
Cat 8 : Actifs loués en amont				
Cat 9 : Transport et distribution en aval				
Cat 10 : Transformation de produits vendus				
Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL	✓	15 506 447 96,9%	15 234 971	2%
Atterrissage, décollage et roulage avion (cycle LTO)	✓	1 132 347	1 114 460	2%
Groupe auxiliaire de puissance (APU)	✓	102 174	100 651	2%
Croisière départ	✓	13 646 381	13 393 004	2%
Équipements d'aide à l'atterrissement (GSE)	✓	25 979	36 606	-29%
Produits hivernaux des tiers	✓	2 310	1 265	83%
Accès passagers	✓	400 945	391 954	2%
Déplacement des salariés hors-ADP SA	✓	196 310	197 031	0%
Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus				
Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue aux tiers)	✓	5 478 0,0%	17 019	-68%
Cat 14 : Franchises				
Cat 15 : Investissements	x			
<b>TOTAL</b>	<b>Scopes 1, 2 LB et 3 : TOTAL</b>	<b>16 060 750</b>	<b>15 779 352</b>	<b>2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>Scopes 1, 2 MB et 3 : TOTAL</b>	<b>16 048 707</b>	<b>15 740 680</b>	<b>2%</b>

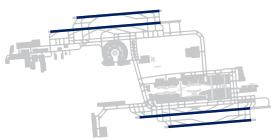
## Scopes 1&2 - MB



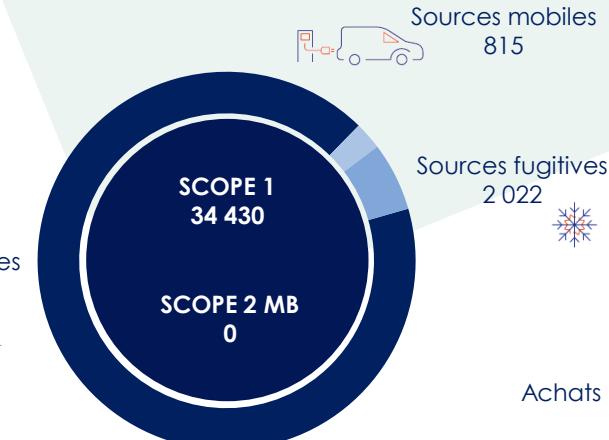
## Scopes 1, 2 MB et 3



# BILAN DE GES – PARIS-CHARLES DE GAULLE - 2024



## Scopes 1&2 - MB



Sources fixes  
31 593

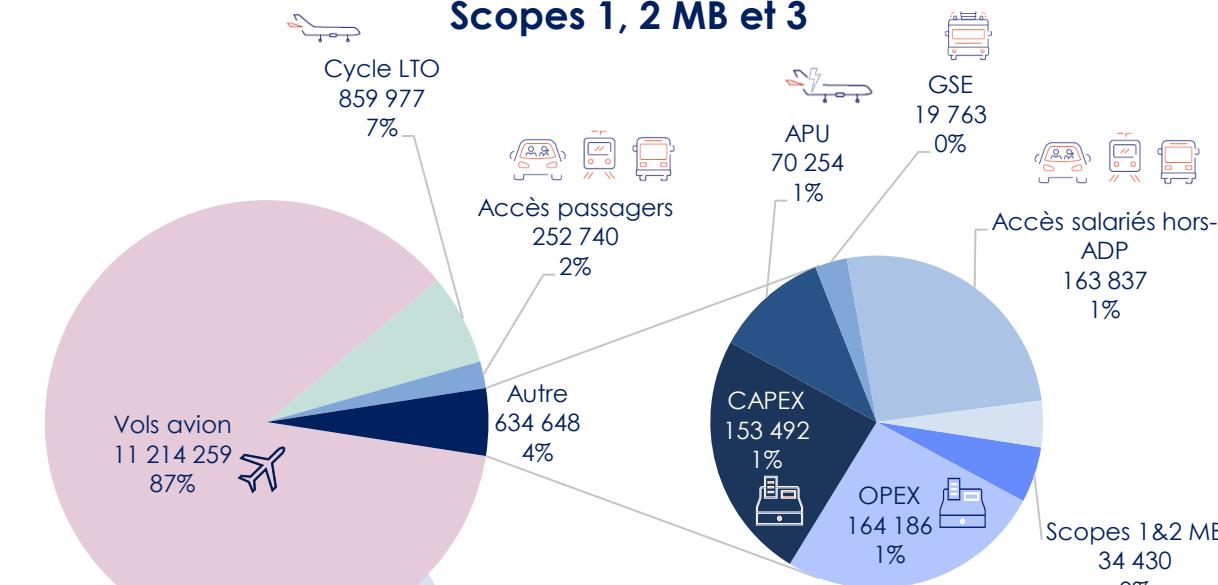
Sources mobiles  
815

Sources fugitives  
2 022



Achats d'électricité  
0  
(achats d'électricité verte via GO et PPA)

## Scopes 1, 2 MB et 3



Emissions amonts, Déchets,  
Déplacements pro, Accès salariés ADP,  
Prdts hivernaux tiers, Actifs loués en aval



28 686  
0%

En 2024, les émissions totales CDG (scopes 1,2 MB, 3) sont de 12 961 624 tCO2e

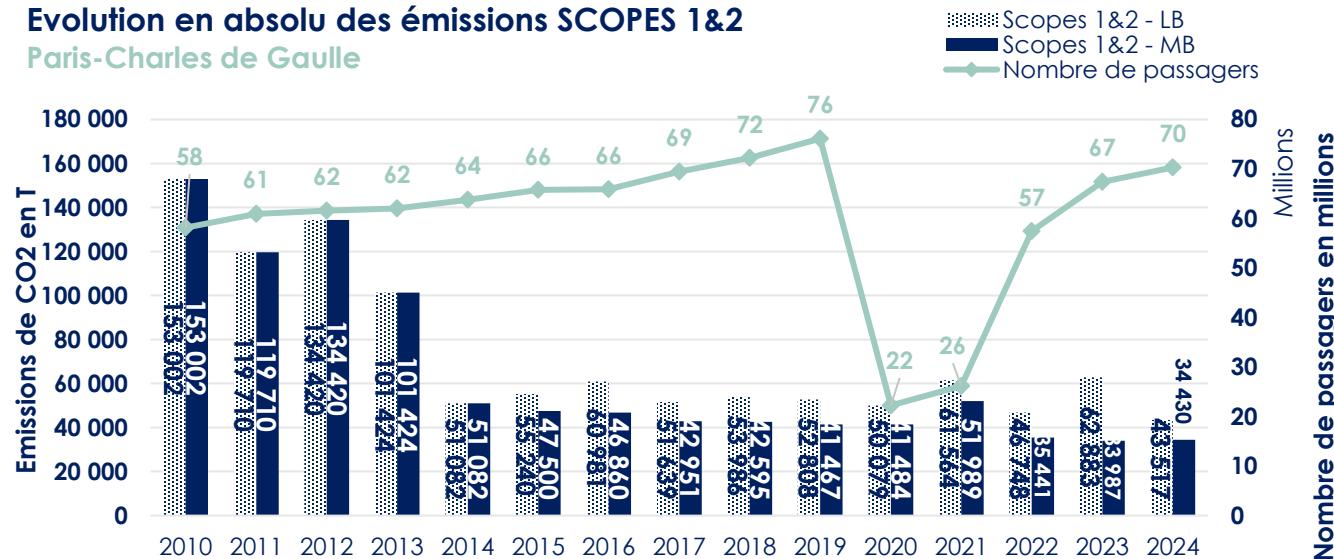
Sources d'émission	Périmètre Bilans GES ACA	Emissions 2024 CDG (tCO2e)	Emissions 2023 CDG (tCO2e)	Evolution 2023/2024
<b>Scope 1 : TOTAL</b>	✓	<b>34 430</b> 100%	33 987	1%
Scope 1 : Emissions directes	✓	31 593 91,8%	32 072	-1%
Sources fixes	✓	815 2,4%	675	21%
Sources mobiles	✓	2 022 5,9%	1 240	63%
Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)	✓			
<b>Scope 2 : TOTAL - LB</b>	✓	<b>9 087</b> 100%	28 896	-69%
Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie	✓	0	0	0%
Electricité achetée et consommée - LB	✓	9 087 100%	28 896	-69%
Electricité achetée et consommée - MB	✓	0	0	0%
Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés	✓	0	0	0%
<b>Scope 3 : TOTAL</b>	✓	<b>12 927 194</b> 100%	12 581 464	3%
Cat 1 : Achats de biens et services	✓	164 186 1,3%	142 088	16%
Cat 2 : Biens d'investissements	✓	153 492 1,2%	145 574	5%
Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)	✓	11 835 0,1%	11 834	0%
Cat 4 : Transport et distribution en amont	✗			
Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités	✓	5 291 0,0%	2 767	91%
Cat 6 : Déplacements professionnels	✓	732 0,0%	712	3%
Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA	✓	6 198 0,0%	6 075	2%
Cat 8 : Actifs loués en amont				
Cat 9 : Transport et distribution en aval				
Cat 10 : Transformation de produits vendus				
Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL	✓	<b>12 582 427</b> 97,3%	12 263 275	3%
Atterrissage, décollage et roulage avion (cycle LTO)	✓	859 977	839 309	2%
Groupe auxiliaire de puissance (APU)	✓	70 254	67 859	4%
Croisière départ	✓	11 214 259	10 918 853	3%
Equipements d'aide aéroportuaire (GSE)	✓	19 763	27 725	-29%
Produits hivernaux des tiers	✓	1 597	921	73%
Accès passagers	✓	252 740	244 145	4%
Déplacement des salariés hors-ADP SA	✓	163 837	164 462	0%
Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus				
Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue aux tiers)	✓	3 033 0,0%	9 140	-67%
Cat 14 : Franchises				
Cat 15 : Investissements	✗			
<b>TOTAL Scopes 1, 2 LB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>12 970 711</b>	12 644 347	3%
<b>TOTAL Scopes 1, 2 MB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>12 961 624</b>	12 615 451	3%

# BILAN DE GES – PARIS-CHARLES DE GAULLE - 2024

- 78% des émissions scopes 1&2 MB en 2024 par rapport à 2010

## Evolution en absolu des émissions SCOPES 1&2

Paris-Charles de Gaulle



Les émissions totales (scope 1, 2 MB, 3) restent sensiblement stables malgré l'augmentation du trafic jusqu'en 2019 sur les émissions hors vol avion.

En 2020, on observe une chute importante des émissions du scope 3 fortement corrélée au nombre de passagers et de mouvements.

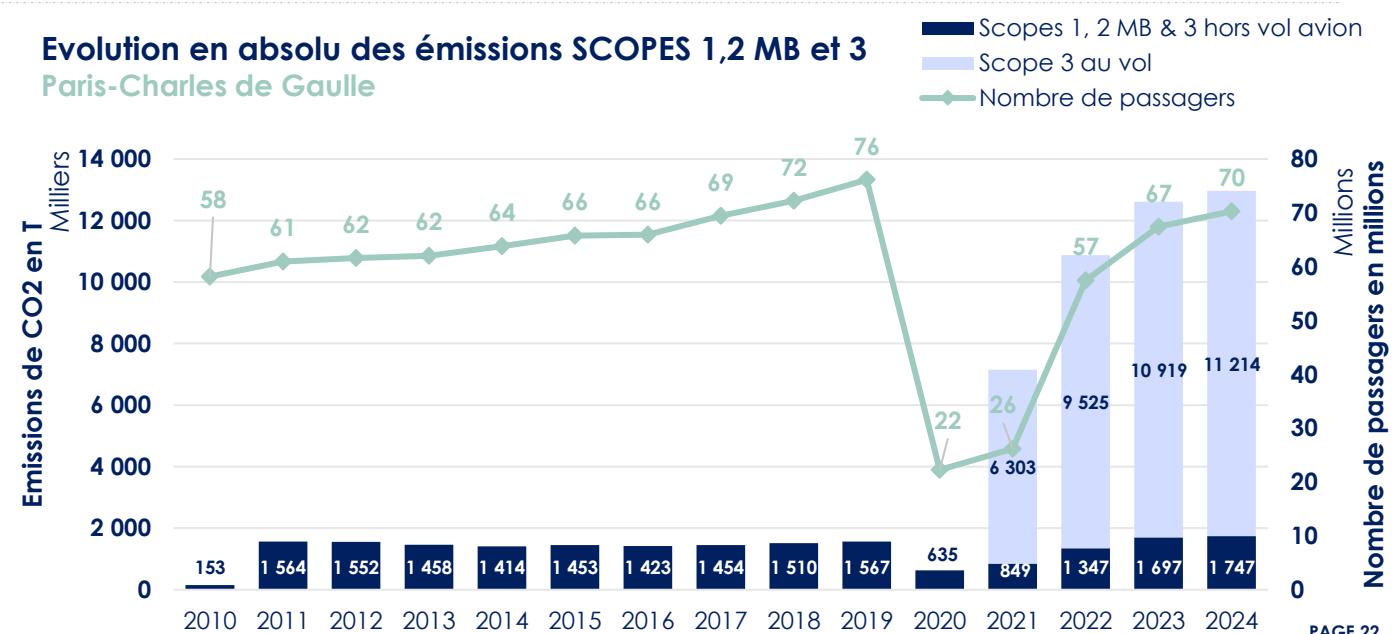
Depuis 2021, les émissions en vol sont intégrées et une augmentation des émissions du scope 3 est observée en cohérence avec une reprise de l'activité aéroportuaire post-COVID.

La baisse des émissions internes (scopes 1, 2 MB) depuis 2010 s'explique en particulier par :

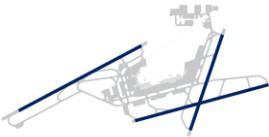
- ◆ le déploiement de la production d'énergies renouvelables ;
- ◆ des actions d'amélioration d'efficacité énergétique en lien avec la certification ISO 50 001 ;
- ◆ La mise en place du plan de sobriété depuis 2022 ;
- ◆ la construction durable ;
- ◆ la transition énergétique des véhicules ;
- ◆ L'achat de 100% d'électricité verte sur nos trois plateformes depuis 2021.

## Evolution en absolu des émissions SCOPES 1,2 MB et 3

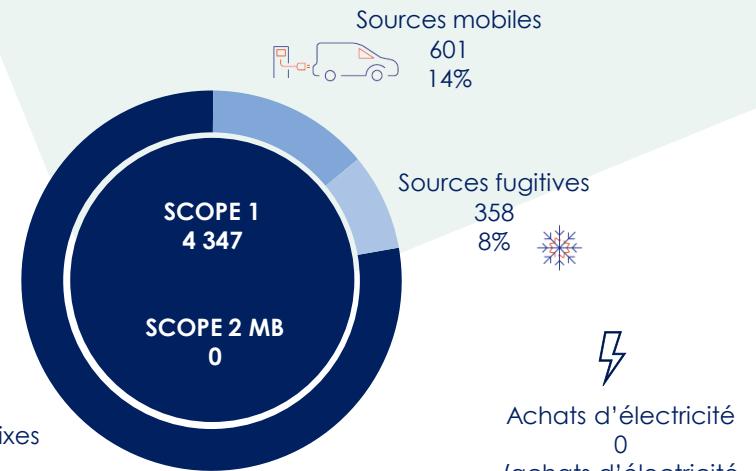
Paris-Charles de Gaulle



# BILAN DE GES – PARIS-ORLY - 2024



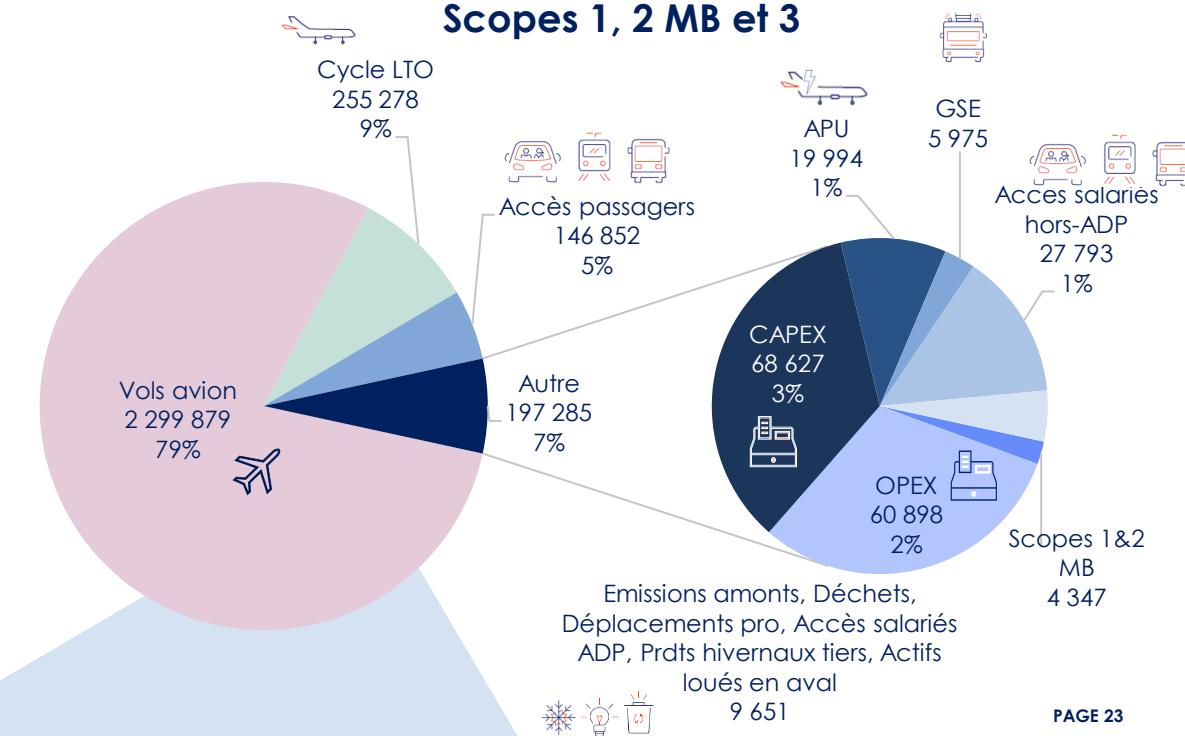
## Scopes 1&2 - MB



En 2024, les émissions totales ORY (scopes 1,2 MB, 3) sont de 2 899 294 tCO2e

Sources d'émission	Périmètre Bilans GES ACA	Emissions 2024 ORY (tCO2e)	Emissions 2023 ORY (tCO2e)	Evolution 2023/2024
<b>Scope 1 : Emissions directes</b>	✓	<b>4 347</b> 100%	7 545	-42%
Sources fixes		3 387 77,9%	6 804	-50%
Sources mobiles		601 13,8%	524	15%
Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)		358 8,2%	216	66%
<b>Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie</b>	✓	<b>2 780</b> 100%	9 297	-70%
Scope 2 : TOTAL - LB		0	0	0%
Scope 2 : TOTAL - MB		2 780 100%	9 297	-70%
Électricité achetée et consommée - LB		0	0	0%
Électricité achetée et consommée - MB		0	0	0%
Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés		0	0	0%
<b>Scope 3 : TOTAL</b>	✓	<b>2 894 947</b> 100%	2 933 102	-1%
Cat 1 : Achats de biens et services		60 898 2,1%	55 578	10%
Cat 2 : Biens d'investissements		68 627 2,4%	61 552	11%
Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)		2 344 0,1%	3 005	-22%
Cat 4 : Transport et distribution en amont		x		
Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités		2 343 0,1%	1 442	62%
Cat 6 : Déplacements professionnels		147 0,0%	176	-16%
Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA		2 283 0,1%	2 314	-1%
Cat 8 : Actifs loués en amont				
Cat 9 : Transport et distribution en aval				
Cat 10 : Transformation de produits vendus				
Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL		2 756 442 95,3%	2 803 062	-2%
Atterrissage, décollage et roulage avion (cycle LTO)		255 278	257 902	-1%
Groupe auxiliaire de puissance (APU)		19 994	20 398	-2%
Croisière départ		2 299 879	2 341 584	-2%
Equipements d'assistance aéroportuaire (GSE)		5 975	8 544	-30%
Produits hivernaux des tiers		670	330	103%
Accès passagers		146 852	146 436	0%
Déplacement des salariés hors-ADP SA		27 793	27 868	0%
Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus				
Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue aux tiers)		1 862 0,0%	5 972	-69%
Cat 14 : Franchises				
Cat 15 : Investissements		x		
<b>TOTAL</b>	<b>Scopes 1, 2 LB et 3 : TOTAL</b>	<b>2 902 073</b>	2 949 944	-2%
<b>TOTAL</b>	<b>Scopes 1, 2 MB et 3 : TOTAL</b>	<b>2 899 294</b>	2 940 646	-1%

## Scopes 1, 2 MB et 3

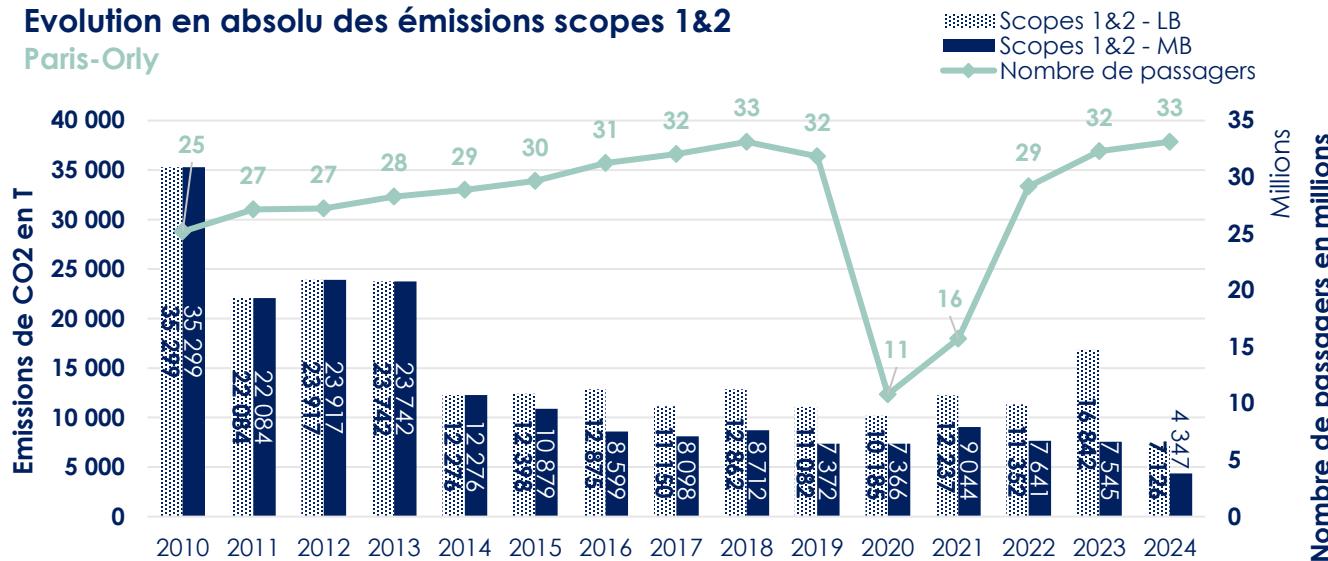


# BILAN DE GES – PARIS-ORLY - 2024

- 88% des émissions scopes 1&2 MB en 2024 par rapport à 2010

## Evolution en absolu des émissions scopes 1&2

Paris-Orly



Les émissions totales (scope 1, 2 MB, 3) restent sensiblement stables malgré l'augmentation du trafic jusqu'en 2019 sur les émissions hors vol avion.

En 2020, on observe une chute importante des émissions du scope 3 fortement corrélée au nombre de passagers et de mouvements.

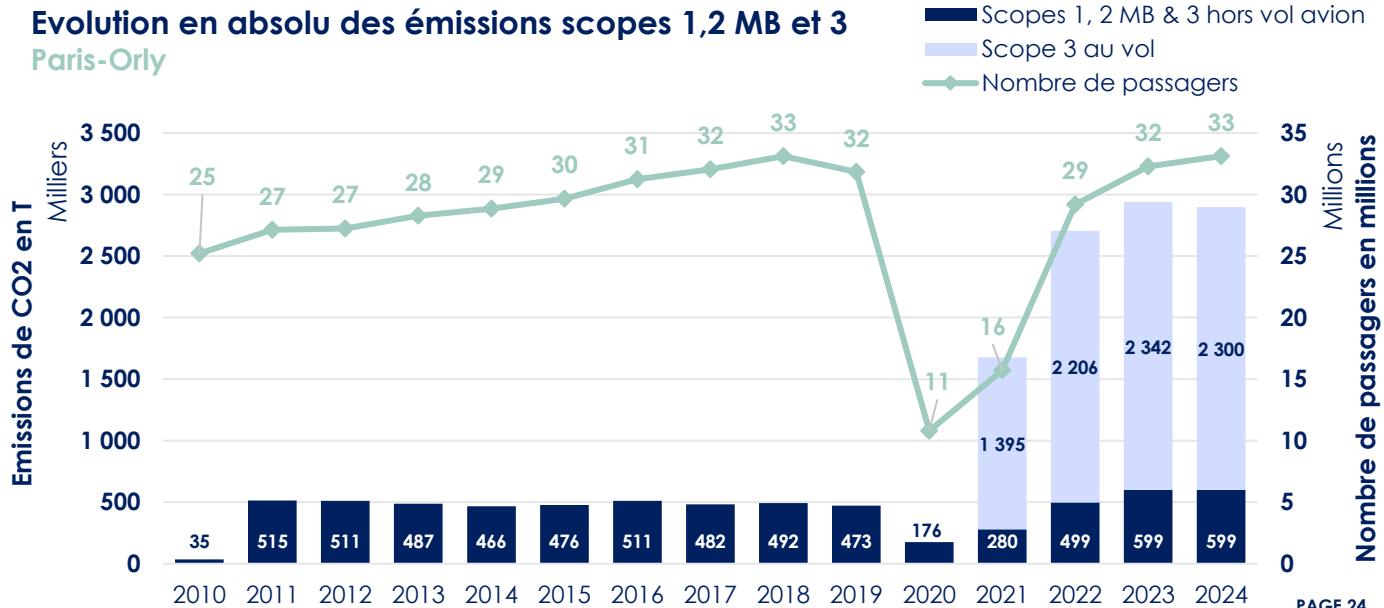
Depuis 2021, les émissions en vol sont intégrées et une augmentation des émissions du scope 3 est observée en cohérence avec une reprise de l'activité aéroportuaire post-COVID.

La baisse des émissions internes (scopes 1, 2 MB) depuis 2010 s'explique en particulier par :

- ◆ le déploiement de la production d'énergies renouvelables ;
- ◆ des actions d'amélioration d'efficacité énergétique en lien avec la certification ISO 50 001 ;
- ◆ La mise en place du plan de sobriété depuis 2022 ;
- ◆ la construction durable ;
- ◆ la transition énergétique des véhicules ;
- ◆ L'achat de 100% d'électricité verte sur nos trois plateformes depuis 2021.

## Evolution en absolu des émissions scopes 1,2 MB et 3

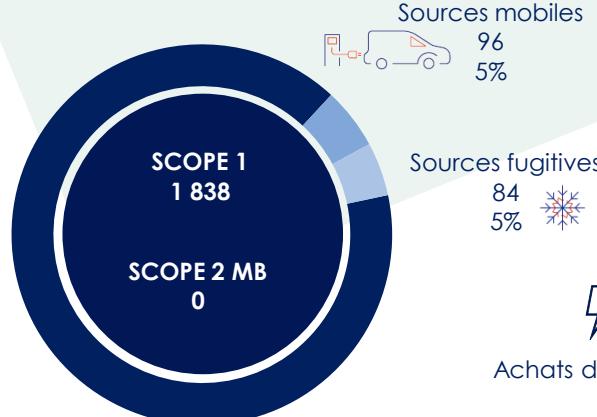
Paris-Orly



# BILAN DE GES – PARIS-LE BOURGET - 2024



## Scopes 1&2 - MB



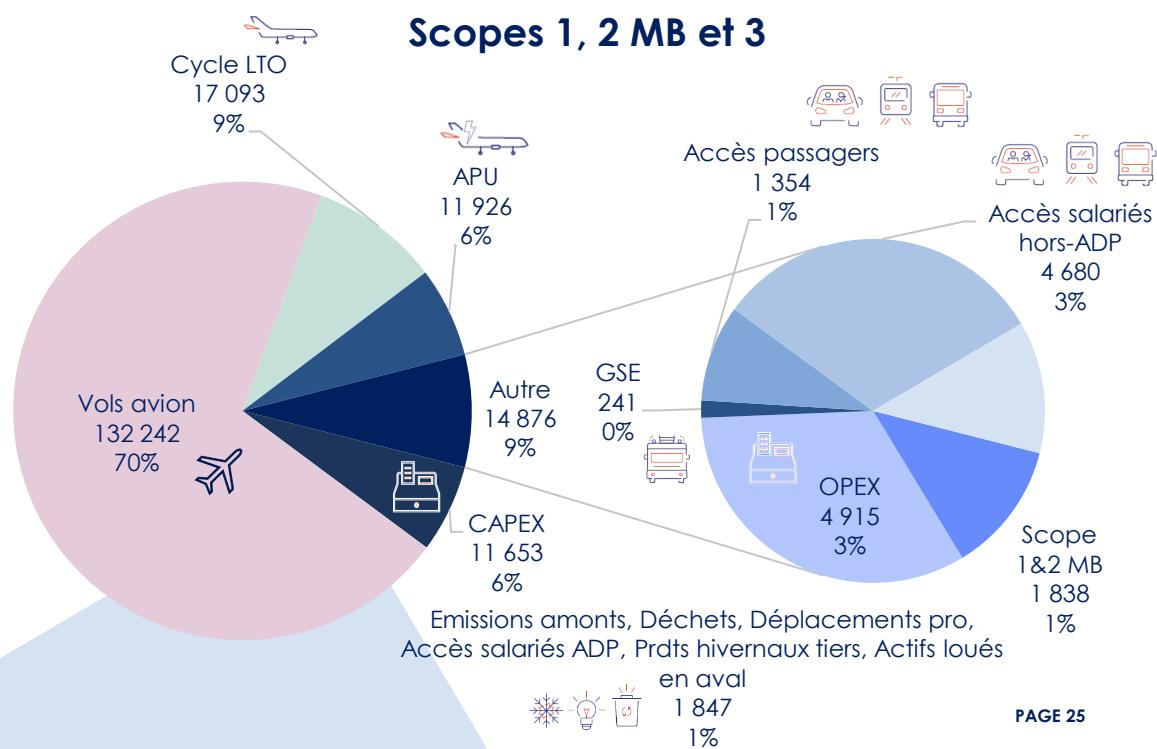
Sources fixes  
1 659  
90%

Sources mobiles  
96  
5%  
  
Sources fugitives  
84  
5%



Achats d'électricité  
0  
(achats d'électricité verte via GO et PPA)

## Scopes 1, 2 MB et 3



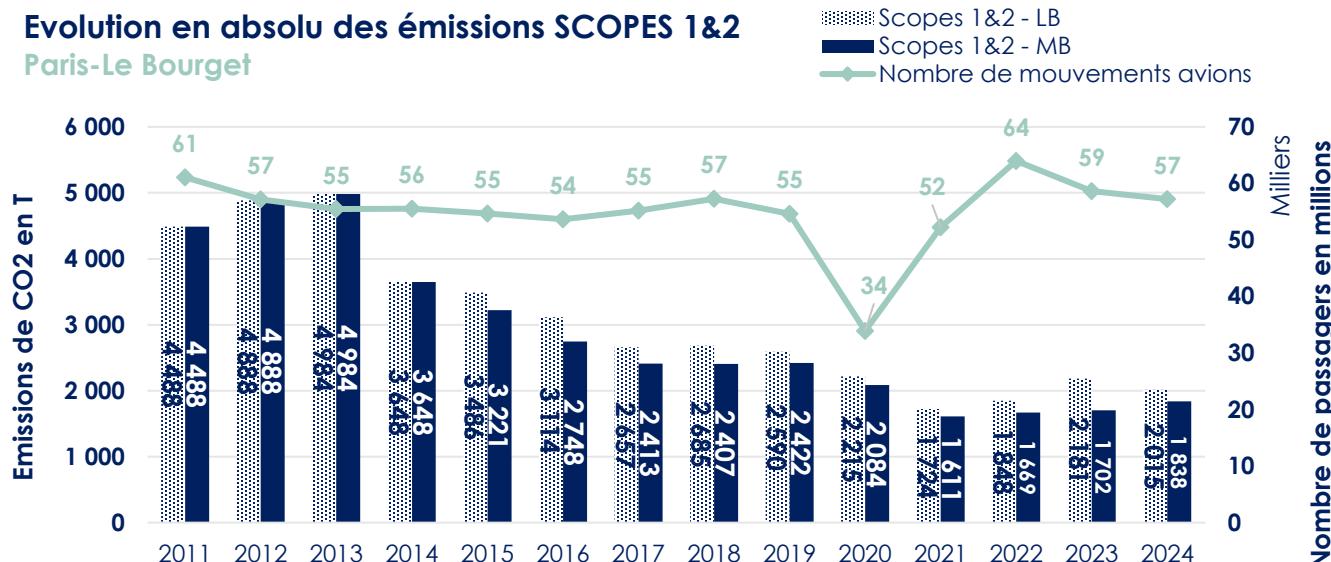
En 2024, les émissions totales LBG (scopes 1,2 MB, 3) sont de 187 790 tCO2e

Sources d'émission	Périmètre Bilans GES ACA	Emissions 2024 LBG (tCO2e)	Emissions 2023 LBG (tCO2e)	Evolution 2023/2024
<b>Scope 1 : TOTAL</b>	✓	<b>1 838</b> 100%	1 702	8%
Scope 1 : Emissions directes	✓	1 659 90,2%	1 585	5%
Sources fixes	✓	96 5,2%	117	-18%
Sources mobiles	✓	84 4,5%	0	100%
Sources fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)	✓			
<b>Scope 2 : TOTAL - LB</b>	✓	<b>176</b> 100%	479	-63%
Scope 2 : Emissions associées à l'achat d'énergie	✓	0	0	0%
Electricité achetée et consommée - LB	✓	176 100%	479	-63%
Electricité achetée et consommée - MB	✓	0	0	0%
Chaleur, vapeur et refroidissement achetés et consommés	✓	0	0	0%
<b>Scope 3 : TOTAL</b>	✓	<b>185 951</b> 100%	182 881	2%
Cat 1 : Achats de biens et services	✓	4 915 2,6%	4 160	18%
Cat 2 : Biens d'investissements	✓	11 653 6,3%	7 318	59%
Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)	✓	439 0,2%	411	7%
Cat 4 : Transport et distribution en amont	✗			
Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités	✓	523 0,3%	209	150%
Cat 6 : Déplacements professionnels	✓	14 0,0%	17	-17%
Cat 7 : Déplacement des salariés d'ADP SA	✓	245 0,1%	224	9%
Cat 8 : Actifs loués en amont				
Cat 9 : Transport et distribution en aval				
Cat 10 : Transformation de produits vendus				
Cat 11 : Utilisation des produits vendus : TOTAL	✓	167 579 90,1%	168 634	-1%
Atterrissage, décollage et roulage avion (cycle LTO)	✓	17 093	17 248	-1%
Groupe auxiliaire de puissance (APU)	✓	11 926	12 395	-4%
Croisière départ	✓	132 242	132 567	0%
Équipements d'assistance aéroportuaire (GSE)	✓	241	337	-28%
Produits hivernaux des tiers	✓	43	14	209%
Accès passagers	✓	1 354	1 373	-1%
Déplacement des salariés hors-ADP SA	✓	4 680	4 701	0%
Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus				
Cat 13 : Actifs loués en aval (élec revendue aux tiers)	✓	584 0,3%	1 906	-69%
Cat 14 : Franchises				
Cat 15 : Investissements	✗			
<b>TOTAL Scopes 1, 2 LB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>187 966</b>	185 062	2%
<b>TOTAL Scopes 1, 2 MB et 3 : TOTAL</b>	✓	<b>187 790</b>	184 583	2%

# BILAN DE GES – PARIS-LE BOURGET - 2024

- 59% des émissions scopes 1&2 MB en 2024 par rapport à 2011

## Evolution en absolu des émissions SCOPES 1&2 Paris-Le Bourget



Les émissions totales (scope 1, 2 MB, 3) restent sensiblement stables malgré l'augmentation du trafic jusqu'en 2019 sur les émissions hors vol avion.

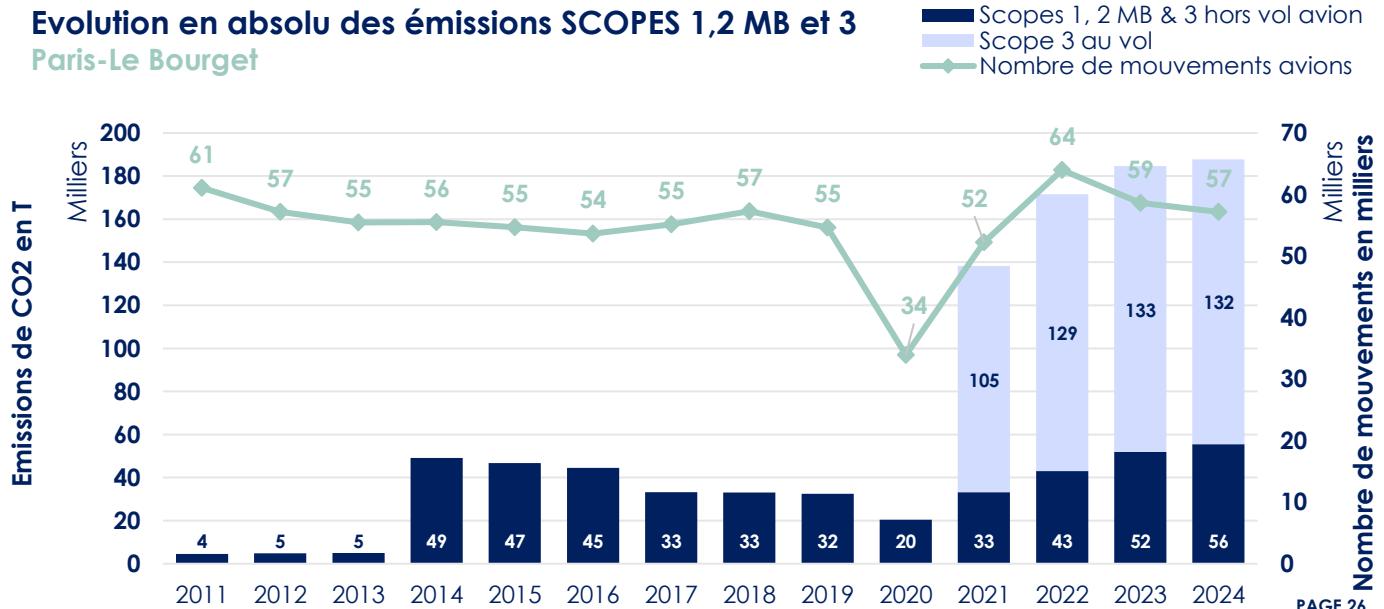
En 2020, on observe une chute importante des émissions du scope 3 fortement corrélée au nombre de passagers et de mouvements.

Depuis 2021, les émissions en vol sont intégrées et une augmentation des émissions du scope 3 est observée en cohérence avec une reprise de l'activité aéroportuaire post-COVID.

La baisse des émissions internes (scopes 1, 2 MB) depuis 2011 s'explique en particulier par :

- ◆ le déploiement de la production d'énergies renouvelables ;
- ◆ des actions d'amélioration d'efficacité énergétique en lien avec la certification ISO 50 001 ;
- ◆ La mise en place du plan de sobriété depuis 2022 ;
- ◆ la construction durable ;
- ◆ la transition énergétique des véhicules ;
- ◆ L'achat de 100% d'électricité verte sur nos trois plateformes depuis 2021.

## Evolution en absolu des émissions SCOPES 1,2 MB et 3 Paris-Le Bourget



# EMISSIONS EVITÉES ET EMISSIONS BIOGÉNIQUES

Aéroports de Paris SA mesure les émissions évitées permises via ses actifs renouvelables et les émissions biogéniques de ses plateformes franciliennes.

23 074 tCO2eq  
évitées au total en 2024



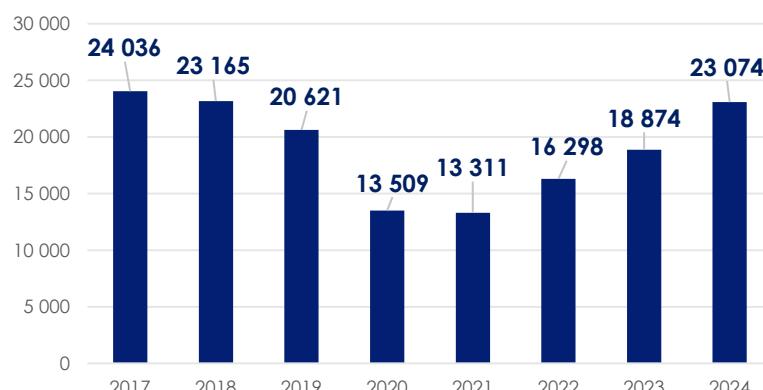
## Emissions évitées grâce aux actifs de production d'énergies renouvelables

- ◆ La plateforme de **Paris-Charles de Gaulle** possède 2 **chaudières à bois**, des **panneaux photovoltaïques et des thermo-frigo pompes**.
- ◆ La plateforme de **Paris-Orly** possède une **centrale de géothermie**.
- ◆ La plateforme de **Paris-Le Bourget** possède des **panneaux photovoltaïques et des thermo-frigo pompes**.

Ces installations permettent de limiter l'utilisation des chaudières gaz des centrales thermiques.

Les émissions évitées sont donc calculées en comparant ces solutions à une solution de référence : la production d'une quantité d'énergie identique par la combustion du gaz naturel ou d'achat d'électricité sur le réseau national.

## Historique des émissions évitées (tCO2e)



Vue de la centrale Thermo Frigo Électrique (CTFE), Paris-CDG  
Jean-Marc Jouanneau



Filtration géothermique, Centrale Thermo Frigo Électrique (CTFE), Paris-Orly  
Gwen Le Bras

## Emissions évitées grâce à l'eau surchauffée issue de l'incinération de déchets

La plateforme de **Paris-Orly** récupère de l'eau surchauffée produite par l'**usine de valorisation des déchets** située sur le **Marché d'Intérêt National de Rungis**. Cette chaleur reçue permet de limiter l'utilisation des chaudières de la centrale thermique de la plateforme. Les émissions évitées correspondent aux émissions produites par la combustion de gaz naturel pour une quantité d'énergie produite identique.



Ferme solaire, Paris-CDG  
Zoo Studio

## Emissions biogéniques CO2b

21 325 tCO2b

La combustion de la biomasse au sein de la chaudière à bois de Paris-Charles de Gaulle émet du CO2 biogénique (CO2b). Sur son cycle de vie, le CO2 biogénique est neutre en carbone à court terme car le carbone provient de la biomasse dite récente, contrairement au carbone des énergies fossiles.



6

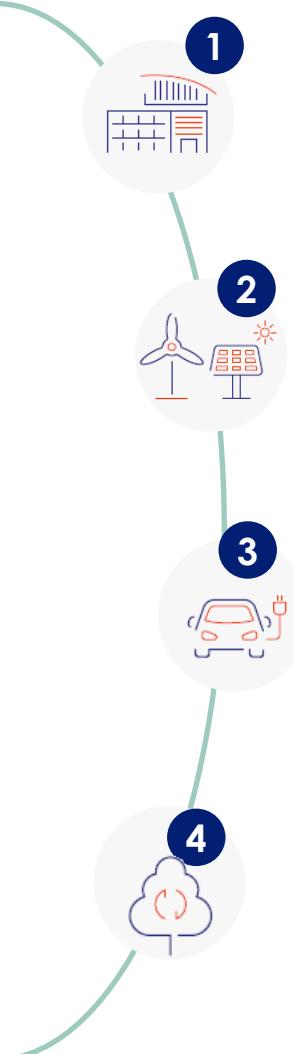
# PLAN D'ACTION POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ADP SA

SCOPES 1&2

SCOPE 3

# PLAN D'ACTION EMISSIONS INTERNES – SCOPE 1 & 2

## • LES FEUILLES DE ROUTE DE ZÉRO ÉMISSION NETTE POUR LES ÉMISSIONS INTERNES (SCOPES 1&2) SE BASENT SUR 4 LEVIERS



Miser sur l'Efficacité et sur un plan de sobriété énergétique

- ◆ Maîtrise des usages énergétiques hors investissement : Pilotage des consommations d'énergie
- ◆ Investissement dans des installations plus performantes : remplacements, rénovations, nouvelles installations optimisées
- ◆ Mise en place et maintien d'un **Système de management de l'énergie certifié ISO 50 001**
- ◆ Mise en place d'un **plan de sobriété énergétique et d'un plan d'effacement**



Centrale Thermo-Frigo-Electrique (CTFE) – Paris-Charles de Gaulle

Décarboner le mix de consommation énergétique

- ◆ Développement d'énergie renouvelable sur site : géothermie, biomasse, pompes à chaleur, solaire PV
- ◆ Mise en place de mécanismes contractuels : Corporate PPA, Garantie d'origine

→ 100% d'achat d'électricité verte dès 2021



Parc photovoltaïque à Caveirac – Corporate PPA

Verdir la flotte ADP

- ◆ Electromobilité
- ◆ Carburants alternatifs (bioGNV, H<sub>2</sub>, biodiesel 100%...)

→ Objectif : 100% décarboné en 2030

Compléter en compensant par des mécanismes de marché/ projets industriels de séquestration carbone

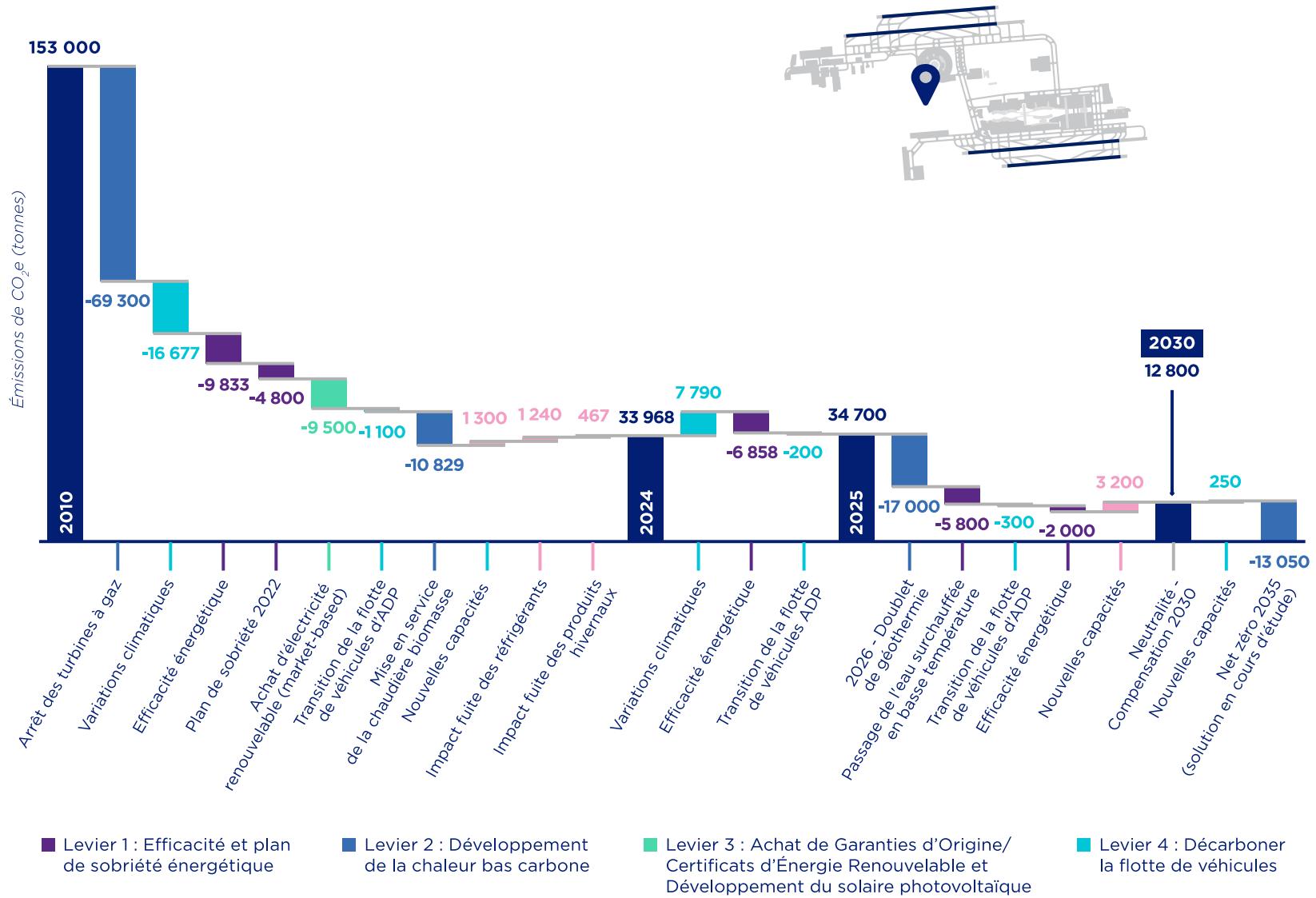
- ◆ Compensation des émissions résiduelles pour atteindre la neutralité carbone → Activable à tout moment
- ◆ Combinaison de projets industriels pour sortir le CO<sub>2</sub> résiduel de l'atmosphère (captage, stockage / utilisation de CO<sub>2</sub>) et des mécanismes de marché (ex Garanties d'origine biométhane ...) et/ou investissement dans projets de bio-séquestration pour atteindre zéro émissions nettes → à l'étude



Borne de recharge électrique – Parking passager

# TRAJECTOIRES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS INTERNES DÉFINIES EN LIGNE AVEC L'ACCORD DE PARIS

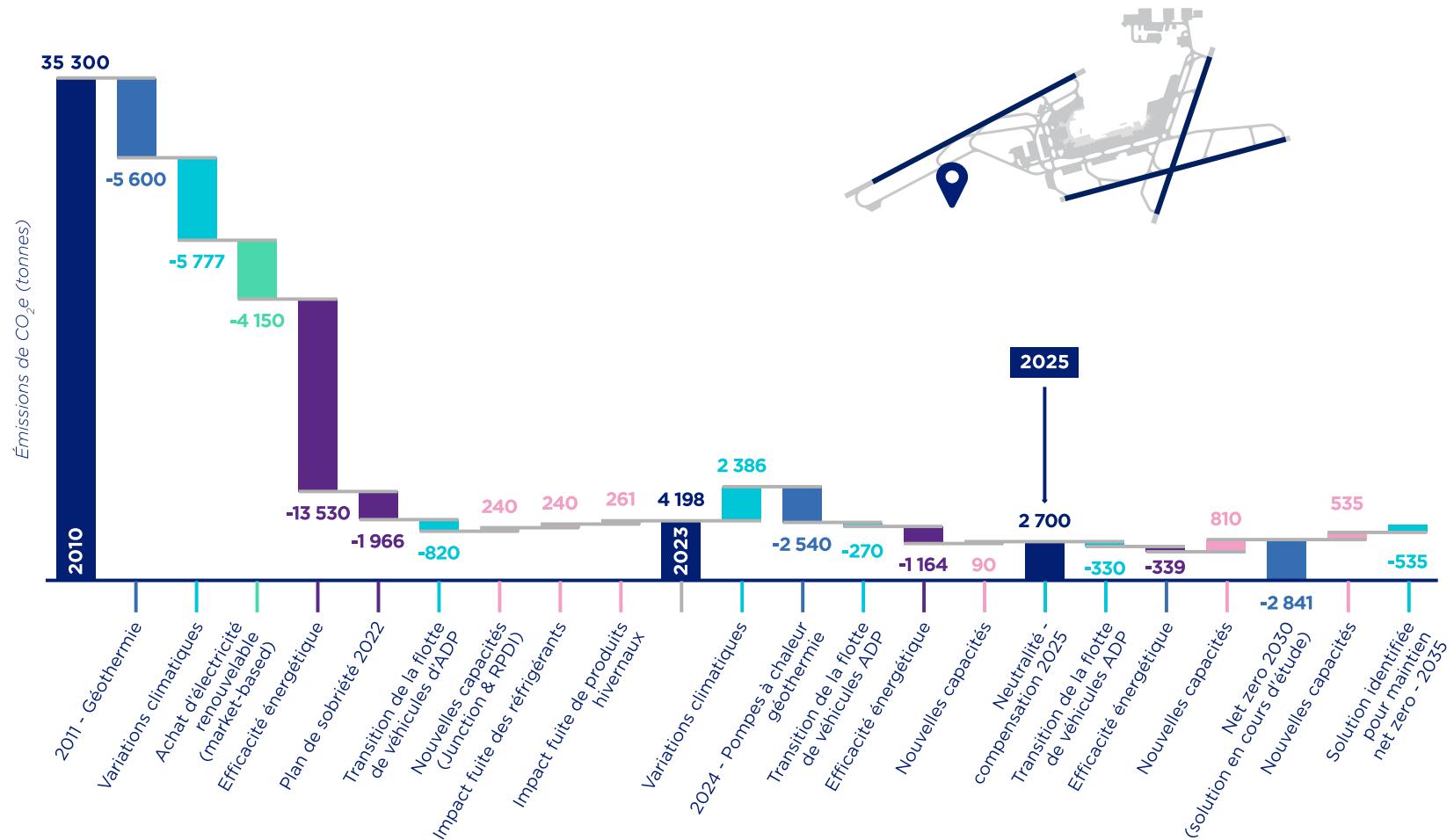
## PARIS-CHARLES DE GAULLE



**Focus : Implantation d'une géothermie en complément de la biomasse à Paris-CDG**

- ◆ **Principe général :** La géothermie récupère l'eau chaude dans une nappe profonde puis utilise cette eau pour transporter la chaleur dans le réseau auquel elle est reliée
- ◆ **Principe spécifique à Paris-CDG :** Réalisation d'un forage dans la nappe profonde (1 810 m) pour capter de l'eau à 71°C. Réinjection de cette eau à 45°C à 1 600 m du point de prélèvement. L'utilisation sera optimisée grâce aux installations thermiques de qualité du terminal 1 situé à proximité. Ces installations peuvent fonctionner à des régimes de température plus bas grâce notamment aux performances des équipements, à une régulation adaptée aux besoins et à une isolation correcte du bâti
- ◆ **Réduction de CO<sub>2</sub> prévue :** ~18 000 tCO<sub>2</sub>e/an grâce à un moindre recours aux chaudières gaz
- ◆ **Mise en service prévisionnelle :** 1<sup>er</sup> semestre 2026

# TRAJECTOIRES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS INTERNES DÉFINIES EN LIGNE AVEC L'ACCORD DE PARIS PARIS-ORLY



**Focus : Implantation de 2 Pompes A Chaleur (PAC)  
d'une puissance chacune de 2,5MW en  
complément de la géothermie à Paris-Orly**

- ◆ **Principe général :** Une pompe à chaleur eau-eau, puisant les calories dans le retour réseau puis utilisant l'eau pour transporter la chaleur dans le réseau auquel elle est reliée
- ◆ **Principe spécifique à Paris-Orly :** Connexion des PAC au retour réseau (principe différent de celui à CDG, fonctionnant par épuisement)
- ◆ **Réduction de CO<sub>2</sub> prévue :** ~2 540 tCO<sub>2</sub>e/an du fait d'un moindre recours aux chaudières à gaz (effacement annuel de 12 GWh de gaz pour l'ensemble géothermie + PAC)
- ◆ **Economique :** Optimise la rentabilité de la géothermie en augmentant son temps de production annuelle sur le réseau de chaleur
- ◆ **Mise en service :** fin 2024

■ Levier 1 : Efficacité et plan de sobriété énergétique

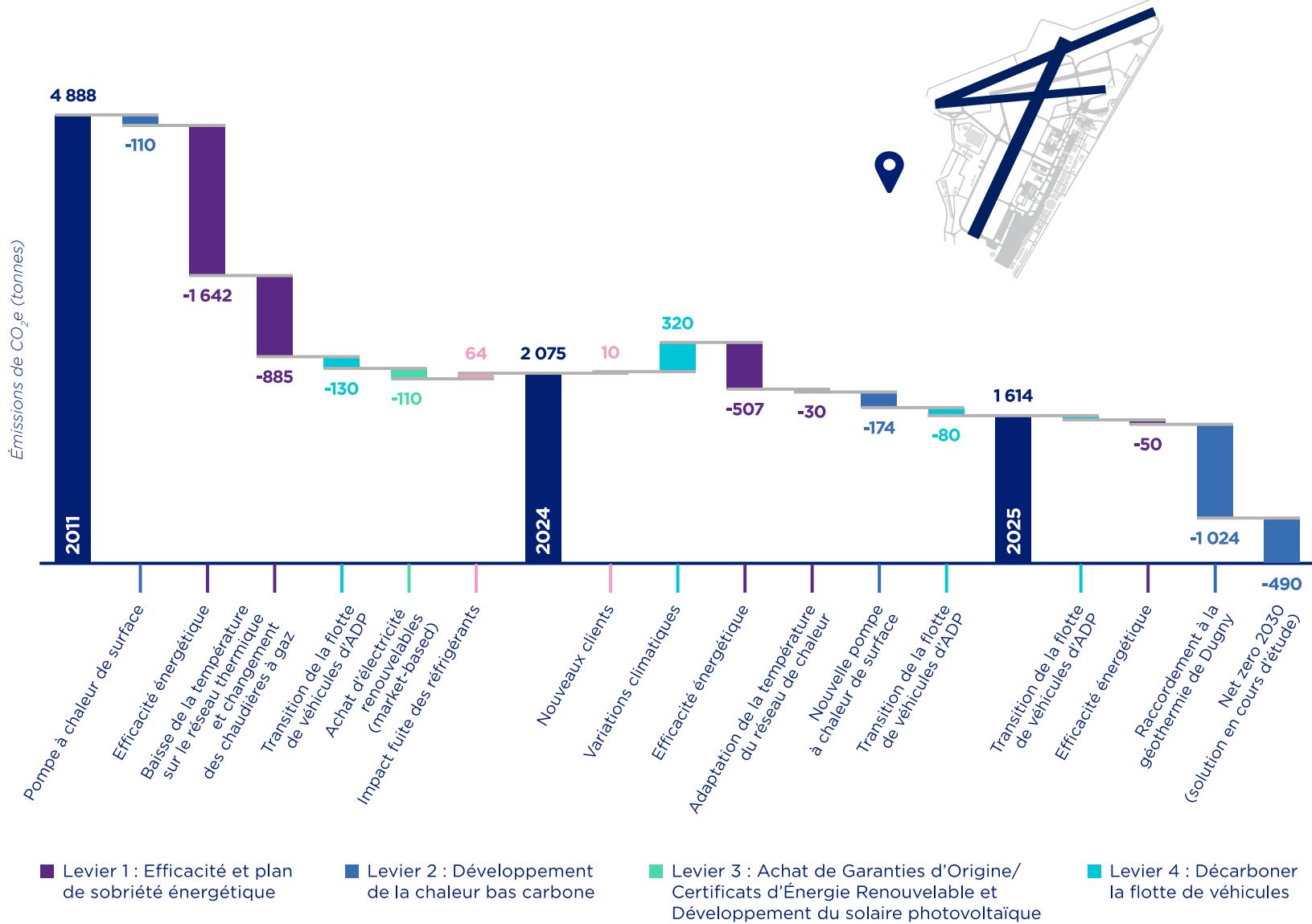
■ Levier 2 : Développement de la chaleur bas carbone

■ Levier 3 : Achat de Garanties d'Origine/Certificats d'Énergie Renouvelable et Développement du solaire photovoltaïque

■ Levier 4 : Décarboner la flotte de véhicules

# TRAJECTOIRES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS INTERNES DÉFINIES EN LIGNE AVEC L'ACCORD DE PARIS

## PARIS-LE BOURGET

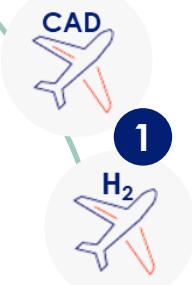


**Focus : Raccordement du réseau de chaleur de LBG à la future géothermie de la ville de Dugny**



- ◆ **Principe général** : La géothermie récupère la chaleur dans le sous-sol de Dugny. Le réseau de chaleur alimente la riveraineté. Celui-ci sera raccordé au réseau de chaleur de LBG
- ◆ **Principe spécifique à Paris-LBG** : Différentes solutions sont en cours d'étude pour réaliser l'appoint sur les besoins de chaleur
- ◆ **Réduction de CO<sub>2</sub> prévue** : ~1 024 tCO<sub>2</sub>e/an du fait d'un moindre recours aux chaudières à gaz (effacement annuel de 10,5 GWh de gaz par l'ensemble géothermie)
- ◆ **Economique** : Optimise la rentabilité de la géothermie en augmentant son temps de production annuelle sur le réseau de chaleur
- ◆ **Mise en service** : 2026

## PLAN D'ACTION EMISSIONS EXTERNES – SCOPE 3



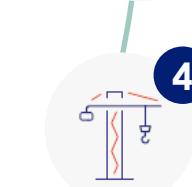
1 Préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques et optimiser leur intégration



2 Verdir les activités airside



3 Décarboner les accès aux plateformes et augmenter l'intermodalité fer-air



4 Décarboner la construction



5 Décarboner les achats de biens et services

## ADP PARTICIPE ACTIVEMENT À LA TRANSITION DE L'ENSEMBLE DE L'ÉCOSYSTÈME DU TRANSPORT AÉRIEN NOTAMMENT SUR LA PRÉPARATION DE SES INFRASTRUCTURES POUR LES DIFFÉRENTS LEVIERS DE DÉCARBONATION

### Préparer l'arrivée des Carburants Aéronautiques Durables (CAD ou SAF)

- ◆ S'assurer qu'un **soutien politique adéquat pour les CAD** est mis en place, pour les biocarburants avancés et les e-fuel ;
- ◆ **Contribuer à la réalisation de projets de production** de CAD alimentant les aéroports parisiens.

### Préparer l'arrivée de l'avion hydrogène

- ◆ Contribuer au développement de la **chaîne de valeur de l'hydrogène** ;
- ◆ Déployer des **écosystèmes aéroportuaires à hydrogène** ;
- ◆ Définir les **aspects réglementaire, opérationnel, de distribution** de l'H<sub>2</sub> liquide pour l'avion hydrogène.

### Réduire les émissions des avions au roulage

- ◆ Réduire l'utilisation des **APU** par le déploiement de moyens de substitution au poste avion (projet APU-off) ;
- ◆ **Renforcement des infrastructures électriques** pour permettre le **verdissement de l'assistance en escale**.

### Décarboner les accès aux plateformes et augmenter l'intermodalité fer-air

- ◆ Déployer des **nouvelles lignes de transports** (Lignes 14, 17, 18, CDG Express) ;
- ◆ Faire vivre le **Comité des Mobilités** et les **plans de déplacement inter-entreprises** ;
- ◆ Renforcer l'**intermodalité fer-air**.

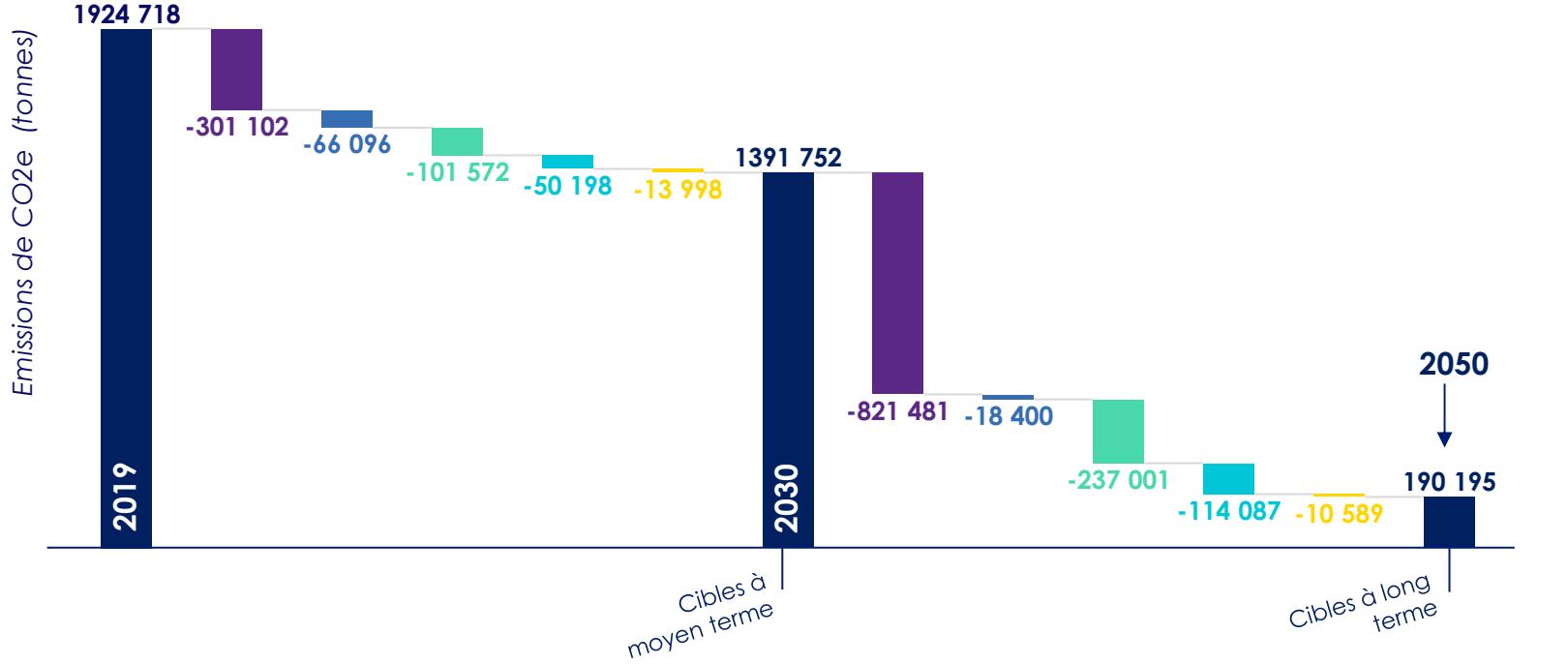
### Décarboner la construction

- ◆ Mettre en place une **gouvernance carbone des projets** via un outil de budget carbone pour les gros projets ;
- ◆ Mettre en place une **politique de construction durable**.

### Décarboner les achats de biens et services

- ◆ **Mesurer l'impact des émissions liées aux achats** ;
- ◆ Décarboner les achats via une plus grande **prise en compte du sujet carbone dans les prescriptions et notations**.

# TRAJECTOIRES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS EXTERNES DÉFINIES EN LIGNE AVEC L'ACCORD DE PARIS – CIBLES SBTI AÉROPORTS DE PARIS SA



■ Levier 1 : Préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques et optimiser leur intégration

■ Levier 2 : Verdissement des activités côté piste

■ Levier 4 : Décarboner ses processus de construction

■ Levier 5 : Décarboner les achats de biens et services

■ Gains sur les émissions des catégories n°3, 5, 6 et 7 du scope 3

## Exemples d'actions mises en place par ADP SA pour décarboner ses émissions externes\*

- ◆ **Participation dans l'alliance européenne RLCF** (Renewable Low Carbon Fuel Alliance) visant à stimuler la production et l'approvisionnement en carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur de l'aviation et du maritime
- ◆ **Etudes de préfaisabilité** sur la structuration d'une **chaîne logistique hydrogène** servant les aéroports parisiens
- ◆ Contribution à la réalisation de **l'étude de dangers** pilotée par France Hydrogène, dans le cadre de la révision de la rubrique n°4715 de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)
- ◆ **Déploiement massif d'utilités électriques** (400 Hz et ACU – Air Conditioning Unit) au niveau des postes avions afin de limiter le recours aux APU des avions et/ou aux GPU (Ground Power Units – générateurs au sol) thermiques pour la fourniture d'électricité et climatisation lors des opérations d'assistance en escale
- ◆ Fixation d'un **budget carbone** pour tous les projets d'investissement de plus de 5 millions d'euros.
- ◆ Elaboration d'une **feuille de route pour la décarbonation de la chaîne d'approvisionnement** visant 500 contrats stratégiques et le TOP 100 fournisseurs. Cette feuille inclue notamment l'optimisation des contrats renouvelés ou encore l'engagement progressif des fournisseurs

\*La liste exhaustive des actions de décarbonation d'Aéroports de Paris SA est disponible au sein de son document d'enregistrement universel 2024 : [document-d'enregistrement-universel-2024.pdf](#)

# PLAN D'ACTION : COMPENSATION DES ÉMISSIONS RÉSIDUELLES



## Compensations actuelles des émissions d'ADP SA

- ◆ ADP SA compense chaque année les émissions liées aux **déplacements professionnels de ses salariés**. En 2024, **894 tCO2e** ont été compensées via l'achat de crédits carbone
  - ◆ ADP SA compense depuis 2024 les émissions des **scopes 1 et 2 MB de la plateforme de Paris-Orly**. Ces émissions compensées s'élèvent à **4 346 tCO2e**
- **5 240 tCO2e compensées par ADP SA en 2024**



## Neta Mexicana au Mexique

Projet de gestion forestière : Les forêts de la région de San Jeronimo Coastlan sont menacées par la déforestation, l'agriculture non durable et les incendies forestiers : la technique de gestion forestière améliorée est parfaitement adaptée à cette situation car elle augmente la séquestration du carbone tout en préservant la santé des forêts.



### Projets financés en 2024

Projet Neta Mexicana  
Mexique

Projet Morichales y Selvas  
Colombie

## Morichales y Selvas en Colombie

Projet de reboisement : Ce projet cible une large zone de pâturage dégradé pour y planter une forêt qui permettra de restaurer les sols, de capturer du carbone et pourra partiellement être exploitée pour le bois.



**Standard VCS**  
Verified Carbon Standard



**Standard CAR**  
Climate Action Reserve

La compensation des émissions scopes 1&2 MB de la plateforme de Paris-Orly permet à cet aéroport de passer niveau **ACA 4+**



# PLAN D'ACTION : COMPENSATION DES ÉMISSIONS RÉSIDUELLES

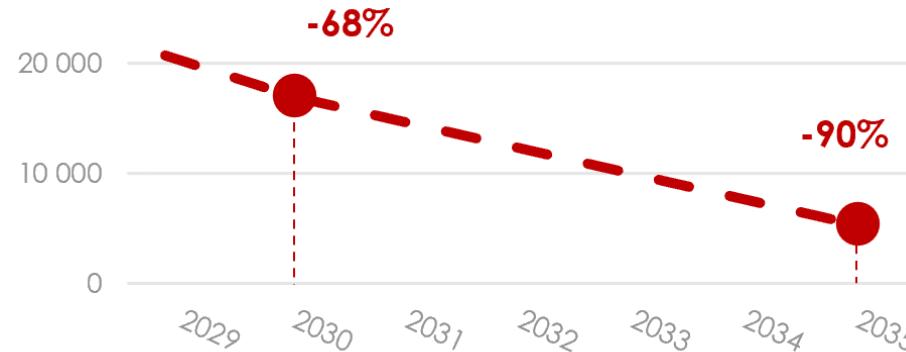
## Compensations futures des émissions d'ADP SA

Les cibles de zéro émission nette alignées sur la science engagent ADP SA à compenser ses émissions résiduelles via le financement de projet de séquestration de carbone :

- ◆ En 2035 pour ses émissions résiduelles scopes 1&2 MB
- ◆ En 2050 pour ses émissions résiduelles scope 3

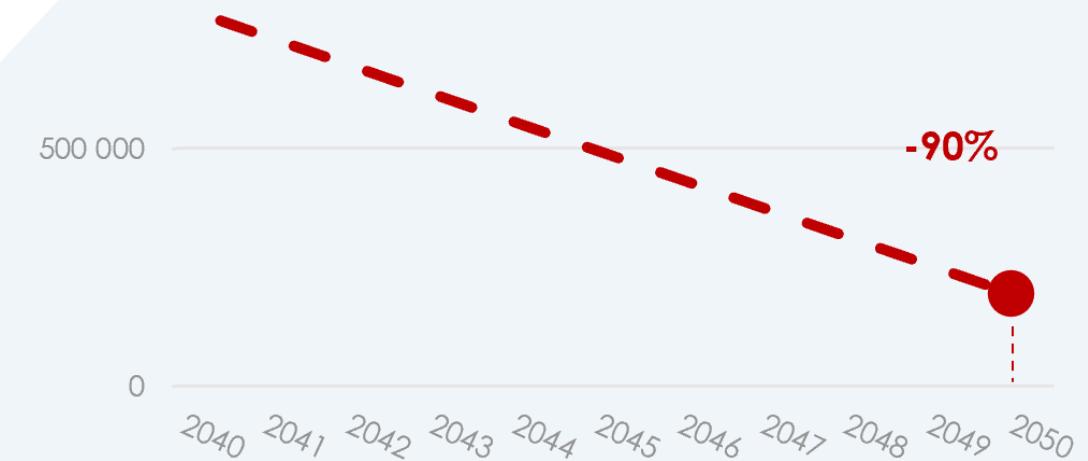
## Scopes 1&2 MB

En 2035, les émissions résiduelles à compenser par ADP SA sur ses émissions scopes 1&2 MB s'élèvent à environ **5 300 tCO2e**



## Scope 3

En 2050, les émissions résiduelles à compenser par ADP SA sur ses émissions scope 3 s'élèvent à environ **190 000 tCO2e**



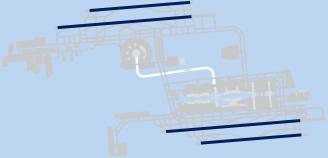
7

## ANNEXE

# CERTIFICATS DES NIVEAUX D'ACCREDITATION ACA



CDG



# CERTIFICATE of ACCREDITATION

Valid until 28th July 2028

This is to certify that *Airport Carbon Accreditation*, under the administration of Environmental Minds, confirms that the carbon management processes at

## PARIS - CHARLES DE GAULLE AIRPORT

Implemented by Groupe ADP



[www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)



airport  
carbon  
accredited  
LEVEL 4



have earned the accreditation of **LEVEL 4**, in recognition of the airport's exceptional work in aligning its carbon management with global climate goals to reach absolute emissions reductions and establishing related partnerships with its business partners, as part of the Global airport industry's response to the challenge of Climate Change.

Olivier Jankovec  
Director General  
ACI EUROPE

Panagiotis Karamanos  
Programme Director  
Environmental Minds

ORY



# CERTIFICATE of ACCREDITATION

Valid until 28th July 2028

This is to certify that *Airport Carbon Accreditation*, under the administration of Environmental Minds, confirms that the carbon management processes at

## PARIS - ORLY AIRPORT

Implemented by Groupe ADP

have earned the accreditation of **LEVEL 4+**, in recognition of the airport's exceptional work in aligning its carbon management with global climate goals to reach absolute emissions reductions, establishing related partnerships with its business partners and compensating responsibly the residual carbon emissions under its control, as part of the Global airport industry's response to the challenge of Climate Change.



[www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)



airport  
carbon  
accredited  
**LEVEL 4+**



**GROUPE ADP**

Olivier Jankovec  
Director General  
ACI EUROPE

Panagiotis Karamanos  
Programme Director  
Environmental Minds

LBG



# CERTIFICATE of ACCREDITATION

Valid until 28th July 2028

This is to certify that *Airport Carbon Accreditation*, under the administration of Environmental Minds, confirms that the carbon management processes at

## PARIS - LE BOURGET AIRPORT

Implemented by Groupe ADP

have earned the accreditation of **LEVEL 4**, in recognition of the airport's exceptional work in aligning its carbon management with global climate goals to reach absolute emissions reductions and establishing related partnerships with its business partners, as part of the Global airport industry's response to the challenge of Climate Change.



[www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)

  
Olivier Jankovec  
Director General  
ACI EUROPE

  
Panagiotis Karamanos  
Programme Director  
Environmental Minds





8

## ANNEXE

# DEFINITIONS DES SOURCES D'ÉMISSION ET MÉTHODOLOGIES DE CALCULS

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTES SOURCES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉES DANS NOS BILANS

Sont détaillées les sources d'émission ainsi que les méthodologies de calculs employées pour calculer les émissions pertinentes des plateformes aéroportuaires franciliennes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-le Bourget. Les méthodologies de calculs des émissions de GES des autres actifs d'Aéroports de Paris SA peuvent être trouvées au sein du rapport de durabilité d'Aéroports de Paris SA : [document-d'enregistrement-universel-2024.pdf](#)

## Scope 1 : Emissions directes liées aux activités de l'entreprise

Sources fixes



### Emissions directes : sources fixes de combustion (centrales thermiques et groupes de secours)

Les plateformes aéroportuaires possèdent leurs propres centrales thermiques afin d'assurer la production de chaud et d'eau surchauffée. Les émissions de GES calculées concernent les équipements suivants :

- ◆ chaudières fonctionnant au gaz naturel (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget)
- ◆ chaudières mixtes fonctionnant au gaz naturel et FOD (Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly)
- ◆ Chaudière fonctionnant au propane (Paris-Charles de Gaulle)

Certains de ces équipements sont concernés par le système européen des quotas de CO<sub>2</sub>. Les émissions liées à la chaudière bois à Paris-Charles de Gaulle ne sont pas intégrées dans ce poste car il s'agit de source renouvelable. On calcule ainsi des émissions évitées, qui sont détaillées dans ce bilan.

 Des groupes de secours au sein des centrales thermiques (fonctionnant au FOD) et au niveau des terminaux fournissent de l'énergie en cas de coupure de l'alimentation générale. Ces groupes de secours sont testés ponctuellement tous les mois.

#### Méthodologie:

Les consommations totales sur l'année de chaque combustible sont corrélées aux facteurs d'émission associés provenant de la base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 : Gaz naturel : 181,0 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh PCS ; Propane : 3,0 kgCO<sub>2</sub>eq/kg ; Fioul domestique (FOD) : 2,7 kgCO<sub>2</sub>eq/L.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTES SOURCES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉES DANS NOS BILANS

## Scope 1 : Emissions directes liées aux activités de l'entreprise

Sources mobiles



### Emissions directes : sources mobiles (véhicules de la flotte ADP)

Aéroports de Paris SA connaît avec précision son parc automobile. Les véhicules utilitaires et véhicules légers (de service, de fonction et de direction), dont Aéroports de Paris SA est propriétaire ou qui font l'objet d'un contrat de location de longue durée, fonctionnent à l'essence (SP95, SP98, SP95-E10, E85), au gazole, au HVO et à l'électricité. Des véhicules hydrogènes intègrent la flotte ADP progressivement (consommant de l'hydrogène dit « vert »). Les engins dits spéciaux (camions, aérobus, trains neige, dégrasseuses, balayeuses, engins de pompiers etc.) sont pris en compte et consomment de même de l'essence, du gazole, du gazole non routier et du HVO.



#### Méthodologie:

Les consommations totales sur l'année de chaque combustible sont corrélées aux facteurs d'émission associés provenant de la base Empreinte de l'ADEME. En 2024 : Essence (SP95, SP98, SP95-E10) : 2,2 kgCO2eq/L ; E85 : 0,4 kgCO2eq/L ; gazole B7 : 2,5 kgCO2eq/L ; Gazole non routier 2,6 kgCO2eq/L. Le HVO ainsi que l'hydrogène « vert » n'émettent pas de CO2 fossile en combustion.

## Scope 1 : Emissions directes liées aux activités de l'entreprise

Sources fugitives



### Emissions directes : sources fugitives (fuites de fluides frigorigènes et produits hivernaux)

Les plates-formes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle possèdent un réseau d'eau glacée qui alimentent les principaux bâtiments. Ces équipements contiennent des fluides frigorigènes. Les fuites de fluides sont mesurées à chaque opération sur le réseau de froid. Certains bâtiments sont dotés de climatisations d'appoint. Les véhicules de la flotte ADP possèdent des climatisations. En période hivernale, les plateformes consomment sur les pistes du formiate à des fins d'antigivrage.



#### Méthodologie:

Les consommations totales sur l'année de chaque fluide sont corrélées aux facteurs d'émission associés de la base Empreinte de l'ADEME et de l'outil ACERT V.7. En 2024 : R134A : 1 530 kgCO2eq/kg gaz ; R410A : 2 256 kgCO2eq/kg gaz ; R404A : 4 728 kgCO2eq/kg gaz ; R407C : 1 908 kgCO2eq/kg gaz ; R449A : 1 504 kgCO2eq/kg gaz ; Formiate liquide : 0,4 kgCO2eq/L ; Formiate solide : 0,6 kgCO2eq/kg

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTES SOURCES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉES DANS NOS BILANS

## Scope 2 : Emissions indirectes liées aux achats et consommations d'énergie par l'entreprise

Achat et consommation d'électricité



### Emissions indirectes liées à la consommation d'électricité achetée

Cette source prend en compte les émissions de GES liées à l'achat et la consommation d'électricité sur site. Pour le fonctionnement des plateformes, Aéroports de Paris SA consomme de l'électricité qu'elle achète en grande partie. Les émissions sont calculées à la fois selon la méthode Location-Based (LB), qui ne tient pas compte des achats d'électricité verte, et la méthode Market-Based (MB) qui tient compte des achats d'électricité verte. Les bilans de restitution des émissions sont construits suivant ces 2 méthodes de calcul. Aéroports de Paris SA achète à 100% depuis 2021 de l'électricité dite « verte » pour ses plateformes parisiennes via l'achat de garanties d'origine et via la contractualisation de Power Purchase Agreement (PPA).



#### Méthodologie:

Les consommations totales d'électricité sont corrélées aux facteurs d'émission LB ou MB associés. Le facteur d'émission en LB provient du bilan du mix résiduel français publié chaque année par EEX. Le facteur d'émission en MB provient de nos fournisseurs.

En 2024 :

- ◆ En LB : 33,6 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh
- ◆ En MB : 0 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh

## Scope 2 : Emissions indirectes liées aux achats et consommations d'énergie par l'entreprise

Achat et consommation de chaleur, de vapeur et de froid



### Emissions indirectes liées à la consommation de chaleur, de vapeur et de froid achetée



Cette source prend en compte les émissions de GES liées à l'achat et la consommation de chaud, de froid et de vapeur. Mise à part pour Paris-Orly, aucun autre aéroport parisien n'achète ni ne consomme de chaud, de froid et de vapeur provenant de l'externe. La plateforme de Paris-Orly récupère de l'eau surchauffée produite par l'usine de valorisation des déchets située sur le Marché d'Intérêt National de Rungis. Cette chaleur reçue permet de limiter l'utilisation des chaudières de la centrale thermique de la plateforme. On ne calcule pas d'émission dans ce poste pour les achats de chaleur d'origine renouvelable et de récupération. Des émissions évitées sont calculées en conséquence.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS SOURCES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉES DANS NOS BILANS

En 2024

4% de données primaires  
provenant des fournisseurs/parties  
prenantes

## Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°1 : Achats de biens et services – Bilan Groupe/SBTi/ACA



### Catégorie n°1 : Achats de biens et services

Cette catégorie comprend toutes les émissions de GES en « cradle-to-gate » (« du berceau à la porte de l'entreprise ») provenant de la production et du transport jusqu'à l'entrepôt n-1, des biens et services achetés/acquis par Aéroport de Paris SA au cours de l'année. Au sein de nos bilans, les biens et services pris en compte sont ceux liés à des dépenses d'exploitation (OPEX). C'est dans cette catégorie que sont comptabilisées les émissions liées aux achats généraux (fournitures, prestations de services, habillement, etc.), aux équipements aéroportuaires et électromécaniques, ou encore aux matériels informatiques. Inclus au sein de nos bilans à partir de 2023.



#### Méthodologie:

Chaque euro dépensé est associé à un groupe de marchandises issu d'une segmentation des achats construite en interne. Chaque groupe de marchandises est associé à un groupe d'achat global et à un facteur d'émission monétaire spécifique à ce groupe. Les facteurs d'émission monétaires utilisés pour calculer les émissions proviennent de la base de données Base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 : Quelques facteurs d'émission monétaires utilisés :

- ◆ Construction : 360 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Machines et équipements : 700 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Meubles et autres biens manufacturés : 600 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Télécommunications : 170 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Services : 170 kgCO<sub>2</sub>eq/k€

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°2 : Biens d'investissement** – Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°2 : Biens d'investissement

Cette catégorie comprend toutes les émissions en amont (dites en « cradle-to-gate ») : « du berceau à la porte de l'entreprise ») provenant de la production de biens d'investissement achetés/acquis par Aéroport de Paris SA au cours de l'année. Au sein de nos bilans, les biens d'investissement pris en compte sont ceux reliés à des dépenses d'investissement (CAPEX) : dépenses ayant une valeur positive à long terme. C'est dans cette catégorie que sont comptabilisées les émissions liées aux travaux, rénovations et aménagements opérés sur nos plateformes. Inclus au sein de nos bilans à partir de 2023.



### Méthodologie:

Ces émissions sont estimées à l'aide d'un outil spécialisé (e-carb) qui associe certains montants des entrées de marchandises (associées aux dépenses d'investissement - CAPEX) à des données physiques, et permettent *in fine* de calculer les émissions de GES associées.

En 2024 : Quelques facteurs d'émission monétaires utilisés :

- ◆ Construction : 360 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Machines et équipements : 700 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Meubles et autres biens manufacturés : 600 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Télécommunications : 170 kgCO<sub>2</sub>eq/k€
- ◆ Services : 170 kgCO<sub>2</sub>eq/k€

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses au sein du scope 1 ou 2

Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses au sein du scope 1 ou 2

Cette catégorie comprend les émissions de GES liées à la production et au transport des combustibles et énergies achetés et consommés par Aéroport de Paris SA au cours de l'année, et qui ne sont pas déjà incluses au sein du scope 1 ou 2 (calculées en WtT : Well to Tank : dites « émissions amont »). Ainsi, les émissions liées à la combustion/consommation de combustibles et énergies (tels que le gaz naturel, le fioul ordinaire domestique, les carburants ou l'électricité) sur nos plateformes sont comptabilisées au sein du scope 1&2, et les émissions liées à la production et au transport de ces combustibles et énergies sont comptabilisées au sein du scope 3 catégorie n°3. Sont comptabilisés de même les émissions de GES associées à la quantité d'électricité perdue lors de la distribution et du transport ce celle-ci jusqu'à nos installations. Inclus au sein de nos bilans à partir de 2023.

### Méthodologie:

Les consommations totales sur l'année de chaque combustible et énergie sont corrélées aux facteurs d'émission « amont » associés provenant de la base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 : Gaz naturel : 34,4 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh PCS ; Propane : 0,48 kgCO<sub>2</sub>eq/kg ; Fioul domestique (FOD) : 0,57 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; Gazole (B7) : 0,61 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; Essence (95, 95-E10, 98) : 0,49 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; Gazole non routier : 0,59 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; E85 : 0,74 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; HVO : 0,74 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; Production électrique : 13,3 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh ; T&D électrique : 5,3 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n° 4 : Transport et distribution en amont** – SBTi



## Catégorie n° 4 : Transport et distribution en amont

Cette catégorie comprend les émissions de GES provenant du transport et de la distribution des produits achetés entre les fournisseur n-1 et nos plateformes aéroportuaires (véhicules non détenus/exploités par l'entreprise). Aujourd'hui, dans notre bilan « Groupe ADP » et bilans ACA, ces émissions sont comptabilisées directement dans la catégorie 1. Notre bilan SBTi effectue ce découpage et les émissions sont bien comptabilisées au sein de la catégorie 4. Nous harmoniserons tous nos bilans 2025 (Groupe ADP, ACA, SBTi) pour effectuer ce découpage afin d'être aligné avec le GHG Protocol.



### Méthodologie:

La segmentation des dépenses opérationnelles en groupes d'achats, effectuée pour calculer les émissions de la catégorie 1, est reprise ici. Pour chaque groupe d'achats (ex : Achats généraux, Bâtiments, Equipements urbains, Informatique et Télécom, etc), un premier pourcentage est appliqué, représentant la part de biens et services (de chaque groupe) pour lesquels un transport amont est bien réel. Un second pourcentage est ensuite appliqué sur les émissions restantes : on le calcule via la part moyenne des émissions de GES que représente le transport de ce produit entre le fournisseur n-1 et la plateforme sur son cycle cradle-to-gate. Ce pourcentage est estimé suivant les ACV de différents produits disponibles dans la Base Empreinte de l'ADEME.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°5 : Déchets générés au sein de nos opérations** – Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°5 : Déchets générés au sein de nos opérations

Cette catégorie prend en compte les émissions liées au transport et au traitement de nos déchets non-dangereux (DND) et déchets industriels spéciaux (DIS). Aéroports de Paris SA fait appel à des prestataires pour récupérer et traiter les différentes catégories de déchets des entreprises présentes sur les plateformes.

### Méthodologie:

 On connaît ainsi le tonnage de chaque catégories de déchets (bois, plastiques, verres, gravats, boues, etc) ainsi que leurs différentes fins de vie (incinération, valorisation, recyclage, re-utilisation, enfouissement, etc). On associe chaque type de déchets et chaque fin de vie des déchets avec le facteur d'émission associé disponible au sein de la base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 : Quelques facteurs d'émission utilisés :

- ◆ Incinération ordures ménagères : 374 kgCO2eq/t
- ◆ Recyclage - Carton : 992 kgCO2eq/t
- ◆ Recyclage – Plastique PE : 530 kgCO2eq/t
- ◆ Recyclage – Plastique PET : 662 kgCO2eq/t
- ◆ Recyclage – Plastique PS-PSE : 2 060 kgCO2eq/t
- ◆ Fin de vie – Déchets du bâtiments – Bois : 122 kgCO2eq/t
- ◆ Fin de vie – Gravats : 13 kgCO2eq/t
- ◆ Fin de vie – Biodéchets : 173 kgCO2eq/t
- ◆ Enfouissement (+ collecte et traitement) : 412 kgCO2eq/t
- ◆ DIS (collecte, traitement et incinération) : 844 kgCO2eq/t

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°6 : Voyages d'affaires** – Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°6 : Voyages d'affaires

Cette catégorie prend en compte les émissions de GES liées aux déplacements professionnels des employés d'Aéroports de Paris SA. Ces déplacements peuvent se faire en avion, train, bus et voiture. Ce poste d'émissions ne prend pas en compte le déplacement domicile-travail qui est comptabilisé dans la catégorie n°7 "Déplacements domicile-travail des salariés ADP". Les émissions associées sont comptabilisées en « cycle de vie ».



### Méthodologie:

Les données utilisées sont les données fournies par notre prestataire chargé de l'organisation de ces déplacements. Nous possédons ainsi pour chaque déplacement le moyen de transport utilisé ainsi que la distance parcourue. Le kilométrage par type de véhicule est ensuite corrélé aux facteurs d'émission associés disponibles dans la base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 :

- ◆ Avion passagers/101-220 sièges, <500 kms jet : 0,167 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Avion passagers/101-220 sièges, 500-1000 kms : 0,126 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Avion passagers/101-220 sièges, 1000-35000 kms : 0,102 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Avion passagers/101-220 sièges, >3500 kms : 0,115 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Train grandes lignes : 0,00529 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Voiture/Motorisation moyenne : 0,190 kgCO2eq/passagereq.km
- ◆ Bus : 0,0295 kgCO2eq/passagereq.km

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°7 : Déplacements domicile travail des salariés ADP** – Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°7 : Déplacements domicile travail des salariés ADP

Cette catégorie prend en compte les émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail des salariés d'Aéroports de Paris SA (exclusivement). Ces derniers génèrent des émissions de GES liées à leurs trajets quotidiens en voiture ou en transport en commun. La majorité de salariés utilisent leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail. Ceci s'explique par le fait que de nombreux salariés travaillent en horaires décalés ou habitent dans des zones peu desservies par les transports en commun. Ce dernier point fait l'objet d'un de nos leviers de décarbonation de nos émissions externes scope 3.



### Méthodologie:

Les données utilisées sont des données des ressources humaines d'Aéroports de Paris SA. Nous connaissons ainsi les distances moyennes réalisées par les salariés, le nombre moyen de jour de travail réalisé sur site et estimons leur moyen de transport privilégié, en fonction du type de remboursement de transport demandé. Nous associons ainsi les distances par type de véhicules obtenus avec les facteurs d'émissions associés disponibles dans la base Empreinte de l'ADEME.



En 2024 :

- ◆ Train grandes lignes : 0,00529 kgCO2eq/passager.km
- ◆ Voiture/Motorisation moyenne : 0,190 kgCO2eq/km
- ◆ RER et transilien : 0,0066 kgCO2eq/passager.km
- ◆ Tramway : 0,0038 kgCO2eq/passager.km
- ◆ Bus : 0,129 kgCO2eq/passager.km

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°8 : Actifs loués en amont**



**Catégorie n°8 : Actifs amont en location**

Cette catégorie comprend les émissions de GES provenant de l'exploitation d'actifs loués par l'entreprise et qui ne sont pas déjà incluses dans les scope 1 et 2. Pour les plateformes parisiennes, des émissions associées à la location d'engins de chantier sont à prendre en compte. Pour éviter le double comptage, nous comptabilisons ces émissions au sein de la catégorie 2 du scope 3 : il n'y a donc pas d'émissions de GES à prendre en compte dans la catégorie 8.

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°9 : Transport et distribution en aval**



**Catégorie n°9 : Transport et à la distribution en aval**

Cette catégorie comprend les émissions de GES provenant du transport et de la distribution de produits fabriqués par l'organisation jusqu'au client final. Nos « produits » sont nos plateformes aéroportuaires que nous vendons à nos clients (passagers, compagnies, assistants en escale, etc). Cette catégorie n'est donc pas pertinente vis-à-vis de nos activités.

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°10 : Transformation de produits vendus**



**Catégorie n°10 : Transformation de produits vendus**

Cette catégorie comprend les émissions de GES liées à la transformation des produits intermédiaires vendus par des tiers après leur vente. Cette catégorie n'est pas pertinente vis-à-vis de nos activités.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions – En vol

Bilan Groupe/ACA



## Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions – En vol

Cette catégorie comprend les émissions de GES émises par les aéronefs en vol. Ces émissions peuvent être calculées suivant deux méthodes différentes : la méthode « demi-croisière » ou la méthode « croisière départ » :



- ◆ La méthodologie dite de « **demi-croisière** » vise à prendre en compte la moitié des émissions du trajet origine-destination réalisé par les avions qui atterrissent ou décollent des aéroports parisiens. Le calcul des émissions demi-croisière démarre / s'arrête à une hauteur de 3000 pieds (915 m) pour venir en complément du cycle LTO. Par convention, 50% des émissions liées au trajet origine-destination sont attribuées à l'aéroport de départ et 50% à l'aéroport d'arrivée.
- ◆ La méthodologie dite de « **croisière départ** » vise à prendre 100% des émissions du trajet origine-destination réalisé par les avions qui décollent des aéroports parisiens. Le calcul des émissions croisière-départ démarre / s'arrête à une hauteur de 3000 pieds (915 m) pour venir en complément du cycle LTO.

L'écart entre ces deux méthodes ne dépasse pas 1% des émissions.

Inclus au sein de nos bilans à partir de 2021 en méthode « demi-croisière », puis en méthode « croisière départ » depuis 2023.

### Méthodologie:

La méthode de « **croisière départ** » est utilisée. Pour chaque vol au départ de nos plateformes, la distance orthodromique entre aéroports de départ et aéroport d'arrivée est calculée, et nous appliquons ensuite des modèles de consommation de kérèsène en fonction du type de motorisation avion. Les consommations de kérèsène finales sont associées au facteur d'émission en combustion du kérèsène disponible au sein de la Base Empreinte de l'ADEME – Kérèsène : 3,16 kgCO<sub>2</sub>eq/kg.

Sont pris en compte les consommations de SAF au niveau des plateformes :

- ◆ Suivant les mandats de SAF de Refuel EU pour les plateformes de CDG et ORY
- ◆ Suivant les consommations du réseau SAF spécifique de la plateforme de LBG.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSION CONSIDÉRÉS DANS NOS BILANS

Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions – Cycle LTO

Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions - Cycle LTO (roulage, atterrissage, décollage)

Cette catégorie comprend les émissions de GES des avions sur la phase du cycle LTO (*Landing & Take-Off*). Ce cycle est défini par l'Annexe 16 Vol. II de l'OACI. Le cycle LTO décompose les opérations de l'avion sur et autour de l'aéroport en quatre phases : approche, circulation au sol, décollage, montée. De façon théorique et pour les enjeux liés à la qualité de l'air, le cycle LTO inclut les opérations de l'avion depuis le sol jusqu'à une hauteur de 3000 pieds (915 m), afin de tenir compte des émissions dans la couche limite atmosphérique dont la hauteur moyenne est d'environ 1000 m. La méthodologie de calcul suit celle recommandé par l'OACI dans le document Doc 9889. Pour les aspects qualité de l'air, cette couche est directement affectée par les phénomènes se produisant en surface à l'échelle locale tels que la pollution, cycles thermiques diurnes et vents locaux.

### Méthodologie:

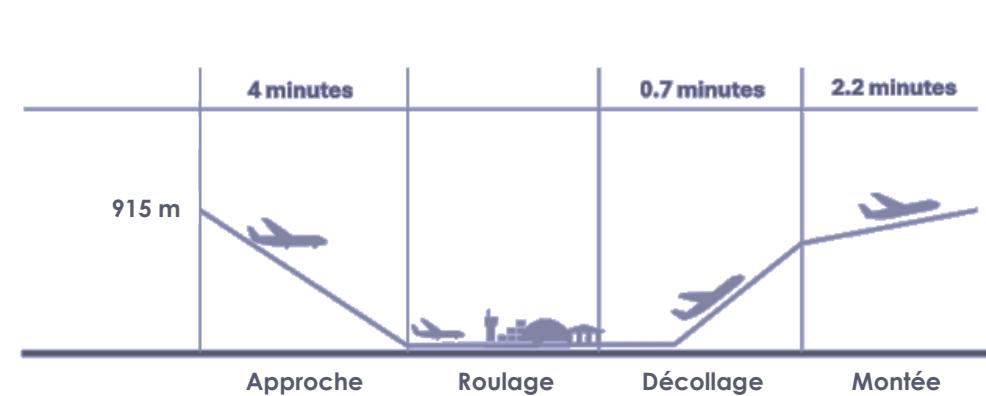
Les émissions de GES associées sont calculées en fonction des différentes phases du cycle LTO et suivant le type moteur de chaque aéronef. Les émissions de chaque phase sont ainsi calculées en tenant compte de ces paramètres :

- ◆ La durée moyenne de la phase :
  - ◆ Phase d'approche : 4 minutes
  - ◆ Phase de décollage : 0,7 minutes
  - ◆ Phase de montée : 2,2 minutes
  - ◆ Phase de roulage :
    - CDG & ORY : temps calculés vols à vols
    - LBG : Estimation réalisée via travaux avec Airparif, DGAC, Groupe ADP : 5 minutes à l'arrivée et 5 minutes au départ
- ◆ Le type ou modèle du ou des moteurs utilisés

Les consommations de kérosène par phase sont calculées. Celles-ci sont associées au facteur d'émission du kérosène disponible dans la Base Empreinte de l'ADEME – 3,16 kgCO2eq/kg

Sont pris en compte les consommations de SAF au niveau des plateformes :

- ◆ Suivant les mandats de SAF de Refuel EU pour les plateformes de CDG et ORY
- ◆ Suivant les consommations du réseau SAF spécifique de la plateforme de LBG.



# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions – APU

Bilan Groupe/SBTi/ACA



## Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions - Moteurs auxiliaires des avions (APU)

L'A.P.U. (Auxiliary Power Unit) est un groupe auxiliaire qui fournit l'énergie à bord des appareils de bord et fait fonctionner la climatisation lorsque l'avion est au sol. Il permet le démarrage des moteurs principaux de l'avion. C'est un moteur alimenté par le kérósène de l'avion. Il est situé à l'arrière des aéronefs. Leur utilisation est fonction des conditions climatiques et de la puissance nécessaire au bon fonctionnement de l'avion lorsqu'il est à son poste de stationnement.



### Méthodologie:

Les émissions de GES associées sont fonction du type avion (Business jets, smaller, mid-range, larger), des différentes phases d'utilisation de l'APU au poste et du temps d'utilisation de l'APU.

Les temps d'utilisation des APU retenus comme étant les plus représentatifs des conditions d'exploitation des plateformes parisiennes sont ceux de l'étude ACNUSA de 2014 à 2019.

Les temps (en minute) sont détaillés dans les tableaux suivants, pour les plateformes de CDG, ORLY et LBG.

Type mouvement	Type avion	CDG	ORLY	LBG
Arrivée	Moyen-Courrier	7	6	22
	Long-courrier	11	18	
Départ	Moyen-Courrier	22	16	55
	Long-courrier	46	63	

Les consommations de kérósène sont ainsi calculées. Celles-ci sont associées au facteur d'émission du kérósène disponible dans la Base Empreinte de l'ADEME – 3,16 kgCO2eq/kg

Sont pris en compte les consommations de SAF au niveau des plateformes :

- ◆ Suivant les mandats de SAF de Refuel EU pour les plateformes de CDG et ORY
- ◆ Suivant les consommations du réseau SAF spécifique de la plateforme de LBG.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Ground Support Equipments (GSE)**

Bilan Groupe/ACA



## Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Emissions avions - Ground Support Equipments (GSE)



Le transport aérien nécessite un grand nombre d'engins d'assistance en escale, utilisés pour la logistique de l'avion au sol. Il s'agit, pour la plupart, d'engins industriels spécifiques : Push Avion (ou tracteur avion) - GPU (Ground Power Unit) - ACU (Air Conditioning Unit) - ASU (Air Starter Unit) - Loaders - Tapis bagages - Nettoyage cabine - Camions de transfert de fret - Vidange des eaux usées et avitaillement en eau potable - Avitaillement pétrolier par camion - Avitaillement hôtelier - Antigivrage et dégivrage de l'aéronef, Bus, voitures. Ces engins d'assistance sont pour la très grande majorité non opérés par Aéroports de Paris SA mais par des sociétés externes (sociétés d'assistance en escale). Dans ce poste, sont calculées les émissions liées aux consommations de carburant de ces engins.

### Méthodologie:

Un questionnaire de déclaration du nombre de GSE et des consommations de carburants annuelles est envoyé aux assistants en escale de chaque plateforme parisienne qu'ils nous renvoient complétés par la suite. La donnée récupérée provient donc directement des parties prenantes. Les données de consommations sont consolidées et les données de chaque type de carburant sont associées aux facteurs d'émission spécifiques disponibles au sein de la Base Empreinte de l'ADEME. Les carburants consommés sont les suivants : Essence , Gazole, Gazole non routier, GNV, HVO, Electricité.

En 2024 : Essence (SP95, SP98, SP95-E10) : 2,2 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; E85 : 0,4 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; gazole B7 : 2,5 kgCO<sub>2</sub>eq/L ; Gazole non routier 2,6 kgCO<sub>2</sub>eq/L, GNV : 2,41 kgCO<sub>2</sub>eq/kg. Le HVO n'émet pas de CO<sub>2</sub> fossile en combustion.

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Produits hivernaux**

Bilan Groupe/ACA



**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Produits hivernaux**



Les compagnies aériennes et assistants en escale consomment des produits dégivrants à des fins de dégivrage/antigivrage des aéronefs, et notamment du glycol (type 1 ou 4).

Méthodologie:

Les consommations totales sur l'année par type de produit (données internes) sont corrélées aux facteurs d'émission associés disponibles dans l'outil ACERT. En 2024 : Glycol pur : 1,7 kgCO2eq/L.

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Transport des visiteurs et des clients**

Bilan Groupe/ACA



**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Transport des visiteurs et des clients**



Les plateformes aéroportuaires engendrent un flux annuel de plusieurs millions de passagers. Ceux-ci se déplacent en transport en commun ou en transports particuliers pour rejoindre ou quitter l'aéroport. Sont pris en compte leurs émissions, de la plateforme aéroportuaire jusqu'à leur lieu d'arrivée et vice-versa.



Méthodologie:

Des enquêtes sont réalisées annuellement auprès des visiteurs / passagers au départ et à l'arrivée au niveau de nos plateformes. Celles-ci permettent d'acquérir diverses informations sur les déplacements des passagers, et notamment vis-à-vis de leur provenance (hors escale) et de leurs parts modales moyennes pour arriver jusqu'à nos plateformes ou pour quitter celles-ci. Nous associons ainsi les distances moyennes parcourus par les passagers avec le type de transport emprunté. Les distances totales par type de véhicules sont corrélées aux facteurs d'émission associés disponibles au sein de la Base Empreinte de l'ADEME.



En 2024 : Train grandes lignes : 0,00529 kgCO2eq/passager.km ; Voiture/Motorisation moyenne : 0,190 kgCO2eq/km ; RER et transilien : 0,0066 kgCO2eq/passager.km ; Tramway : 0,0038 kgCO2eq/passager.km ; Bus : 0,129 kgCO2eq/passager.km

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur

Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Accès des salariés hors-ADP

Bilan Groupe/ACA



**Catégorie n°11 : Utilisation des produits vendus : Accès des salariés hors-ADP**



Les déplacements domicile-travail de tous les salariés hors-ADP opérant au niveau de nos plateformes aéroportuaires génèrent des émissions liées aux trajets quotidiens en voiture ou en transport en commun. La majorité des salariés utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur lieu de travail, ce fort taux d'utilisation s'explique par le fait que de nombreuses personnes travaillent en horaires décalés ou habitent dans des zones peu desservies par les transports en commun.

## Méthodologie:

Une enquête socio-économique est réalisée tous les 5 ans environ permettant d'étudier l'impact des activités aéroportuaires des plateformes parisiennes au niveau du territoire. Ces enquêtes, collectant un très grand nombre d'informations des différentes activités opérant sur nos plateformes, permettent d'estimer les moyens de transports moyens empruntés par les salariés opérant sur nos plateformes pour se rendre sur leur lieu de travail. La distance moyenne parcourue par un salarié type est de même estimé. En fonction du nombre moyen de salariés opérant sur chaque plateforme, un kilométrage total par plateforme et par type de moyen de transport est déterminé. Ces distances sont ensuite corrélées aux facteurs d'émission associées disponibles au sein de la base Empreinte de l'ADEME.

En 2024 :

- ◆ Train grandes lignes : 0,00529 kgCO<sub>2</sub>eq/passager.km
- ◆ Voiture/Motorisation moyenne : 0,190 kgCO<sub>2</sub>eq/km
- ◆ RER et transilien : 0,0066 kgCO<sub>2</sub>eq/passager.km
- ◆ Tramway : 0,0038 kgCO<sub>2</sub>eq/passager.km
- ◆ Bus : 0,129 kgCO<sub>2</sub>eq/passager.km

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n°11 : Actifs loués en aval**

Bilan Groupe/SBTi/ACA



**Catégorie n°13 : Actifs loués en aval**



Aéroports de Paris SA revend une partie de ses achats d'électricité à des tiers externes (commerces en aérogare, sociétés louant des locaux, etc...). Par ailleurs, la Direction Immobilière loue une partie de ses bâtiments à des tiers qui contractent directement avec un fournisseur d'électricité. L'électricité consommée par les tiers est donc comptabilisée via les ventes externes et via une estimation des consommations des surfaces louées en contact direct avec un fournisseur d'électricité (autre qu'Aéroports de Paris SA). Les émissions de GES associées à la catégorie n°13 seront complètement comptabilisées au sein du scope 2 des bilans de GES d'Aéroports de Paris SA à compté de 2026. En effet en revendant de l'électricité à nos locataires (électricité verte), ces émissions doivent dorénavant être comptabilisées dans notre scope 2.

## Méthodologie:

La quantité d'électricité vendue à nos locataires est connue. Nous associons ces quantités au facteur d'émission du mix de consommation français fourni par la European Energy Exchange (EEX) et Powernext chaque année (calcul des émissions en *location-based*). L'électricité revendue étant couverte via des garanties d'origine ou contrat PPA, ces émissions sont de 0 en méthodologie *market-based*.

En 2024 :

- ◆ En LB : 33,6 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh
- ◆ En MB : 0 kgCO<sub>2</sub>eq/MWh

# DÉTAIL DES DIFFÉRENTS POSTES D'ÉMISSIONS CONSIDÉRÉ DANS NOS BILANS

**Scope 3 : Emissions indirectes liées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur**

**Catégorie n° 15 Investissements** – Bilan Groupe/SBTi



## Catégorie n° 15 Investissements

Cette catégorie comprend les émissions provenant des prises de participation du Groupe ADP dans des actifs et n'engendrant pas de contrôle financier ou opérationnel. Seules les prises de participation dans des plateformes aéroportuaires sont intégrées ici. En effet, les émissions internes (scopes 1 et 2) des actifs non aéroportuaires et non contrôlés représentent une part très faible par rapport aux émissions internes des plateformes aéroportuaires non contrôlées. Les émissions des plateformes non contrôlés sont intégrées aux bilans de GES au prorata de la participation d'Aéroports de Paris SA dans les actifs détenant ces aéroports. En 2024, les actifs non contrôlés estimés comme significatifs au regard de leurs émissions sont les plateformes aéroportuaires suivantes :

- ◆ Liège Airport SA (% de participation 26 %)
- ◆ Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP) (% de participation 45 %)
- ◆ Medunarodna zraca Luka Zagreb d.d (MZLZ) (% de participation 22 %)
- ◆ GMR Airports Limited (participation de 45,7 %)
- ◆ Ravinala Airports (participation de 35 %)
- ◆ TAV Antalya et TAV Medine (participation respective de 23 % et 12 %)

### Méthodologie:

Les émissions de GES scopes 1&2 de ces plateformes sont calculées grâce aux données de consommations énergétiques et environnementales de chaque plateforme. Comme pour le calcul des scopes 1&2 des plateformes parisiennes, ces données sont correlées au facteurs d'émission associés. Ces émissions scopes 1&2 sont ensuite multipliés par les taux de participation (plus haut).

## ANNEXE

### AUDITS DES DONNÉES ET CALCULS

# VERIFICATION DES CALCULS D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE D'AÉROPORTS DE PARIS SA

Aéroports de Paris SA voit ses calculs d'émissions de gaz à effet de serre des scopes 1, 2 et 3 vérifiés par des auditeurs indépendants.

Deux types d'audits sont réalisés :

- ◆ Audits triannuels dans le cadre de notre certification ACA
- ◆ Audit annuel des émissions à l'échelle du Groupe ADP dans le cadre de notre reporting extra-financier

## Audits triannuels des bilans ACA

### Calendrier :

- ◆ Dernier audit à date : Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024. Les auditeurs vérifient les données des années 2023, 2022 et 2021 de même
- ◆ Audit antérieur : En 2022 sur les émissions 2021 et antérieures

### Périmètre :

- ◆ Audit pour chaque plateforme francilienne : CDG, ORY et LBG
- ◆ Scopes 1, 2 LB & MB, 3

### Type de vérification et standards:

- ◆ Assurance raisonnable
- ◆ ISO 14064 / Airport Carbon Accreditation

**Conclusions :** « On the basis of verification work undertaken to gain reasonable assurance the data is fairly stated and contain no material misstatements or material non-conformities » ([Verification opinion statement](#))

### Auditeurs :

- ◆ Normec Verifavia

## Audit annuel des émissions lors du reporting extra-financier du Groupe ADP

### Calendrier :

- ◆ Dernier audit à date : Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024. Audit annuel
- ◆ Audit antérieur : En 2024 sur les émissions 2023

### Périmètre :

- ◆ Audit global sur les données et calculs des émissions des plateformes contrôlées financièrement (franciliennes, de TAV et d'AIG) et d'Hub One
- ◆ Scopes 1, 2 LB & MB, 3

### Type de vérification et standard:

- ◆ Assurance limitée
- ◆ ISAE3000

**Conclusions :** « Pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes relevée sur la conformité des informations en matière de durabilité incluses [...] y compris avec les ESRS. » ([Document d'enregistrement universel 2024 – Groupe ADP; P520](#))

### Auditeurs :

- ◆ Commissaires aux comptes : ERNST & YOUNG Audit et DELOITTE