AÉROPORTS DE PARIS

Paris, France

Emprunt obligataire 2.50% 2010–2017 de CHF 200,000,000

Les emprunts à long terme en circulation d'Aéroports de Paris sont assortis du rating "AA-" par Standard & Poor's.

Emprunteur:	Aéroports de Paris, 291, Boulevard Raspail, 75014 Paris, France
Taux d'intérêt:	2.50% l'an, payable annuellement et à terme échu le 27 janvier, la première fois le 27 janvier 2011
Prix d'émission:	Les banques du syndicat ont pris ferme l'emprunt au prix de 100.744% (avant déduction des commissions)
Prix de placement:	Selon l'offre et la demande
Durée:	7 ans
Forme du titre/livraison:	Les titres seront représentés par un certificat global durable (selon la section 1 des Modalités des Obligations). L'investisseur n'a pas le droit de demander la livraison des titres individuels.
Coupure minimum:	CHF 5,000 nominal et un multiple de ce montant
Date de paiement:	Le 27 janvier 2010
Remboursement:	Le 27 janvier 2017
Remboursement anticipé:	Pour raisons fiscales uniquement, en tout temps au pair sous respect du délai de résiliation conformément aux Modalités des Obligations
Réouverture:	L'Emprunteur se réserve le droit de rouvrir cet emprunt selon la section 1 des Modalités des Obligations.
Assurances contractuelles:	Clause pari passu, clause limitant la constitution de sûretés au profit de tiers, clause de remboursement en cas de défaut de certains paiements, clause de changement de contrõle
Cotation:	Sera demandée au marché principal de la SIX Swiss Exchange (négociation provisoire à partir du 25 janvier 2010).
Droit applicable et for judiciaire:	Les conditions, les modalités et la forme de l'emprunt sont soumises au droit suisse. Le for judiciaire est Zurich 1.
Restrictions de vente:	France, Etats-Unis, Espace Economique Européen

Credit Suisse

The Royal Bank of Scotland plc, Edinburgh, Zurich Branch

Numéro de valeur: 10 878 505 ISIN: CH0108785053 Common Code: 047737761

Prospectus daté du 25 janvier 2010

Table des matières

Page

Restrictions de vente 3

Modalités des Obligations 5

Informations générales 13

Responsabilité 14

Document de Référence 2008 d'Aéroports de Paris . . . . . Annexe A

Rapport financier semestriel 2009 incluant les comptes consolidés intermédiaires résumés au 30 juin 2009 . . . . . Annexe B

Information financière trimestrielle au 30 septembre 2009 . . . . . Annexe C

Communiqué de presse du 9 décembre 2009 relatif à la proposition d'Aéroports de Paris
en vue du prochain contrat de régulation économique 2011–2015 . . . . . Annexe D

Communiqué de presse du 23 décembre 2009 relatif à la poursuite de la concentration entre Aéroports
de Paris et les compagnies aériennes concernant le prochain Contrat de Régulation Economique . . . . . Annexe E

Restrictions de vente

Etats-Unis d'Amérique

The Bonds have not been and will not be registered under the U.S. Securities Act of 1933, as amended (the "Securities Act") and may not be offered or sold within the United States of America (the "United States") except pursuant to an exemption from, or in a transaction not subject to, the registration requirements of the Securities Act.

(A) Each of the Syndicate Banks represents and agrees that it has not offered or sold, and will not offer or sell, any Bonds constituting part of its allotment within the United States except in accordance with Rule 903 of Regulation S under the Securities Act.

Accordingly, each of the Syndicate Banks represents and agrees that neither it, nor any of its affiliates, nor any person acting on its or their behalf has engaged or will engage in any directed selling efforts in the United States with respect to the Bonds.

Terms used in this paragraph have the meanings given to them by Regulation S.

(B) The Syndicate Banks have not entered and will not enter into any contractual arrangement (other than this Agreement) with respect to the distribution or delivery of the Bonds, except with their affiliates or with the prior written consent of the Company.

(C) In addition, the Syndicate Banks

(1) except to the extent permitted under U.S. Treasury Regulation, paragraph 1.163-5 (c)(2)(i)(D) (the "D Rules"),

(a) have not offered or sold, and until March 8, 2010 (the "Distribution Compliance Period") they will not offer or sell, Bonds to a person who is within the United States or its possessions or to a United States person, and they will use reasonable efforts to sell the Bonds within Switzerland, and

(b) have not delivered and will not deliver within the United States or its possessions definitive Bonds that are sold during the Distribution Compliance Period;

(2) represent and agree that they have and throughout the Distribution Compliance Period will have in effect procedures reasonably designed to ensure that their employees or agents who are directly engaged in selling Bonds are aware that such Bonds may not be offered or sold during the Distribution Compliance Period to a person who is within the United States or its possessions or to a United States person; and

(3) with respect to each affiliate that acquires from them Bonds for the purpose of offering or selling such Bonds during the Distribution Compliance Period, the Banks repeat and confirm the representations and agreements contained in clauses (1) and (2) on its behalf.

Terms used in this paragraph (C) have the meanings given to them by the U.S. Internal Revenue Code and regulations thereunder, including the D Rules.

France

Chacune des Banques du Syndicat reconnaît que les Obligations sont émises hors de France et ne peuvent être offertes, directement ou indirectement, au public en France. Ni le Prospectus ni aucun autre document relatif aux Obligations ne peuvent être distribués en France. L'Emprunteur s'est engagé à ne pas offrir des Obligations, directement ou indirectement, au public en France. Chacune des Banques du Syndicat déclare et garantisse qu'elle n'a pas offert, cédé ou distribué et n'offrira, ne cédera ou ne distribuera pas, directement ou indirectement, les Obligations au public en France.

Restrictions de vente relatives à une offre publique en application de la Directive Prospectus

Concernant chaque Etat Membre de l'Espace Economique Européen qui a transposé la Directive Prospectus (un "Etat Membre Concerné"), chaque Banque du Syndicat déclare et garantit que, à compter de la date à laquelle la Directive Prospectus est transposée dans l'Etat Membre Concerné (la "Date de Transposition Concernée"), elle n'a pas effectué et n'effectuera pas d'offre au public dans l'Etat Membre Concerné, sous réserve qu'à compter de la Date de Transposition Concernée, elle pourra effectuer une offre au public de Titres dans l'Etat Membre Concerné à condition de respecter strictement toutes les règles applicables à cette offre au public et notamment:

(i) à tout moment à des personnes morales agréées ou réglementées en tant qu'opérateurs sur les marchés financiers ainsi que les entités non ainsi agréées ou réglementées mais dont l'objet social exclusif est le placement en valeurs mobilières;

(ii) à tout moment à des sociétés qui, d'après leurs derniers comptes annuels ou consolidés publiés, présentent au moins deux des trois caractéristiques suivantes: un nombre moyen de salariés supérieur à 250 personnes sur l'ensemble de l'exercice, un total du bilan dépassant 43,000,000 d'euros et un chiffre d'affaires net annuel dépassant 50,000,000 d'euros;

(iii) à tout moment dans des circonstances qui ne requièrent pas la publication d'un prospectus par l'Emetteur, conformément à l'article 3 de la Directive Prospectus.

Pour les besoins de cette disposition, (i) l'expression "offre au public" concernant toutes Obligations dans tout Etat Membre Concerné signifie une communication adressée sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit à des personnes et présentant une information suffisante sur les conditions de l'offre et sur les titres à offrir, de manière à mettre un investisseur en mesure de décider d'acheter ou de souscrire ces Obligations, définition qui pourrait, le cas échéant, être modifiée par l'Etat Membre Concerné par toute mesure de transposition de la Directive Prospectus et (ii) l'expression "Directive Prospectus" signifie la Directive 2003/71/CE et inclut toute mesure de transposition dans chaque Etat Membre Concerné.

Modalités des Obligations

1. Montant / Forme du titre / Coupure / Conservation / Impression et livraison des Obligations et des Coupons

a) Les obligations au porteur (ci-après dénommées les «Obligations») sont émises sur la base d'un montant initial de CHF 200,000,000, ce dernier pouvant être ultérieurement augmenté. AÉROPORTS DE PARIS, Paris, France (ci-après dénommé l'«Emprunteur») se réserve le droit de rouvrir cette émission (ci-après dénommée la «Réouverture») en tout temps et sans l'accord des porteurs d'Obligations (ci-après dénommés les «Porteurs d'Obligations»), en augmentant son montant par l'émission d'obligations fongibles (particulièrement en ce qui concerne les Modalités des Obligations, le numéro de valeur, la date de remboursement final et le taux d'intérêt).

Au moment de souscrire à une Réouverture de l'émission, le souscripteur paiera à l'Emprunteur, pour chaque Obligation souscrite, le montant des intérêts courus pour la période allant de la date de libération des Obligations ou de la date de paiement de l'intérêt précédant immédiatement la date de Réouverture jusqu'à la date de libération de cette Réouverture.

b) Les Obligations et Coupons (ci-après, individuellement l'«Obligation» et le «Coupon», et collectivement les «Obligations» et les «Coupons»), ainsi que tous les droits qui y sont attachés, sont représentés exclusivement par un document sous la forme d'un certificat global durable (ci-après dénommé le «Certificat Global Durable»). Tout Porteur d'Obligations et de Coupons (ci-après dénommés les «Porteurs de Coupons») est ainsi titulaire d'un droit de copropriété sur le Certificat Global Durable, correspondant à la quote-part de sa créance contre l'Emprunteur. Le droit de copropriété sur le Certificat Global Durable sera suspendu tant que ce dernier reste déposé auprès de l'Intermédiaire (comme défini ci-dessous) et il ne sera possible de transférer les Obligations ou en disposer autrement que conformément aux dispositions de la loi fédérale Suisse sur les titres intermédiés, c'est à dire l'inscription des Obligations transférées dans un compte de titres de l'acquéreur. Les registres de l'Intermédiaire (comme défini ci-dessous) détermineront le nombre d'Obligations détenues par chaque participant. En ce qui concerne les Obligations sous forme de titres intermédiés, les Porteurs d'Obligations seront les personnes détenant les Obligations dans un compte de titres en leur nom et pour leur compte. Sous réserve de ce qui est convenu ci-dessous, aucune impression d'Obligations individuelles et de Coupons individuels n'aura lieu, et les Porteurs d'Obligations n'auront ni le droit de demander la conversion du Certificat Global Durable en droits-valeurs ou en Obligations individuelles et Coupons individuels ni le droit de demander la délivrance d'Obligations individuelles et de Coupons individuels.

c) Le Certificat Global Durable demeure en dépôt, pendant toute la durée de l'émission (ci-après dénommée l'«Émission») et jusqu'au complet remboursement des Obligations, auprès de la SIX SIS SA («SIS») ou de toute organisation de dépôt collectif offrant toutes les garanties de sûreté et agréée par la SIX Swiss Exchange SA («SIX Swiss Exchange») (ou tout autre organisation de dépôt collectif agissant comme intermédiaire, l'«Intermédiaire»). Dès que le Certificat Global Durable est déposé auprès de l'Intermédiaire et que les droits correspondants sont inscrits au crédit des comptes de titres d'un ou de plusieurs participants auprès de l'Intermédiaire, les Obligations constitueront des titres intermédiés conformément aux dispositions de la loi fédérale Suisse sur les titres intermédiés.

d) En cas d'impression des Obligations et des Coupons individuels, les Obligations seront documentées par des Obligations au porteur d'une valeur nominale de 5,000 et 100,000 francs suisses, et en cas de Réouverture, de 1,000,000 francs suisses, les deux dernières coupures en particulier en vue du dépôt collectif.

e) Lorsque CREDIT SUISSE AG, Zurich, Suisse (ci-après dénommé «CS») le juge raisonnablement utile ou nécess aire, ou encore si la livraison d'Obligations et de Coupons individuels est exigée en vertu de dispositions de droit suisse ou étranger relatives à l'exécution de droits (par exemple en cas de faillite de l'Emprunteur), CS prendra les dispositions nécessaires en vue de leur impression sans frais pour les Porteurs d'Obligations et de Coupons. En cas d'impression des Obligations et Coupons individuels, CS échangera le Certificat Global Durable (déposé selon les termes décrits ci-dessus), contre les Obligations et Coupons individuels. L'Emprunteur a expressément autorisé CS à prendre en son nom les dispositions nécessaires en vue de l'impression des Obligations et Coupons individuels conformément au présent paragraph e).

f) Jusqu'au moment de l'impression éventuelle des Obligations et Coupons individuels, les expressions «Obligations» et «Coupons» signifient le droit de copropriété sur le Certificat Global Durable et les expressions «Porteurs d'Obligations» et «Porteurs de Coupons» signifient toute personne disposant d'un droit de copropriété sur toute créance résultant du Certificat Global Durable.

2. Taux d'intérêt

Les Obligations sont productives d'intérêts à partir du 27 janvier 2010 au taux d'intérêt de 2.50 % l'an, payables annuellement et à terme échu le 27 janvier. Les Obligations sont munies de coupons d'intérêts annuels dont le premier viendra à échéance le 27 janvier 2011. Dans les cas où les intérêts devraient être calculés pour une période inférieure à un an, ils le seraient sur la base d'une année de 360 jours (soit 12 mois de 30 jours).

3. Remboursement

a) *Remboursement final:* Sans qu'il puisse les rembourser par anticipations, L'Emprunteur s'engage à rembourser la totalité des Obligations au pair le 27 janvier 2017. Toutefois, l'Emprunteur peut acheter les Obligations sur le marché à tout moment.

b) *Remboursement ou rachat à la demande des Porteurs d'Obligations en cas de changement de contrôle:* En cas de survenance d'un Cas de Rachat (tel que défini ci-dessous), chaque Porteur d'Obligations pourra exiger le remboursement ou le rachat par l'Emetteur à la Date de Rachat (telle que définie ci-dessous) de tout ou partie des Obligations qu'il détient à leur valeur nominale majorée des intérêts courus, le cas échéant, jusqu'à la date de rachat ou de remboursement exclue. Cette option de rachat (ci-après dénommée l'«Option de Rachat en cas de Changement de Contrôle) s'effectuera selon les modalités suivantes.

(i) Un Cas de Rachat sera réputé être survenu lorsque :

(A) Toute personne ou groupe de personnes agissant de concert, ou toute personne ou groupe de personnes agissant pour le compte de l'une de ces personnes (la (les) «Personne(s) Concernée(s)») (a) acquiert directement ou indirectement plus de 50 % de l'ensemble des droits de vote ou plus de 50 % des actions ordinaires émises par l'Emprunteur (ou tout entité lui succédant), (b) acquiert directement ou indirectement un nombre d'actions ordinaires dans le capital de l'Emprunteur lui conférant plus de 40 % des droits de vote exerçables lors des assemblées générales de l'Emprunteur et qu'aucun autre actionnaire de l'Emprunteur ne détient, directement ou indirectement, seul ou de concert, un nombre d'actions lui conférant un nombre de droits de vote exerçables lors des assemblées générales de l'Emprunteur supérieur au nombre de droits de vote conféré par les actions détenues directement ou indirectement par la Personne Concernée (chacune de ces hypothèses constituant un «Changement de Contrôle») ; et

(B) A la date qui a été notifiée aux Porteurs des Obligations par l'Emprunteur conformément à section 12 (ci-après dénommée la «Date du Communiqué») qui est la première date entre (a) la date du premier communiqué public relatif au Changement de Contrôle et (b) la date du premier Changement de Contrôle potentiel, les Obligations ou la dette long terme non subordonnée non assortie de sûretés de l'Emprunteur a reçu de l'une des agences de notation suivantes, sous réserve que la notation ait été sollicitée par l'Emprunteur: Moody's Investors Services Limited («Moody's»), Standard & Poor's Rating Services, une branche de McGraw-Hill Companies, Inc. («S&P»), Fitch Ratings («Fitch») ou l'un quelconque de leurs successeurs en ce qui concerne l'activité de notation, ou toute autre agence de notation internationalement reconnue (chacune étant une «Agence de Notation») :

(x) une notation de première qualité (investment grade) (Baa3/BBB-/BBB- ou leurs équivalents respectifs, ou mieux), et cette notation a été pendant la Période de Changement de Contrôle, soit abaissée par l'une des Agences de Nation à une notation de qualité inférieure *(non-investment grade)* (Ba1/BB+/BB+ ou leurs équivalents respectifs, ou pire), ou a été retirée, et n'est pas pendant cette même Période de Changement de Contrôle rehaussée (dans le cas d'un abaissement) ou rétablie (en cas de retrait de la notation) par cette Agence de Notation à une notation de première qualité *(investment grade)* (Baa3/BBB-/BBB- ou leurs équivalents respectifs, ou mieux) ; ou

(y) une notation de qualité inférieure *(non-investment grade)* (Ba1/BB+/BB+ ou leurs équivalents respectifs, ou pire), et cette notation a été pendant le Période de Changement de Contrôle soit abaissée par l'une des Agences de Notation d'un ou plusieurs rangs (par exemple un abaissement de Ba1/BB+/BB+ à Ba2/BB/BB correspond à un rang), soit retirée et n'est pas pendant cette même Période de Changement de Contrôle rehaussée (dans le cas d'un abaissement) ou rétablie (en cas de retrait de la notation) par cette Agence de Notation à la notation initiale ou mieux ;

Afin d'éviter toute ambiguïté :

1. toute décision d'une Agence de Notation à laquelle il est fait référence aux paragraphes (x) ou (y) ci-dessus ne sera pas réputée être consécutive à un Changement de Contrôle précis si cette Agence de Notation n'a pas annoncé ou confirmé publiquement que cette décision résultait, en tout ou partie, d'un événement ou d'une circonstance quelconque relatif à ce Changement de Contrôle ; et

2. si au moment de la survenance d'un Changement de Contrôle ni les Obligations ni la dette long terme non subordonnée non assortie de sûretés de l'Emprunteur ne sont notées par une Agence de Notation et qu'aucune Agence de Notation ne donne aux Obligations pendant la Période de Changement de Contrôle une notation de première qualité *(investment grade)* (Baa3/BBB-/BBB- ou leurs équivalents respectifs, ou mieux), un Cas de Rachat sera réputé être survenu.

(ii) Aussitôt que l'Emprunteur a connaissance de la survenance d'un Cas de Rachat, l'Emprunteur devra transmettre un avis (ci-après dénommé «Avis de Cas de Rachat») aux Porteurs d'Obligations conformément à la section 12 spécifiant la nature du Cas de Rachat, les circonstances de ce Cas de Rachat et la procédure à mettre en œuvre pour exercer l'option prévue dans la présente section 3.

(iii) Pour exercer l'Option de Rachat en cas de Changement de Contrôle et pour exiger le remboursement ou le rachat des Obligations, un Porteur d'Obligations doit transférer les Obligations devant être remboursées ou rachetées ou donner des instructions pour leur transfert sur le compte de CS et remettre à l'Emprunteur une notification écrite de remboursement ou de rachat dûment complétée (ci-après dénommée la «Notification de Rachat pour Changement de Contrôle»), dans laquelle le Porteur précisera un compte bancaire sur lequel le paiement devra être effectué conformément aux dispositions du présent paragraphe, dans la période (ci-après dénommée la «Période de Rachat») de 45 jours suivant le remise de l'Avis de Cas de Rachat (sauf si (i) le Porteur d'Obligations donne l'Emprunteur une notification écrite de la survenance d'un Cas de Rachat dont il a connaissance et (ii) l'Emprunteur ne publie pas un Avis de Cas de Rachat avant la fin du troisième jour ouvré suivant le réception d'une telle notification de la part du Porteur d'Obligations, auquel cas le Période de Rachat commencera à compter de ce troisième jour ouvré et s'achèvera à la fin du 45ème jour qui suit).

Une notification de Rachat pour Changement de Contrôle une fois remise est irrévocable. L'Emprunteur sera tenu de rembourser ou racheter les Obligations pour lesquels l'Option de Rachat en cas de Changement de Contrôle a été valablement exercée selon les dispositions ci-dessus et, sous réserve du transfert des Obligations, à la date qui est le 5ème jour ouvré suivant la fin de Période de Rachat (ci-après dénommée la «Date de Rachat»). Le paiement au titre de ces Obligations sera effectué par virement vers le compte bancaire précisé dans la Notification de Rachat pour Changement de Contrôle.

(iv) Dans le contexte de la présente section 3 :

«Période de Changement de Contrôle» signifie la période commençant à la Date du Communiqué, et s'achevant 180 jours (inclus) après la survenance du Changement de Contrôle concerne (ou une période plus longue durant laquelle les Obligations ou la dette long terme non subordonnée non assortie de sûretés de l'Emprunteur sont examinées (un tel examen ayant été publiquement annoncé pendant de la période prenant fin 120 jours après la survenance du Changement de Contrôle concerné) pour une revue ou, le cas échéant, attribution de notation, par une Agence de Notation, une telle période ne devant pas excéder 60 jour après l'annonce publique d'un tel examen); et

«Communiqué relatif à un Changement de Contrôle Potentiel» signifie toute annonce publique ou déclaration publique par l'Emprunteur ou toute Personne Concernée relative à tout Changement de Contrôle potentiel.

4. Service de l'emprunt

Les montants requis pour le paiement des Obligations et des Coupons ou du Certificat Global Durable arrivant à échéance seront mis en francs suisses la disposition du CS en Suisse, au nom des Porteurs d'Obligations et/ou des Porteurs des Coupons, en francs suisses librement disponibles.

Lorsqu'il aura reçu les fonds, CS prendra les mesures nécessaires au paiement, dans les mêmes conditions que celles accompagnant les fonds reçus. Les Obligations et les Coupons ou le Certificat Global Durable correspondants seront payés en francs suisses librement disponibles, sans frais pour les Porteurs d'Obligations et de Coupons, sans aucune restriction et quelles que soient les circonstances, la nationalité, le lieu de résidence ou de domicile des Porteurs d'Obligations ou des Porteurs de Coupons et sans qu'il faille présenter d'affidavit ou remplir d'autres formalités, contre remise aux guichets de l'une des banques suivantes (ci-après dénommées les «Offices de Paiement») en Suisse:

Credit Suisse AG
The Royal Bank of Scotland plc, Edinburgh, Zurich Branch

Si la date de paiement d'une somme en principal ou en intérêts afférente à une Obligation n'est pas un Jour Ouvrable (tel que défini ci-après), les Porteurs d'Obligations ou de Coupons n'auront alors droit au paiement de cette somme que le premier Jour Ouvrable suivant et n'auront droit à aucun intérêt ou autre montant en raison de ce délai.

«Jour Ouvrable» désigne un jour où les banques commerciales et les marchés de change sont ouvert et effectuent des opérations en francs suisses à Zurich et où le système TARGET (system européen de transfert express automatisé de règlements bruts en temps réel) fonctionne.

La réception des fonds en francs suisses par CS en Suisse selon les modalités ci-dessus libérera l'Emprunteur de ses obligations de paiement liées aux Modalités des Obligations.

Les Obligations présentées au remboursement devront être remises munies de tous les Coupons non échus. Les Coupons non échus ainsi remis seront annulés sans paiement. La contre-valeur des Coupons manquants sera déduite du montant à rembourser, mais le montant ainsi déduit sera payé sur présentation ultérieure des Coupons non échus, pour autant qu'ils soient remis avant leur prescription, conformément au droit suisse.

5. Statut fiscal

Les Obligations, constituant des *émissions d'emprunts obligataires* au sens du droit français et étant libellées en devises, sont réputées émises hors de la République française (ci-après dénommé l'«État français») pour l'application des dispositions de l'article 131 *quater* du Code Général des Impôts. Le paiement des intérêts et de tout autre revenu sur les Obligations ou le Certificat Global Durable bénéficiera donc de l'exonération de prélèvement ou de retenue à la source prévue à l'article 131 *quater* et, en conséquence, ne donnera droit à aucun crédit d'impôt de source française).

Le paiement des intérêts et le remboursement du principal seront effectués en Suisse nets de tous impôts, taxes, pénalités, droits, prélèvements ou retenues quelconques à la source (ci-après dénommés les «Taxes»), présents ou futurs, que l'Emprunteur (ou tout Office de Paiement en tant que tel ou en sa capacité de tuteur, de personne désignée ou autre agent de tout Porteur d'Obligation ou Porteur de Coupons) doit prélever et qui sont perçus ou imposés ou viendraient à être perçus ou imposés par l'État français ainsi que les régions soumises à sa législation.

Si le paiement d'intérêts ou le remboursement du principal dû au titre de l'une quelconque des Obligations est soumis, en vertu de la législation française, à un prélèvement ou à une retenue à la source au titre d'une quelconque Taxe française, l'Emprunteur s'engage à majorer, dans la mesure alors permise par la loi, le paiement ou le remboursement de montants supplémentaires de sorte que les Porteurs d'Obligations ou Porteurs de Coupons reçoivent, nonobstant la déduction dudit prélèvement ou de ladite retenue, l'intégralité des sommes qui leur auraient été dues au titres des Obligations.

L'obligation qui incombe à l'Emprunteur de remettre ces fonds supplémentaires ne dépend pas d'un affidavit ou d'un certificat quelconque relatifs à la nationalité, à la résidence, au statut ou à l'identité du bénéficiaire du paiement ou du propriétaire des Obligations et/ou des Coupons en question.

Les dispositions susmentionnées n'exonèrent pas, toutefois, les Porteurs d'Obligations ou les Porteurs de Coupons ou le détenteur du Certificat Global Durable de Taxes imposées ou perçues par une autorité ayant un pouvoir de taxation hors de l'Etat français, et l'Emprunteur ne sera pas obligé de remettre de fonds et de verser de montants supplémentaires au titre de Taxes si les Porteurs d'Obligations, le Porteurs de Coupons ou le détenteur du Certificat Global Durable sont soumis à des Taxes, par une autorité ayant pouvoir de taxation hors de l'Etat français.

Si l'Emprunteur fournit à CS à un moment quelconque des preuves satisfaisantes, ou si CS a connaissance, du fait que i) l'Emprunteur se voit ou se verra dans l'obligation, à la prochaine date de paiement des intérêts ou avant, en raison d'une loi ou réglementation ou en raison d'un changement d'application ou d'interprétation officielle d'une loi ou réglementation, de retenir à la source une Taxe au titre des intérêts et/ou du principal des Obligations ou du Certificat Global Durable, qui ne peut être évitée en recourant à des mesures raisonnables de l'Emprunteur ou que ii) l'Emprunteur se voit ou se verra, à la prochaine date de paiement des intérêts ou avant, interdire de s'acquitter ou de respecter l'une quelconque des obligations qui lui incombent selon les dispositions de la section 5, l'Emprunteur pourra alors, moyennant un préavis minimum de 45 jours à CS, rembourser à toute date postérieure les Obligations ou le Certificat Global Durable, en totalité mais pas en partie, à condition qu'un tel préavis ne soit pas soumis plus tôt que 90 jours avant le premier jour de prise d'effet du changement au terme duquel l'Emprunteur serait obligé de retenir à la source une telle Taxe ou serait interdit de s'acquitter ou de respecter l'une quelconque des obligations exigibles. Un tel remboursement s'effectuera en tout temps à partir du 27 janvier 2010 ou à toute date ultérieure au pair, majoré, dans chaque cas, des intérêts courus jusqu'à la date du remboursement effectif.

En cas de remboursement effectué conformément aux stipulations du paragraphe ci-dessus, l'Emprunteur devra procéder à l'annonce du remboursement conformément aux dispositions de la section 12. Avant la publication de l'avis de remboursement des Obligations ou du Certificat Global Durable en application de la présente section 5, l'Emprunteur remettra à CS l'attestation d'un conseiller fiscal indépendant (à laquelle CS pourra se fier absolument) et exposant les faits qui démontrent que les conditions préalables au droit de rembourser les Obligations ou le Certificat Global Durable se sont produites.

6. Egalité de rang et maintien de l'emprunt à son rang

Les Obligations constituent des engagements directs, inconditionnels, non subordonnés et non assortis de sûretés de l'Emetteur venant (sous réserve des exceptions légales impératives) au même rang entre eux et au même rang que toutes les autres dettes chirographaires, présentes ou futures, de l'Emprunteur. L'Emprunteur s'engage jusqu'au remboursement effectif de la totalité des Obligations à ne pas conférer ou permettre que subsiste un quelconque gage, hypothèque, nantissement, garantie ou autre sûreté sur l'un quelconque de ses biens, actifs, revenus ou droits, présents ou futurs, au profit d'autres titulaires de bons ou d'obligations ou d'autres engagements de paiement constitutifs de son endettement cotés ou négociés (ou susceptibles de l'être) sur un marché réglementé, un marché de gré à gré ou tout autre marché de valeurs mobilières sans que soient consenties le mêmes sûretés ou garanties et le même rang aux présentes Obligations.

7. Cas d'exigibilité anticipée

CS a le droit, mais non l'obligation, d'exiger au nom des Porteurs d'Obligations le remboursement immédiat des Obligations (y compris le Certificat Global Durable) au pair, majoré des intérêts courus, dans chacun des cas suivants:

a) défaut de paiement à sa date d'exigibilité de tout montant en principal ou intérêt dû au titre de toute Obligation (y compris de toute somme payable en application de section 5 «Statut fiscal») s'il n'est pas remédié à ce défaut dans un délai de 15 jours à compter de la date de notification; ou

b) d'inexécution par l'Emprunteur de toute autre engagement significatif prévu par les Modalités des Obligations s'il n'est remédié à ce manquement dans un délai de 30 jours à compter de la notifications; ou

c) si toute autre dette au titre d'emprunts ou contractée d'une quelconque autre manière par l'Emprunteur devient exigible pour une somme supérieure à 100,000,000 d'euros en raison d'un défaut de paiement, ayant donné lieu à la notification formelle d'une exigibilité anticipée et après l'expiration d'un délai de trois jours ouvrés, ou si des mesures sont prises pour mettre en œuvre une sûreté prise sur un telle dette (ou à l'expiration de tout délai de grâce qui est initialement applicable), ou le non-respect d'une garantie consentie par l'Emprunteur, à moins que l'Emprunteur ne conteste de bonne foi l'exigibilité de ladite dette ou la validité de la mise en œuvre de ladite garantie et que les tribunaux compétents aient été saisis de cette contestation, auquel cas ledit défaut de paiement ne constituera pas un cas d'exigibilité anticipée aussi longtemps que l'instance n'aura pas fait l'objet d'un jugement définitif; ou

d) si l'Emprunteur est dissout ou liquidé ou fusionné avec une autre entité, à moins que les obligations de l'Emprunteur au titre des Obligations soient expressément assumées par cette autre entité.

8. Remplacement du débiteur

Si l'Emprunteur souhaite qu'une filiale non suisse le remplace à une date ultérieure en tant que débiteur direct des Obligations et Coupons, selon des moyens autres que ceux autorisés en vertu des dispositions de la section 7 ci-dessus, il demandera préalablement son approbation à CS, au nom des Porteurs d'Obligations et des Porteurs de Coupons.

CS ne refusera pas cette approbation si elle estime que les intérêts des Porteurs d'Obligations et des Porteurs de Coupons sont protégés de manière satisfaisante, en particulier en ce qui concerne leur statut fiscal.

9. Prescription

Conformément à la loi suisse fixant les délais de prescription en vigueur, les Coupons se prescrivent cinq ans après leur échéance et les Obligations dix ans après la date fixée pour leur remboursement.

10. Remplacement des Obligations et Coupons

Au cas où il était procédé à la livraison des Obligations et des Coupons conformément au 1. e) ci-avant, les Obligations ou Coupons qui sont endommagés, perdus, détruits ou volés peuvent être remplacés auprès du siège principal de CS moyennant paiement des frais éventuels et contre les preuves et dédommagements exigés par l'Emprunteur et CS d'après les instructions de CS, si les Obligations ou Coupons sont endommagés, contre remise de ces titres.

11. Cotation

L'admission et la cotation des Obligations seront demandées pour toute la durée de l'emprunt auprès de la SIX Swiss Exchange.

12. Publications

Toutes les communications relatives aux Obligations et/ou aux Coupons seront publiées sur le site internet de la SIX Swiss Exchange (www.six-swiss-exchange.com/information/offical_notices/search_en.html) conformément à ses règles.

13. Loi applicable et juridiction

La forme, les conditions et l'interprétation des Obligations et des Coupons sont soumises au droit suisse et régies par lui.

Tout différend entre les Porteurs d'Obligations ou de Coupons, d'une part, et l'Emprunteur, d'autre part, auquel les Obligations et / ou les Coupons pourraient donner lieu relèvera de la compétence des tribunaux ordinaires du canton de Zurich, le for étant Zurich 1.

A cette fin uniquement et pour toute procédure d'exécution en Suisse, l'Emprunteur élit domicile légal et spécial auprès de Credit Suisse AG, Paradeplatz 8, 8001 Zurich, Suisse, jusqu'à la date du remboursement final des Obligations, cette dernière se chargeant d'informer immédiatement l'Emprunteur de toute communication reçue au titre du présent article.

Ce for conventionnel est le seul valable pour l'annulation des Obligations et des Coupons. Le paiement à un porteur reconnu comme créancier par un jugement exécutoire d'un tribunal suisse a effet libératoire pour l'Emprunteur.

Les Porteurs d'Obligations et de Coupons ont également la faculté de faire valoir leurs droits et d'entamer une action en justice auprès des tribunaux compétents de l'État français, le droit suisse demeurant applicable en ce qui concerne les modalités, les conditions et la forme des Obligations et/ou des Coupons.

L'Emprunteur, pour ce qui concerne l'Emission, ne bénéficie d'aucune immunité de juridiction au regard du droit français. Si l'Emprunteur bénéficie ou est amené à bénéficier d'une telle immunité, il renonce d'ores et déjà irrévocablement, dans la pleine mesure permise par la loi française, à la faire valoir ou à l'utiliser vis-à-vis des Porteurs d'Obligations et des Porteurs de Coupons.

14. Indemnité de conversion

Si une obligation de paiement de l'Emprunteur en faveur des Porteurs d'Obligations ou des Porteurs de Coupons doit être convertie en une monnaie autre que le franc suisse (pour l'obtention d'un jugement, une exécution ou pour toute autre raison), l'Emprunteur s'engage, comme obligation distincte et indépendante, à indemniser les Porteurs d'Obligations ou les Porteurs de Coupons pour toute perte résultant d'une variation du taux de change appliqué de cette conversion.

15. Modification des Modalités des Obligations

Les Modalités des Obligations peuvent faire l'objet de modifications après entente entre l'Emprunteur et CS, celle-ci agissant au nom des Porteurs d'Obligations et des Porteurs de Coupons, pour autant qu'elles ne portent pas matériellement préjudice aux intérêts des Porteurs d'Obligations et/ou des Porteurs de Coupons. L'annonce de ces modifications sera faite conformément aux termes de la section 12 et celles-ci lieront valablement les Porteurs d'Obligations et les Porteurs de Coupons.

16. Assemblée des Porteurs d'Obligations

a) Le CS ou l'Emprunteur peuvent en tout temps convoquer une assemblée des Porteurs d'Obligations (ci-après dénommée une «Assemblée»).

Dans l'un des cas mentionnés aux sections 6 ou 7 ci-dessus et aussi longtemps que le CS n'a pas exercé ses droits conformément à ces deux paragraphes, les Porteurs d'Obligations qui désirent la mise sur pied d'une Assemblée, représentant au mois 10 % (dix pourcent) du montant nominal en circulation et étant autorisés à voter conformément aux alinéas e) et g) ci-dessous, peuvent en tout temps demander la mise sur pied d'une Assemblée au CS qui convoquera une telle Assemblée dès que possible, tenant compte d'un délai raisonnable après réception d'une telle demande.

b) Une Assemblée peut prendre en compte tout objet affectant les intérêts des Porteurs d'Obligations (autre que ceux pour lesquels le CS aurait exercé ses droits conformément aux sections 6 et 7 ci-dessus et à la section 15 ci-dessus), incluant toute modification des conditions propres aux Obligations et aux Coupons.

c) L'annonce de la convocation d'une Assemblée doit être faite au moins 45 jours avant la date proposée. Telle annonce doit être publiée conformément à la section 12 ci-dessus, aux frais de l'Emprunteur. L'annonce doit comprendre en général la nature de l'affaire qui doit être traitée à l'Assemblée. Si une Résolution Extraordinaire (telle que définie ci-dessous) doit être proposée, le texte de la ou des résolution(s) y figurera. L'annonce fera mention du jour, de l'heure et de l'endroit où se tiendra l'Assemblée ainsi que des exigences formelles auxquelles il est fait référence à l'alinéa e) ci-dessous. L'Emprunteur et chacun des Agents de Paiement feront une copie d'une telle annonce qui sera tenue à disposition des Porteurs d'Obligations pendant les heures d'ouverture de leur siège respectif.

L'annonce de toute résolution passée à une Assemblée sera publiée par le CS pour le compte et aux frais de l'Emprunteur conformément à la section 12 ci-dessus pas moins de 10 jours après la date de l'Assemblée. La non-publication d'une telle annonce n'aura pas pour conséquence qu'une telle résolution est nulle.

d) Toutes les Assemblées seront tenues à Zurich. Un président (ci-après dénommé le «Président») sera nommé par le CS et recevra une lettre à cet effet. Si aucune personne n'a été ainsi nommée ou si la personne nommée ne se présente pas à l'Assemblée dans les 30 minutes suivant l'heure de convocation à l'Assemblée, les Porteurs d'Obligations présents désigneront parmi eux-mêmes le Président.

Le Président dirigera et présidera l'Assemblée. Il aura entre autres pour tâche de déterminer la présence de personnes autorisées à voter et de se renseigner si le quorum requis (tel que déterminé ci-après) est présent. Il donnera des instructions aux Porteurs d'Obligations quant au déroulement de l'Assemblée et aux résolutions qui doivent y être prises. Il signera le procès-verbal auquel il est fait référence à l'alinéa k) ci-dessous.

En cas d'égalité des votes, le vote du Président sera déterminant.

Une déclaration par le Président qu'une résolution a été adoptée par une majorité particulière ou rejetée ou non adoptée par une majorité particulière sera déterminante de ce fait sans qu'il ait preuve du nombre ou de la proportion des votes enregistrés en faveur ou contre une telle résolution.

e) Toute personne qui présente une obligation ou un certificat établi par une banque propre à une telle Obligation pour participer à cette Assemblée est autorisée à y participer et à voter les résolutions proposées à une telle Assemblée. Les Porteurs de Coupons ne sont pas autorisés à participer et à voter aux Assemblées. Les certificats mentionnés ci-dessus porteront une date antérieure à celle de l'Assemblée et confirmeront que l'Obligation est déposée dans telle banque, qu'elle y restera déposée jusqu'au jour de l'Assemblée inclus et qu'aucun autre certificat propre à cette Obligation n'a été établi.

f) Le quorum requis pour voter les résolutions proposées à une Assemblée sera constitué par les personnes habilitées conformément aux alinéas e) ci-dessus et g) ci-dessous détenant un montant nominal global de toutes les Obligations en circulation ou représentant une proportion globale de toutes les Obligations en circulation d'au moins;

25 % pour toute Résolution Ordinaire
66 % pour toute Résolution Extraordinaire.

Les termes «Résolution Ordinaire« et «Résolution Extraordinaire» seront définis ci-après.

Si, dans les 30 minutes suivant l'heure de convocation à l'Assemblée, un quorum suffisant n'est pas présent, l'Assemblée est dissoute.

g) Les droits de votes des Porteurs d'Obligations seront déterminés en fonction du montant nominal des obligations détenues en circulation. A chaque Obligation de CHF 5,000 sera attribuée une voix, à chaque Obligation de CHF 100,000 seront attribuées 20 voix et à chaque Obligation de CHF 1,000,000 seront attribuées 200 voix.

Les Obligations détenues par ou pour le compte de l'Emprunteur ou par toute autre personne physique ou morale, (aa) qui directement ou indirectement possède ou contrôle plus de 50 % du capital-actions de l'Emprunteur, ou (bb) dans laquelle, dans le cas d'une personne morale, l'Emprunteur contrôle directement ou indirectement plus de 50 % du capital-actions, ou (cc) dans laquelle l'Emprunteur est en position d'exercer, directement ou indirectement, un contrôle sur les décisions ou actions de telle personne physique ou morale ou de ses représentants, indépendamment du fait que cette dernière soit affiliée à l'Emprunteur, ne seront pas dotées de droits de vote à une telle Assemblée.

h) Une résolution sera valablement adoptée si elle est approuvée par les pourcentages minimaux suivants des votes recueillis à une Assemblée dûment convoquée et ayant lieu conformément à la section 16.

51 % pour toute Résolution Ordinaire
66 % pour toute Résolution Extraordinaire.

Toute proposition soumise à une Assemblée sera décidée sur la base d'un vote.

i) Toute résolution qui n'est pas une Résolution Extraordinaire (telle que définie ci-dessous) sera considérée comme une Résolution Ordinaire.

j) Une Résolution Extraordinaire sera nécessaire pour décider des objets suivants à une Assemblée:

— repousser l'échéance au-delà de l'échéance fixée de la valeur nominale de toute Obligation, ou

— réduire le montant de la valeur nominale ou de la prime (s'il y en a une) remboursable de toute Obligation, ou

— modifier la date de paiement des intérêts propres à toute Obligation, ou

— modifier toute provision de paiement mentionnée dans les Modalités des Obligations ou l'endroit ou la devise de remboursement de la valeur nominale ou du paiement de la prime (s'il y en a une) de toute Obligation ou intérêt sur toute Obligation, ou

— amender, modifier ou supprimer tout ou partie des sections 6, 7 ou 8 ou les alinéas e), f), g), h) ou j) de cette section 16, ou

— créer un traitement inégal entre Porteurs d'Obligations d'un emprunt de même catégorie, ou

— convertir les Obligations en fonds propres, ou

— modifier la loi applicable et la clause de juridiction mentionnées ci-dessus à la section 13.

La liste ci-dessus des objets, pour lesquels une Résolution Extraordinaire sera nécessaire, est exclusive.

k) Toute résolution approuvée à une Assemblée ayant lieu conformément à cette section 16 sera prise en considération et dûment adoptée pour l'Emprunteur et pour tous les Porteurs d'Obligations actuels et futurs, présents ou non, et pour tous les Porteurs de Coupons.

l) Un procès-verbal faisant état de toutes les résolutions et du déroulement d'une Assemblée sera établi et signé par le Président conformément à l'alinéa d) ci-dessus.

m) Si aucun Porteur d'Obligations ou un nombre insuffisant de Porteurs d'Obligations ne participe à une Assemblée, le CS bénéficie des pleins pouvoirs pour décider du remboursement anticipé des Obligations ou prendre toute autre mesure susceptible de sauvegarder les intérêts des Porteurs d'Obligations. Toute décision similaire du CS sera définitive et dûment valable pour l'Emprunteur, les Porteurs d'Obligations et les Porteurs de Coupons; l'annonce d'une telle décision sera publiée aux frais de l'Emprunteur conformément à la section 13 ci-dessus.

n) Les frais causés par une Assemblée sont à la charge de l'Emprunteur ou, si l'Emprunteur en est légalement empêché, à la charge des Porteurs d'Obligations (chaque Détenteur d'Obligation supporte ces frais en fonction du montant nominal des Obligations qu'il détient).

Informations générales

Autorisation

Le Conseil d'administration de l'Emprunteur a autorisé dans sa séance du 17 décembre 2009 des émissions d'obligations dans la limite maximale d'un montant de un milliard d'euros pour un délai d'un an. Le Président Directeur Général a décidé de faire partiellement usage de cette autorisation et de procéder l'émission d'un emprunt d'un montant nominal global de CHF 200,000,000 représenté par des obligations (les "Obligations").

Produit Net de l'Emission

Le produit net de cet emprunt de CHF 199,363,000 est destiné au financement des investissements de l'Emprunteur. Les banques du syndicat n'ont pas de responsabilité en ce qui concerne l'utilisation du produit net.

Représentant

Conformément à l'article 43 du Règlement de cotation de la SIX Swiss Exchange, l'Emprunteur a désigné Credit Suisse AG comme son représentant pour la procédure de demande de cotation de l'emprunt au SIX Swiss Exchange (le dernier jour de négociation sera le 24 janvier 2017).

Situation patrimoniale et financière

Sous réserve de ce qui est indiqué dans ce Prospectus, aucun changement significatif ou détérioration significative dans la situation financière ou commercial ou les perspectives de d'Emprunteur et de ses filiales consolidées pris ensemble ne s'est produit depuis le 31 décembre 2008.

Faits exceptionnels et litiges

A l'exception de ce qui est mentionné à la section 20.6 du Document de Référence 2008 et de la Note 3 des comptes consolidés intermédiaires résumés au 30 juin 2009 figurant dans le Rapport financier semestriel 2009, l'Emprunteur n'a pas été partie à une procédure judiciaire ou arbitrale qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière de l'Emprunteur, son activité, son résultat, ou son patrimoine. Sans préjudice de ce qui figure dans ladite section 20.6 du Document de Référence, l'Emprunteur n'a pas connaissance qu'une telle procédure soit envisagée à son encontre ou à l'encontre de ses filiales par des tiers.

Conseil d'administration

Voir section Renouvellement des membres du conseil d'administration (Annexe B, Rapport financier semestriel 2009, page 14).

Les membres du conseil d'administration sont domicilés au siège de l'Emprunteur, 291, Boulevard Raspail, 75014 Paris, France.

Responsabilité

L'Emprunteur atteste, après avoir pris toutes mesures raisonnables à cet effet, que les informations contenues dans ce Prospectus sont, à sa connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omissions de nature à en alterner la portée.

Aéroports de Paris

This page is left intentionally blank

Document de Référence 2008 d'Aéroports de Paris

This page is left intentionally blank

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE
2008

AÉROPORTS DE PARIS

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

1.1. Responsable du document de référence et du rapport financier annuel 2008 7
1.2. Attestation du responsable 7

CHAPITRE 2 CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES

2.1. Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2008 9
2.2. Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2008 9
2.3. Commissaires aux comptes dont la désignation est proposée à la prochaine assemblée générale 9

CHAPITRE 3 INFORMATIONS FINANCIÈRES SELECTIONNÉES 11

CHAPITRE 4 FACTEURS DE RISQUES

4.1. Facteurs de risques 13
4.1.1. Risques liés au transport aérien 13
4.1.2. Risques liés au caractère réglementé de l'activité 13
4.1.3. Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris 14
4.1.4. Facteurs de dépendance 15
4.1.5. Risques financier 15
4.2. Gestion des risques 15
4.2.1. Politique de gestion des risques 15
4.2.2. Politique de souscription de polices d'assurance 16

CHAPITRE 5 INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ

5.1. Histoire et évolution de la Société 17
5.2. Investissements 18

CHAPITRE 6 APERÇU DES ACTIVITÉS

6.1. Présentation de l'activité 21
6.1.1. Description générale 21
6.1.2. Atouts du Groupe 21
6.1.3. Stratégie 22
6.1.4. Partenariat avec Schiphol Group 23
6.2. Présentation du marché 24
6.2.1. Fonctionnement d'un aéroport 24
6.2.2. Trafic de passagers 26
6.2.3. Trafic de fret 29
6.2.4. Concurrence 30
6.2.5. Facteurs de dépendance 31
6.3. Description des plates-formes d'Aéroports de Paris 32
6.3.1. Paris - Charles de Gaulle 32
6.3.2. Paris - Orly 36
6.3.3. Paris - Le Bourget 38
6.3.4. Aérodromes d'aviation générale 39
6.4. Description des activités 39
6.4.1. Services aéroportuaires 39
6.4.2. Immobilier 45
6.4.3. L'escale 48
6.4.4. Autres activités 49
6.5. Environnement législatif et réglementaire 53
6.5.1. La convention de Chicago 53
6.5.2. Réglementation communautaire 53
6.5.3. Législation nationale 53
6.5.4. Réglementation relative aux redevances 53
6.5.5. Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique 53
6.5.6. Travaux sur les aérodromes 54
6.5.7. Propriété des actifs d'Aéroports de Paris 54
6.5.8. Législation en termes de sécurité aéroportuaire 54
6.5.9. Attribution des créneaux horaires 54
6.5.10. Le cahier des charges 55
6.5.11. Autres réglementations 55
6.6. Informations environnementales 56
6.6.1. Données environnementales 56
6.6.2. Indicateurs environnementaux 58

CHAPITRE 7 ORGANIGRAMME 59

CHAPITRE 8 PROPRIÉTÉS IMMOBILÈRES ET ÉQUIPEMENTS

8.1. Propriétés immobilières et équipements 61
8.2. Contraintes environnementales 61

CHAPITRE 9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT

9.1. Chiffres clés 63
9.2. Faits marquants de l'exercice 2008 63
9.3. Analyse des résultats 2008 64
9.3.1. Chiffre d'affaires 64
9.3.2. EBITDA 65
9.3.3. Analyse par segment 67

CHAPITRE 10 TRÉSORERIE ET CAPITAUX

10.1. Capitaux propres 71
10.2. Flux de trésorerie 71
10.2.1. Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles 71
10.2.2. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement 71
10.2.3. Flux de trésorerie liés aux activités de financement 72
10.3. Financement 72
10.4. Gestion des risques financiers 73
10.4.1. Risque de crédit 73
10.4.2. Risque de liquidité 74
10.4.3. Risque de marché 74
10.4.4. Risque de change 74
10.5. Engagements du groupe 75

CHAPITRE 11 RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES

11.1. Recherche et développement 77
11.2. Marques, brevets et licences 77

CHAPITRE 12 INFORMATIONS SUR LES TENDANCES 79

CHAPITRE 13 PRÉVISIONS OU ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE

13.1. Prévisions ou estimations du bénéfice du groupe 81
13.2. Objectifs du Groupe 81
13.3. Rapport des commissaires aux comptes sur les informations prévisionnelles 82

CHAPITRE 14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

14.1. Conseil d'administration et directeur général délégué de la Société 83
14.1.1. Organisation de la Direction générale 83
14.1.2. Composition du conseil d'administration 83
14.1.3. Directeur général délégué 86
14.2. Renseignements personnels concernant les membres du conseil d'administration et le Directeur général délégué 86

CHAPITRE 15 RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS

15.1. Rémunération des mandataires sociaux 87
15.2. Rémunérations des administrateurs 88
15.3. Actions de la Société détenues par les administrateurs 89
15.4. Rémunération des membres du comité exécutif 89
15.5. Retraites et autres avantages 89

CHAPITRE 16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1. Fonctionnement des organes d'administration et de Direction 91
16.1.1. Le conseil d'administration 91
16.1.2. La Direction générale 92
16.1.3. Le comité exécutif 93
16.2. Fonctionnement des organes de gouvernement d'entreprise 94
16.2.1. Le comité d'audit 94
16.2.2. Le comité de la stratégie et des investissements 95
16.2.3. Le comité des rémunérations 95
16.3. Régime de gouvernement d'entreprise 96

CHAPITRE 17 SALARIÉS - RESSOURCES HUMAINES

17.1. Données sociales 97
17.2. Information sociale 98

CHAPITRE 18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

18.1. Actionnariat de la Société 101
18.2. Changement de contrôle de la Société 101

CHAPITRE 19 OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS

19.1. Relations avec l'Etat et les autorités administratives 103
19.2. Relations avec des apparentés 103

CHAPITRE 20 INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS DE L'ÉMETTEUR

20.1. Informations financières historiques 105
20.2. Etats financiers sociaux 105
20.3. Informations financières pro forma 105
20.4. Informations financières intermédiaires 105
20.5. Politique de distribution des dividendes 105
20.6. Procédures judiciaires et d'arbitrage 106
20.7. Changement significatif de la situation financière ou commerciale 107

CHAPITRE 21 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES

21.1. Informations concernant le capital social 109
21.1.1. Capital social 109
21.1.2. Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris 109
21.1.3. Titres non représentatifs du capital 110
21.1.4. Autorisations d'opérer sur le capital 110
21.1.5. Autres titres donnant accès au capital 111
21.1.6. Droits de contrôle spéciaux 111
21.1.7. Options sur le capital de la Société 111
21.2. Dispositions statutaires 111
21.2.1. Objet social 111
21.2.2. Organes de gestion 112
21.2.3. Droits attachés aux actions 112
21.2.4. Modification du capital et des droits attachés aux actions 112
21.2.5. Assemblées générales 112
21.2.6. Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle 113
21.2.7. Identification des actionnaires 113
21.2.8. Identification des actionnaires 113
21.2.9. Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique 113

CHAPITRE 22 CONTRATS IMPORTANTS 115

CHAPITRE 23 INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DÉCLARATIONS D'EXPERTS ET DÉCLARATIONS D'INTÉRÊTS 117

CHAPITRE 24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC 119

CHAPITRE 25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS 121

ANNEXE 1 COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2008 125

ANNEXE 2 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS 199

ANNEXE 3 COMPTES SOCIAUX D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2008 201

ANNEXE 4 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS 237

ANNEXE 5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS 239

ANNEXE 6 RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 247

ANNEXE 7 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 263

ANNEXE 8 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE 265

ANNEXE 9 LISTE DES DOCUMENTS PUBLIÉS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS 267

ANNEXE 10 RAPPORT FINANCIER ANNUEL 271

01

PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Dans le présent document de référence, les expressions "Aéroports de Paris" ou la "Société" désignent la Société Aéroports de Paris S.A. L'expression le "Groupe" désigne le groupe de Sociétés constitué par la Société et l'ensemble de ses filiales.

1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2008

Monsieur Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris.

02

CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES

2.1. COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES AU TITRE DE L'EXERCICE 2008

Ernst & Young Audit, Faubourg de l'Arche, 11 allée de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex

Représenté par Alain Perroux

Salustro Reydel, membre de KPMG International, 1 cours Valmy, 92923 Paris La Défense Cedex

Représenté par Philippe Arnaud

Les commissaires aux comptes sont titulaires depuis le 19 janvier 2004 et leurs mandats viennent à expiration à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

2.2. COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLÉANTS AU TITRE DE L'EXERCICE 2008

Auditex, Faubourg de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex

Représenté par Gérard Delprat

Nommé le 29 mai 2007

Bernard Lelarge, 61 rue La Boétie, 75008 Paris

Nommé le 19 janvier 2004

Les mandats des Commissaires aux comptes suppléants viennent à expiration à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

2.3. COMMISSAIRES AUX COMPTES DONT LA DÉSIGNATION EST PROPOSÉE À LA PROCHAINE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Il est proposé à l'assemblée générale mixte prévue le 28 mai 2009 de désigner les commissaires aux comptes suivants :

Commissaires aux comptes titulaires :

Ernst & Young et autres, 41, rue Ybry, 92200 Neuilly-sur-Seine

KPMG S.A., Immeuble le Palatin, 3 Cours du Triangle, 92939 Paris La Défense Cedex

Commissaires aux comptes suppléants :

Auditex, Faubourg de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex

François Caubrière, Immeuble le Palatin, 3 Cours du Triangle, 92939 Paris La Défense Cedex

03

INFORMATIONS FINANCIÈRES SÉLECTIONNÉES

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2007 ont été établis conformément au référentiel IFRS.

Les informations financières sélectionnées ci-après doivent être lues conjointement avec les parties suivantes du présent document de référence :

- les comptes consolidés figurant en annexe 1,
- l'examen de la situation financière et du résultat du Groupe figurant au chapitre 9,
- l'analyse de la trésorerie figurant au chapitre 10.

Compte de résultat consolidé résumé

(en milliers d'euros)	2008	2007	2006
Chiffre d'affaires [1]	2 527,0	2 292,4	2 076,8
EBITDA [2]	848,0	757,2	664,7
Résultat opérationnel courant [3]	501,1	444,9	390,9
Résultat opérationnel	503,2	403,9	333,9
Résultat net part du Groupe	272,6	322,2	152,1
Résultat net hors éléments non récurrents [4]	271,2	240,8	200,6

Bilan consolidé résumé

(en milliers d'euros)	31/12/08	31/12/07	31/12/06
Actifs non-courants	6 203,8	5 645,9	5 423,5
Actifs courants	1 099,8	1 190,2	1 117,8
Actif	**7 303,6**	**6 836,1**	**6 541,4**
Capitaux propres	3 097,5	2 987,6	2 786,8
Passifs non courants	3 063,4	2 499,8	2 766,3
Passifs courants	1 142,7	1 348,7	988,3
Passif	**7 303,6**	**6 836,1**	**6 541,4**

[1] *Produits des activités ordinaires*
[2] *EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises*
[3] *Le résultat opérationnel courant : résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants (voir ci-dessous)*
[4] *Charges et produits non récurrents 2007 (notamment plus-value de cession des titres BCIA de + 109,8 millions d'euros et provision nette pour réorganisation de l'escale de - 38,4 millions d'euros) et 2008 (notamment reprise nette de provision pour réorganisation de l'escale de 3,8 millions d'euros)*

Flux de trésorerie consolidés résumés

(en milliers d'euros)	2008	2007	2006
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	736,0	700,4	551,8
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	-961,7	-442,8	555,5
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	82,5	-252,9	125,6
Variation de la trésorerie	**-143,2**	**4,7**	**121,8**
Trésorerie d'ouverture	507,8	503,1	381,3
Trésorerie de clôture	364,6	507,8	503,1

Endettement financier

(en milliers d'euros)	31/12/08	31/12/07	31/12/06
Dettes financières	2 677,5	2 341,8	2 419,5
Instruments financiers dérivés passif	7,3	11,7	9,2
Endettement financier brut	**2 684,9**	**2 353,5**	**2 428,7**
Instruments financiers dérivés actif	-58,2	-47,5	-59,8
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-373,0	-524,1	-509,2
Endettement financier net	**2 253,7**	**1 782,0**	**1 859,7**
Gearing	0,73	0,60	0,67
Dettes nettes / EBITDA	2,7	2,4	2,8

04

FACTEURS DE RISQUES

La Société exerce son activité dans un environnement qui fait naître de nombreux risques, dont certains qu'elle ne peut pas contrôler. Le lecteur est invité à prendre attentivement en considération les risques significatifs décrits ci-après auxquels la Société estime être exposée. Ces risques ou encore d'autres risques non identifiés à ce jour, ou considérés comme non significatifs par le Groupe, pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière et/ou ses résultats.

4.1. FACTEURS DE RISQUES

4.1.1. Risques liés au transport aérien

Risques liés à la conjoncture économique

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales dépend en grande partie de l'évolution du trafic aérien, soit directement comme c'est le cas pour les redevances aéroportuaires qui dépendent du nombre de passagers et de mouvements d'avions, soit indirectement comme c'est le cas pour les activités commerciales et les parkings. Or le trafic aérien est lui-même fonction de facteurs tels que la conjoncture économique française ou mondiale. Une dégradation des conditions économiques, surtout si elle venait à se prolonger, pourrait avoir un impact direct sur le volume de trafic ou l'activité des compagnies aériennes et par conséquent sur le chiffre d'affaires et la situation financière du Groupe.

Risques liés aux contraintes environnementales

Les activités de transport aérien sont soumises à une réglementation environnementale stricte, notamment en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de protection des eaux et de gestion des déchets. Le durcissement des différentes réglementations pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour Aéroports de Paris afin de se mettre en conformité avec ces évolutions réglementaires, ou imposer de nouvelles restrictions d'utilisation d'équipements ou d'installations. Voir également le paragraphe 6.6. "Informations environnementales".

Risques liés aux crises sanitaires

Le contexte politique et sanitaire français et mondial, la survenance d'une épidémie ou la crainte que celle-ci puisse se produire, comme cela avait été le cas lors de l'épidémie du Syndrome Respiratoire Aigu Sévère (SRAS) en 2003, sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur le trafic entraînant une baisse des recettes et pourraient générer des coûts élevés liés aux mesures d'ordre sanitaire.

Risques liés aux crises géopolitiques, aux menaces ou attentats terroristes

Un attentat terroriste, qu'il survienne en France ou à l'étranger, serait de nature à réduire le niveau du trafic aérien pour une période indéterminée, comme après les attentats du 11 septembre 2001. Si ce risque survenait sur l'une des plates-formes gérées par Aéroports de Paris, l'aéroport concerné pourrait être totalement ou partiellement fermé. En outre, il existerait un risque que les victimes d'actes terroristes cherchent à obtenir réparation auprès d'Aéroports de Paris en mettant en cause sa responsabilité.

Par ailleurs, les mesures de sûreté pourraient être renforcées à la suite d'un acte terroriste ou d'une augmentation de la menace, augmentant la gêne occasionnée aux passagers, réduisant les capacités d'accueil des plates-formes, accroissant les dépenses de sûreté du Groupe (même si le système actuel prévoit qu'Aéroports de Paris finance l'ensemble des dépenses de sûreté par le produit de la taxe d'aéroport) et entraînant une révision du programme d'investissements.

4.1.2. Risques liés au caractère réglementé de l'activité

Aéroports de Paris opère dans un environnement très réglementé, générant ainsi une forte dépendance du Groupe vis-à-vis de décisions et de mesures sur lesquelles il a une influence très limitée. Comme dans tout secteur d'activité réglementé, des modifications futures de la réglementation ou de son interprétation par l'administration ou les tribunaux peuvent entraîner des dépenses supplémentaires pour Aéroports de Paris et affecter négativement son activité, sa situation financière et ses résultats.

Risques liés à la régulation économique

Le premier contrat pluriannuel (le "Contrat de Régulation Economique" ou "CRE") fixant le plafond d'évolution des redevances aéroportuaires pour la période 2006-2010 a été signé en 2006 par Aéroports de Paris et l'Etat. Ce plafond tient compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité de service. En contrepartie, Aéroports de Paris perçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital. Aéroports de Paris ne peut cependant donner aucune assurance quant aux taux de redevances que l'Etat l'autorisera à appliquer au-delà de 2010. En outre, en cas de circonstances induisant un bouleversement de l'économie du contrat, le CRE pourrait être révisé ou il pourrait y être mis fin de manière anticipée. De surcroit, certaines décisions en matière tarifaire font l'objet, ou sont susceptibles de faire l'objet, de recours en annulation qui, en cas de succès, pourraient avoir, au moins temporairement, un impact défavorable sur les résultats du Groupe. Voir également le paragraphe 20.8. "Procédures judiciaires ou d'arbitrage".

Risques liés à l'attribution des créneaux horaires aériens

Le nombre de créneaux horaires sur les aéroports étant limité, le trafic dépend de l'attribution de ces créneaux et de leur utilisation effective. Sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly, l'attribution des créneaux horaires et le contrôle de leur bonne utilisation par les compagnies aériennes relèvent de la compétence exclusive de la COHOR, l'association pour la Coordination des Horaires. Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, le nombre de créneaux disponibles dépend pour partie de facteurs extérieurs à Aéroports de Paris, et en particulier du nombre de mouvements horaires que peut gérer le service de la navigation aérienne. Sur la plate-forme de Paris - Orly, dans le cadre de services d'intérêt général, l'Etat réserve chaque année un certain nombre de créneaux en vue de les affecter à des dessertes dites d'aménagement du territoire ou liaisons régionales. Voir également le paragraphe 6.5.9. "Attribution des créneaux horaires".

Le 10 mars 2009, la Commission Européenne a soumis au Parlement Européen et au Conseil un amendement au Règlement européen 95/93 proposant de geler, pendant la saison d'été 2009, la règle selon laquelle

les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a utilisés pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils lui ont été attribués. Si le Parlement Européen venait à adopter ce règlement, le trafic et par conséquence les revenus d'Aéroports de Paris pourraient en être affectés.

Risques liés aux obligations en matière de sûreté et de sécurité

L'Etat définit la politique de sûreté et confie à Aéroports de Paris des missions de sûreté (voir le paragraphe 6.4.1.2. "La sûreté"). Des règles de plus en plus contraignantes pourraient être adoptées par les autorités européennes et par les autorités françaises, ce qui pourrait se traduire par un alourdissement des exigences opérationnelles ou la prise à la charge d'Aéroports de Paris d'obligations supplémentaires. De surcroit, les dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général sont actuellement financées par la taxe d'aéroport. Aéroports de Paris ne peut toutefois pas garantir qu'aucune évolution de la réglementation ne serait susceptible de remettre en cause ce principe de financement. Par ailleurs, L'Etat définit le cadre juridique de la sécurité aéroportuaire (voir le paragraphe 6.5.8. "Législation en termes de sécurité aéroportuaire"). Ce cadre juridique pourrait lui aussi être renforcé et mettre à la charge d'Aéroports de Paris des obligations supplémentaires.

4.1.3. Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

Risques liés à l'environnement concurrentiel

Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle dont 34,4 % du trafic est en correspondance en 2008, est en concurrence avec les autres grands aéroports européens spécialisés dans les plates-formes de correspondance (hub). Cette concurrence pourrait se renforcer à travers le développement de nouvelles plates-formes de hub majeures, en particulier au Moyen-Orient. Aéroports de Paris est également en concurrence avec les grands aéroports européens pour l'accueil des liaisons intercontinentales.

Les transporteurs aériens clients d'Aéroports de Paris, et plus particulièrement sur l'aéroport de Paris - Orly, se trouvent, pour les trajets de moins de trois heures, en concurrence avec les trains à grande vitesse, dont le réseau continue de s'étendre.

Les compagnies aériennes à bas coût (low cost) sont devenues des acteurs importants du transport aérien en Europe. Aéroports de Paris, dont le trafic des compagnies low cost représente 11,6 % du trafic total en 2008, est en concurrence pour leur accueil avec des aéroports desservant l'Ile-de-France qui ne sont pas gérés par Aéroports de Paris.

Voir également le paragraphe 6.2.4. "Concurrence".

Risques liés à la structure du portefeuille clients

Le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam, est le premier client d'Aéroports de Paris. En 2008, il a représenté environ 25 % du chiffre d'affaires du Groupe et 53 % du trafic de passagers sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly. Un changement dans la stratégie, notamment dans l'organisation de son réseau autour d'une ou plusieurs plates-formes de correspondance (hub), la fermeture ou la délocalisation de certaines lignes, des difficultés financières du groupe Air France-KLM ou une dégradation de la qualité de ses services auraient, au moins à court terme, un impact significatif sur les activités et la situation financière du Groupe. De surcroît, les passagers des lignes du groupe Air France-KLM et de l'alliance SkyTeam représentent une part importante des autres revenus du Groupe, tels que les recettes des espaces commerciaux. Un changement significatif dans la typologie de ses passagers pourrait également avoir un impact négatif sur les revenus du Groupe.

Risques liés aux investissements

Aéroports de Paris s'est engagé dans des investissements importants, notamment dans le cadre du programme d'investissements 2006-2010 associé au CRE (voir le paragraphe 5.2. "Investissements"). Compte tenu de la durée que requièrent la construction et la mise en service d'infrastructures complexes, les investissements doivent être planifiés plusieurs années avant la mise en service de l'installation correspondante. Pour une nouvelle aérogare, on estime par exemple qu'il faut entre quatre et six ans entre le démarrage des études et la mise en service. La longueur du cycle d'investissement fait peser des risques sur le retour attendu des investissements passés ou futurs, notamment si la croissance du trafic aérien s'avérait ralentie par rapport aux hypothèses retenues lors de la planification, ou si les stratégies des compagnies aériennes en termes de calendrier de livraison ou de type d'avions venaient à évoluer significativement.

La complexité des infrastructures d'Aéroports de Paris pourrait être source de retards importants dans leur construction et mise en service ou pourrait provoquer des dépassements significatifs de budget. De tels retards pourraient également avoir un impact négatif sur la croissance envisagée des capacités des plates-formes d'Aéroports de Paris et engendrer des surcoûts d'exploitation. En outre, Aéroports de Paris pourrait être obligé de payer des pénalités contractuelles en cas de retard de livraison des ouvrages. Aéroports de Paris peut également être amené à supporter les conséquences financières de malfaçons affectant les ouvrages réalisés pour son compte.

Si les technologies utilisées par les acteurs du marché aérien évoluent, Aéroports de Paris pourrait se voir contraint de modifier significativement ses installations, comme cela avait été le cas pour préparer l'arrivée de l'A380. En outre, même si le CRE prévoit des mécanismes de compensation, les évolutions technologiques telles que l'enregistrement par Internet ou l'utilisation du billet électronique pourraient rendre les installations du Groupe obsolètes et ainsi avoir un effet négatif sur ses résultats.

Risques liés aux activités d'exploitant d'aéroport

Aéroports de Paris est soumis à un certain nombre d'obligations destinées soit à protéger le public accueilli sur ses plates-formes soit à réduire tout risque d'accident sur ses plates-formes. A ce titre, on peut notamment distinguer cinq catégories d'obligations et en conséquence de risques auxquels est confrontée la Société :

- Aéroports de Paris doit mettre à la disposition des compagnies aériennes des installations en bon état de fonctionnement. Un dysfonctionnement ou un retard dans la mise en service pourrait avoir un effet négatif sur les relations avec les compagnies aériennes, sur l'image du Groupe ou sur ses résultats,
- Aéroports de Paris est confronté au risque d'interruption temporaire de l'exploitation aéroportuaire, en particulier en cas de mauvaises conditions météorologiques, de mouvements sociaux, de défaillances techniques ou d'événements d'ordre politique. Outre l'impact qu'une telle fermeture peut avoir sur le trafic aérien, et par conséquent sur les revenus du Groupe, ces événements font souvent l'objet d'une forte médiatisation. Une fermeture prolongée d'une ou plusieurs plates-formes du Groupe pourrait ainsi avoir un impact négatif sur l'image d'Aéroports de Paris en termes de qualité de services,
- au même titre que toute autre entreprise recevant du public, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures destinées à la protection du public : sécurité contre l'incendie des espaces recevant du public, aménagement des parcs et accès dans le respect du code de la route et des règles de sécurité routière, accessibilité des installations pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, etc.,
- en tant que gestionnaire d'aéroports, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures spécifiques aux activités aéronautiques : maintenance, aménagement et surveillance des aires aéronautiques, déneigement de ces aires, services de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA), contrôle d'adhérence et de taux de glissance des pistes et mesures de prévention contre le péril aviaire ou animalier,

- Aéroports de Paris assure certaines de ses missions pour le compte de l'Etat. Il met ainsi en place, pour le compte de l'Etat, des mesures de sûreté et des mesures sanitaires et il met en œuvre les déclinaisons particulières des plans nationaux (Vigipirate, Piratox, Piratnet, etc.). Le classement en point sensible au regard de la défense nationale (point dont le rôle est reconnu comme nécessaire à une fonction majeure dans la défense du pays, au plan national ou zonal) des plates-formes de Paris - Orly, Paris - Charles de Gaulle, Paris - Le Bourget et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux implique la mise en œuvre de mesures particulières de protection afin d'assurer la continuité de l'activité.

Risques liés à l'activité commerciale

L'activité commerciale est sensible aux variations de l'euro, dont le niveau élevé pourrait diminuer l'attractivité des prix des produits pour les clients hors zone euro. Par ailleurs, les politiques sanitaires tendant à limiter la consommation du tabac et des alcools, pourraient également constituer un frein au développement de cette partie de l'activité commerciale du Groupe.

Risques liés à l'activité immobilière

La complexité des projets et de la réglementation applicable peuvent mener à un refus des autorisations administratives, la multiplicité des intervenants ou encore un changement dans le contexte économique peuvent mener à l'abandon de projets dont l'étude a généré des coûts et affecter l'activité et les résultats d'Aéroports de Paris. Une fragilisation du marché de l'immobilier pourrait avoir un impact négatif sur la baisse de la demande locative ou la valeur de ses actifs immobiliers. Cependant, en raison de sa spécificité, l'immobilier aéroportuaire est moins sensible aux fluctuations de la demande que l'ensemble du marché immobilier. Enfin, les actifs immobiliers de la Société sont concentrés dans des zones limitées de la région parisienne sur des sites particuliers, au sein d'un même secteur locatif, et sont donc soumis aux variations propres à ces marchés spécifiques.

Risques liés au développement des activités internationales

Aéroports de Paris réalise une partie de ses activités à l'étranger par l'intermédiaire de ses filiales. Ces activités exposent le Groupe aux risques inhérents aux opérations internationales, notamment les risques liés aux différences d'environnement réglementaire, législatif, fiscal ou de droit du travail, les risques liés aux limitations concernant le rapatriement des bénéfices, aux variations des taux de change et enfin les risques liés aux changements politiques ou économiques ainsi que les risques pour les prises de participation à l'international n'atteignent pas leurs objectifs de rentabilité.

Risques liés à l'alliance avec Schiphol Group

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont crée un partenariat industriel accompagné d'une participation croisée de 8 % (pour plus de détail sur l'alliance, voir le paragraphe 6.1.4. "Partenariat avec Schiphol Group"). La cession de la participation d'Aéroports de Paris dans le capital de Schiphol Group est encadrée par des règles de sortie spécifiques qui font que cette participation n'est pas directement liquide (voir la description des accords contractuels au paragraphe 21.2.9. "Eléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique"). De surcroît, s'il était mis prématurément un terme à l'alliance, les bénéfices escomptés de l'alliance, et notamment les synergies pourraient ne pas être réalisées. Enfin, Aéroports de Paris ne peut donner aucune assurance quant au succès de l'alliance industrielle et capitalistique et des bénéfices attendus.

4.1.4. Facteurs de dépendance

Clients

Le chiffre d'affaires généré par les Sociétés du groupe Air France-KLM a représenté environ 25 % du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2008.

Propriété intellectuelle

Conformément aux dispositions du Code de la propriété intellectuelle, Aéroports de Paris est tenu de respecter les droits moraux attachés aux ouvrages aéroportuaires existants, en particulier sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. Ces droits impliquent pour la Société d'obtenir une autorisation préalable des architectes pour tous travaux importants d'adaptation ou de modification des ouvrages. Une opposition de ces derniers pourrait aboutir, le cas échéant, à un retard ou à un blocage des projets de travaux sur lesdits ouvrages.

4.1.5. Risques financiers

Les risques financiers et la politique de gestion des risques financiers sont décrits au paragraphe 10.4. "Gestion des risques financiers".

4.2. GESTION DES RISQUES

4.2.1. Politique de gestion des risques

Dans un contexte d'exigences réglementaires internationales et nationales accrues et dans un souci de performance de ses activités, Aéroports de Paris renforce sa politique de gestion des risques et sa démarche de contrôle interne afin d'assurer une meilleure maîtrise de ses risques et l'atteinte de ses objectifs stratégiques, opérationnels et financiers.

Dans ce cadre, l'année 2008 a été marquée par la mise en place d'un département en charge du management et de la gestion des risques au sein de la Direction de la sûreté et du management des risques et d'une structure projet contrôle interne au sein de la Direction de l'audit.

S'appuyant sur ces structures, l'entreprise poursuit le programme d'action intégré au plan stratégique 2006-2010 visant à identifier, analyser, faire connaître et réduire les risques, ainsi qu'à maîtriser la sécurité du fonctionnement des activités de l'entreprise et à traiter dans les meilleures conditions les situations d'urgence ou de crise, notamment celles résultant des accidents et des dysfonctionnements. D'autre part, elle développe une démarche permanente comprenant un ensemble de moyens, comportements, processus, procédures et actions visant à maîtriser les risques inhérents au fonctionnement de l'entreprise, mettre sous contrôle ses activités, assurer l'efficacité de ses opérations ainsi que l'utilisation efficiente de ses ressources.

Dans ce cadre, le Pôle aménagement et développement déploie au niveau de ses projets majeurs un système formalisé de gestion des risques de projets et mène un travail d'ensemble sur la réduction des risques liés à la conduites des grands projets d'infrastructure.

La démarche et les dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne sont exposés en partie 2 du rapport du Président du conseil d'administration, qui se trouve en annexe 6.

4.2.2. Politique de souscription de polices d'assurance

Aéroports de Paris estime bénéficier à ce jour de couvertures d'assurance raisonnables, dont le niveau de franchise est cohérent avec le taux de fréquence des sinistres observés et la politique de prévention des risques.

Responsabilité civile

La responsabilité civile d'exploitant d'aéroports est garantie par une police qui couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile contractuelle et délictuelle pouvant incomber à Aéroports de Paris, ses filiales, ses sous-traitants et/ou ses cocontractants, à l'occasion de la survenance de dommages corporels, matériels et immatériels, causés aux tiers dans l'exercice de leurs activités. Le montant des garanties principales s'élève à 1 500 millions d'euros par événement et/ou par année selon les garanties. Cette police comporte également une garantie de 150 millions de dollars pour couvrir les conséquences du risque de guerre et autres périls. Ce montant de garantie de 150 millions de dollars est complété par une police particulière souscrite par Aéroports de Paris pour un montant de 1 350 millions de dollars.

D'autres assurances responsabilité civile ont été souscrites par la Société, parmi lesquelles une police couvrant la responsabilité des mandataires sociaux, une police couvrant la responsabilité en cas d'atteinte à l'environnement accidentelle ou graduelle (couvrant également les frais de dépollution des sols) et une assurance couvrant les conséquences de la responsabilité civile de la Société dans l'exercice des activités relevant de la branche terrestre (notamment les activités liées à l'exploitation des parkings, les immeubles hors emprises, la cogénération et l'activité d'assistance médicale).

Dommages aux biens et risques de construction

Aéroports de Paris a souscrit une police de dommages qui garantit les biens immobiliers et mobiliers dont la Société est propriétaire ou dont elle a la garde notamment contre les risques d'incendie, d'explosion, de foudre, de tempête, de dommages électriques, de catastrophes naturelles et d'actes de terrorisme. Le contrat comporte un volet pertes d'exploitation. Le montant des garanties principales est fixé à 600 millions d'euros par sinistre.

La Société a également souscrit des polices particulières en vue de garantir les conséquences de dommages ciblés pouvant affecter certains biens précis comme l'ensemble "Roissypôle-Le Dôme" ou l'interconnexion entre les gares TGV et RER situées sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. Par ailleurs, la Société a souscrit plusieurs polices en vue de se prémunir contre les risques de construction dans le cadre de ses chantiers les plus importants.

Un certain nombre de biens du Groupe ne peuvent pas, en raison de leur nature, faire l'objet de couvertures d'assurance dommages aux biens. Il s'agit en particulier des pistes, des zones de circulation des avions, de certains ouvrages de génie civil et des ouvrages d'art, ces derniers étant couverts pour un montant maximal annuel de 20 millions d'euros.

Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société

Des polices de responsabilité civile professionnelle ont été souscrites pour le compte d'ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management, Hub télécom, et du groupe Alyzia, à l'effet de couvrir leurs activités opérées, selon les cas, en France ou à l'étranger.

05

INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ

5.1. HISTOIRE ET ÉVOLUTION DE LA SOCIÉTÉ

Dénomination sociale

Aéroports de Paris.

Forme juridique

Société anonyme depuis le 22 juillet 2005, date d'entrée en vigueur du décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la Société Aéroports de Paris, pris en application de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Siège social

291 boulevard Raspail, 75014 Paris
Téléphone : +33 (0)1 43 35 70 00

Registre du commerce et des Sociétés

Registre du commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 552 016 628. - Code APE : 5223 Z.

Date de constitution et durée

Date de constitution : le 24 octobre 1945, sous la forme d'un établissement public national (ordonnance n°45-2488 du 24 octobre 1945).
Immatriculation au registre du commerce et des Sociétés : 1er février 1955.
Durée : 99 ans à compter du 20 juillet 2005, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Législation

Aéroports de Paris est régi par les dispositions législatives et réglementaires applicables aux Sociétés anonymes, sous réserve des lois spécifiques, et par ses statuts tels qu'initialement fixés par l'annexe II du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 portant statuts de la Société anonyme Aéroports de Paris. Les lois spécifiques régissant la Société sont notamment la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, le Code de l'aviation civile et la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Historique de la Société

1923

Création de l'aéroport de Paris - Le Bourget, premier aéroport purement commercial en France. Utilisé comme base par les forces allemandes entre 1940 et 1944, Paris - Le Bourget est redevenu un aéroport civil en 1946. Depuis 1981, l'aéroport se consacre uniquement à l'aviation d'affaires.

1945

Création de l'établissement public Aéroport de Paris ayant une mission de service public d'aménagement, d'exploitation et de développement des aéroports civils dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris.

1946

Début de l'exploitation de l'aéroport de Paris - Orly.

1954

Mise en service d'une aérogare sud provisoire à Paris - Orly dont la vaste terrasse ouverte au public rencontre un succès considérable.

1961

Inauguration d'Orly sud.

1971

Inauguration d'Orly ouest (Halls 2 et 3).

1974

Inauguration de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et ouverture du terminal 1.

1981 - 2003

Inauguration et extension de l'aérogare 2 de Paris - Charles de Gaulle. Inauguration des terminaux 2B, 2A, 2D et 2C en 1981, 1982, 1989 et 1993.

1989

Aéroport de Paris devient Aéroports de Paris.

1994

Ouverture de la gare d'interconnexion de CDG 2 avec le RER et le TGV.

1998-1999

Mise en services des deux modules du terminal 2F de Paris - Charles de Gaulle en 1998 (2F1) et 1999 (2F2).

1995

Création du hub d'Air France au terminal 2 de Paris - Charles de Gaulle.

1997 – 2000

Mise en place des deux doublets de pistes parallèles et indépendantes sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

2003

Mise en service partielle du terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle.

2005

Ouverture du 1er quart rénové du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle.

Transformation d'Aéroports de Paris en Société anonyme.

2006

Février : signature du Contrat de régulation économique (CRE) qui fixe, sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, le programme des investissements prévus, et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris.
Juin : ouverture du capital et introduction en bourse de la Société.

2007

Mars : ouverture du 2nd quart rénové du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle.
Avril : mise en service du CDGVal, métro automatique qui relie les terminaux de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.
Juin : ouverture de la Galerie Parisienne, satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F de Paris - Charles de Gaulle.

2008

Mars : réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle.
Avril : ouverture du 3ème quart rénové du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle.
Juin : fin de la rénovation des circuits internationaux d'Orly sud.
Septembre : ouverture du terminal régional 2G de Paris - Charles de Gaulle
Décembre : entrée en vigueur de l'accord de coopération industrielle entre Aéroports de Paris et N.V. Luchthaven Schiphol "Schiphol Group", accompagnée de prises de participations croisées de 8 % dans le capital respectif des deux Sociétés.

2009

Mars : ouverture du dernier quart rénové du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle.

5.2. INVESTISSEMENTS

(en millions d'euros)	2008	2007	2006
Développement des capacités	171,4	417,3	386,7
Restructuration	44,8	58,7	46,2
Rénovation et qualité	136,5	140,7	155,5
Développement immobilier	64,8	17,3	16,3
Sûreté	27,8	29,0	41,1
Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST)	57,2	69,1	66,7
Autres	4,6	-	-
Investissements corporels et incorporels (1)	**507,1**	**732,1**	**712,5**
Dont investissements réalisés par ADP SA	482,8	712,1	693,0
Dont investissements du périmètre régulé [5]	448,0	678,8	640,9
Dont investissements réalisés par les filiales d'ADP	24,3	20,0	19,5
Investissements financiers (2)	**375,3**	**1,2**	**10,0**
Investissements totaux (1) + (2)	**882,3**	**733,3**	**722,5**

Les investissements réalisés en 2008 au titre périmètre régulé (448,0 millions d'euros) ont été inférieurs aux investissements budgétés en 2007 pour l'exercice 2008 sur ce même périmètre (494,1 millions d'euros) du fait du décalage dans le temps de certains projets et grâce aux efforts de maîtrise des investissements.

Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, les investissements ont principalement porté sur :

- la fin de la reconstruction de la jetée du terminal 2E, mise en service en mars 2008 ;
- la fin des travaux du terminal 2G, mis en service en septembre 2008 ;
- la poursuite de la réhabilitation du terminal 1 avec l'ouverture au public du 3ème quart rénové en mars 2008. Celle du satellite 6 en décembre 2008, ainsi que le lancement du dernier quart dont la réouverture a eu lieu en mars 2009 ;
- l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ;
- la poursuite des études relatives au satellite 4, future salle d'embarquement parallèle à la Galerie Parisienne.

Sur la plate-forme de Paris - Orly, les investissements ont porté sur la poursuite de la reconfiguration des circuits internationaux d'Orly Sud, ouverts en juin 2008 et sur la construction d'une gare de fret de 14 700 m² ouverte en décembre 2008.

En ce qui concerne les filiales, Hub télécom a investi 11,9 millions d'euros en 2008, essentiellement dans les technologies IP, les solutions innovantes comme la traçabilité, et l'évolution du réseau opérée dans les plates-formes parisiennes. La Société de Distribution Aéroportuaire a investi environ 4 millions d'euros dans ses différents points de vente. Les filiales immobilières ont investi près de 5 millions d'euros correspondant aux premières études relatives au projet Cœur d'Orly.

Les investissements financiers concernent presqu'exclusivement la prise de participation de 8 % dans Schiphol Group voir paragraphe 6.1.4. "Partenariat avec Schiphol Group".

Investissements en cours ou ayant fait l'objet d'engagements fermes

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le Contrat de Régulation Economique (CRE), qui couvrent la période 2006-2010, au titre du périmètre régulé. Le périmètre régulé n'inclut pas les investissements

[5] *Voir la définition au paragraphe suivant : "Investissements en cours ou ayant fait l'objet d'engagements fermes"*

du Groupe relatifs à la sûreté, ni les investissements réalisés par les filiales du Groupe, notamment les prises de participations en dehors des plates-formes parisiennes.

Le Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris a approuvé le 29 janvier 2009 le programme prévisionnel d'investissements 2009-2013 relatif aux activités régulées de l'entreprise, préalablement présenté à la Commission consultative économique des aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly le 3 décembre 2008. D'un montant de 2 540 millions d'euros (euros 2009), ce programme représente la quasi-totalité des investissements du Groupe et intègre les investissements relatifs à l'immobilier de diversification jusqu'en 2010 inclus, la réglementation actuelle prévoyant que l'immobilier de diversification sortira du périmètre de régulation à partir de 2011. Il comprend d'une part, les investissements au titre du CRE pour les années 2009 et 2010 et d'autre part les investissements des années 2011 à 2013, sous réserve des propositions finales de l'entreprise le moment venu et de leur acceptation lors des négociations qui interviendront dans le cadre de la préparation du CRE relatif à la période 2011-2015.

Programme prévisionnel d'investissements

En M€ 2009 à compter de 2009	Réel 2006	Réel 2007	2008 [6]	2009	2010	2006-2010	2011	2012	2013	2009-2013
Capacité	367	400	156	145	175	1 243	310	269	143	1 043
Restructuration	46	59	45	43	62	255	89	74	91	359
Investissements courants	148	137	137	140	136	699	128	116	121	641
Développement immobilier	16	17	66	99	97	295	32	7	20	254
Frais d'étude et de surveillance travaux	63	66	53	46	51	279	55	44	46	243
Total	**641**	**679**	**457**	**473**	**521**	**2 771**	**614**	**510**	**422**	**2 540**
Dont :										
Paris - Charles de Gaulle	446	512	264	249	289	1 762	451	390	268	1 648
Paris - Orly	70	38	27	39	43	216	36	30	49	196
Paris - Le Bourget	7	10	9	6	8	40	8	7	8	36
Non réparti [7]	118	118	156	179	181	753	120	82	98	660

Le programme d'investissements 2006-2010 prévu par le CRE a porté en priorité sur les investissements de capacité. A mi-parcours, la progression est satisfaisante puisque :

- les capacités nominales des terminaux ont augmenté de plus 25 millions de passagers contre 19,4 millions prévus [8];
- les principaux investissements ont été mis en service selon les délais prévus : le CDG Val, la Galerie Parisienne, la jetée du terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle, la reconfiguration des circuits internationaux du terminal Sud de Paris - Orly, la rénovation des trois premiers quarts du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle, la première phase du trieur à bagages Est, et le terminal régional 2G ;
- à ce stade, le montant global des investissements 2006-2010 est maîtrisé : l'écart entre le programme prévu par le CRE (2,5 milliards d'euros 2006) et le programme actualisé par la Société (2,7 milliards d'euros 2006) provient pour partie de montants supplémentaires alloués à l'immobilier, et notamment pour l'opération Cœur d'Orly à hauteur de 84 millions d'euros, et pour partie d'une hypothèse trop basse d'actualisation. Entre 2006 et 2008, les investissements correspondants se sont élevés à 1,8 milliards d'euros.

Le programme prévisionnel d'investissements 2009-2013 met désormais l'accent sur l'amélioration de la qualité de services. Il prévoit des opérations de restructuration et d'amélioration des infrastructures parmi lesquelles :

- la fin de la réhabilitation de l'aérogare 1 de Paris - Charles de Gaulle dont la réouverture du dernier quart a eu lieu en mars 2009 ;
- la réhabilitation du terminal 2B de Paris - Charles de Gaulle dont les études de faisabilité sont en cours et dont les travaux pourraient débuter en 2009 ;
- la fusion des terminaux 2A et 2C de Paris - Charles de Gaulle qui consisterait en la création d'un espace central doté de salons supplémentaires, de commerces et des fonctions de contrôle regroupées et dont la mise en service pourrait intervenir au cours du second semestre 2011 ;
- la mise en œuvre d'un important programme de développement immobilier pour 254 millions d'euros sur la période 2009-2013, en particulier pour les opérations d'extension de la base de FedEx sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et pour le développement du nouveau quartier d'affaires de Cœur d'Orly.

Ce programme inclut également deux opérations de capacité ciblées :

- la construction du satellite 4 sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. A ce stade, le coût du satellite est estimé à 560 millions d'euros (euros 2009), hors système de tri des bagages, et la capacité prévisionnelle à environ 7,8 millions de passagers ;
- l'extension des capacités de tri des bagages sous la Galerie Parisienne et le futur satellite 4 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

Aéroports de Paris continuera à adapter son programme d'investissements dans ses différentes composantes en fonction de l'évolution de la demande et du trafic.

[6] *Montant estimé au 29 janvier 2009, date de présentation au Conseil d'Administration*
[7] *Seuls les investissements de capacité, de restructuration et courants sont répartis par plate-forme*
[8] *Voir paragraphe 6.3.1 Paris - Charles de Gaulle*

Aéroports de Paris envisage de financer ses investissements principalement par autofinancement et par l'utilisation de sa trésorerie.

Les engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élèvent à 411,1 millions d'euros au 31 décembre 2008 (330,6 millions d'euros pour les investissements de capacités, 7,3 millions d'euros pour les investissements de restructuration, 23,1 millions d'euros pour les investissements de rénovation et de qualité, 22,4 millions d'euros pour le développement immobilier, 14,2 millions d'euros pour les investissements de sûreté et 13,5 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance des travaux).

06

APERÇU DES ACTIVITÉS

6.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

6.1.1. Description générale

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget), 10 plates-formes d'aviation générale et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sur les trois principales plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations performantes et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins. Avec 87,1 millions de passagers accueillis en 2008, le système aéroportuaire du Groupe (Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly) est le 5e mondial et le 2e européen.

Paris - Charles de Gaulle se classe au 5e rang mondial pour le trafic de passagers et au 6e pour le fret aérien (y compris le courrier). Les plates-formes parisiennes accueillent la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, dont celles appartenant aux trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. Paris est ainsi relié à environ 547 villes dans 135 pays, dont 333 villes desservies au moins une fois par semaine.

Porte d'entrée de la France, première destination touristique mondiale, Aéroports de Paris est un point de connexion incontournable pour le transport aérien international. De par sa localisation géographique, ses infrastructures de premier plan et sa forte position concurrentielle, Aéroports de Paris est idéalement positionné pour profiter pleinement de la croissance attendue du trafic aérien mondial à moyen et long terme. Sa stratégie de croissance repose sur le renforcement de ses capacités d'accueil en aérogare, l'enrichissement de son offre de services et, à plus long terme, l'exploitation de son potentiel immobilier.

Les activités du Groupe se divisent en quatre segments principaux : services aéroportuaires, immobilier, escale et prestations annexes, et autres activités. Elles sont décrites au paragraphe 6.4. "Description des activités".

Eléments financiers simplifiés

(en millions d'euros)	2008		2007	
	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant
Services aéroportuaires	1 982,8	501,9	1 836,9	464,9
Immobilier	208,8	81,4	194,2	49,2
Escale et prestations annexes	196,3	-12,1	195,3	-11,6
Autres activités	402,6	25,2	326,9	21,5
Eliminations inter-segments	-263,5	-95,2	-260,9	-79,1
Total	**2 527,0**	**501,1**	**2 292,4**	**444,9**

Décomposition du segment services aéroportuaires par plate-forme en 2008

(en millions d'euros)	CDG	Orly	Autres	Segment Services aéroportuaires
Chiffre d'affaires	1 449,0	502,3	31,4	1 982,8
Résultat opérationnel courant	367,2	138,5	-3,8	501,9
Résultat opérationnel	365,6	138,4	-3,8	500,2

Voir le paragraphe 6.3. "Description des plates-formes d'Aéroports de Paris".

6.1.2. Atouts du Groupe

Un positionnement géographique unique en Europe

Aéroports de Paris bénéficie d'un positionnement géographique attractif grâce à :

- l'attractivité naturelle de Paris et de la France, première destination touristique mondiale avec 81,9 millions de touristes étrangers en 2007 [9];
- l'attractivité de la région Ile-de-France, 1ère région économique de France ;

[9] *Source : Ministère délégué au tourisme*

- une zone de chalandise importante estimée à 25 millions d'habitants dans un rayon de 200 km ;
- la position centrale de Paris au sein de l'Europe qui place l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale à moins de deux heures de vol ;
- l'absence de grand aéroport concurrent dans un rayon de 300 km.

Trois plates-formes complémentaires

Les trois plates-formes que sont Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget permettent de capter toutes les catégories de trafic : long et moyen courrier, domestique, à bas coût, loisirs/charter et affaires.

Une infrastructure adaptée à la croissance future du trafic

Aéroports de Paris dispose d'une infrastructure aéronautique existante de premier plan : deux doublets de pistes indépendants pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, trois pistes opérationnelles pour l'aéroport de Paris - Orly et des infrastructures susceptibles d'accueillir les nouveaux avions gros porteurs. En outre, la conception modulaire des infrastructures de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et l'importance des terrains disponibles permettent au Groupe d'adapter ses investissements dans de nouvelles infrastructures au rythme de croissance du trafic aérien, sans limitation structurelle ni restructuration majeures.

Une desserte terrestre de premier plan

Aéroports de Paris est au centre d'un réseau de routes (autoroutes A1, A3, A104) et de connections ferroviaires (une gare TGV et deux gares RER pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, RER et Orlyval pour l'aéroport de Paris - Orly) qui en font l'un des acteurs majeurs de l'intermodalité. Ces dessertes sont un atout pour attirer aussi bien le trafic de passagers que le trafic de fret. Enfin, le projet CDG Express dont l'Etat a repris la responsabilité, devrait permettre de relier l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle au centre de Paris par le train en 20 minutes. La mise en service pourrait intervenir entre 2013 et 2015.

Des clients variés

Pour ce qui concerne le trafic de passagers, le Groupe bénéficie de clients divers (compagnies traditionnelles et compagnies low cost). Il accueille les plus grandes compagnies aériennes internationales et les trois grandes alliances internationales SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. Il dispose ainsi d'un trafic équilibré entre grandes zones géographiques. Ces éléments lui permettent de bénéficier d'une croissance et d'un risque économique très diversifiés.

Les principaux acteurs du fret mondial sont également des clients d'Aéroports de Paris. L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle concentre trois pôles d'échanges sur une même plate-forme, ceux d'Air France-KLM, de FedEx, et de La Poste, ce qui permet une interconnexion des trois réseaux.

Un hub puissant

Le hub de Paris - Charles de Gaulle, base principale au groupe Air France-KLM, est le hub européen qui offre le plus d'opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures [10].

Des réserves foncières importantes

Le Groupe dispose de plus de 362 hectares de réserves foncières sur ses plates-formes ce qui lui permet de faire face à la croissance estimée du trafic et d'exploiter les opportunités offertes par le développement immobilier (Voir paragraphe 6.4.2. "Immobilier").

Un environnement législatif clair et modernisé

Aéroports de Paris détient ses terrains et installations aéroportuaires en pleine propriété et est, de par la loi et sans limitation de durée, l'exploitant des aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget.

Le Contrat de régulation économique, signé en 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris et couvrant la période 2006-2010, offre une visibilité et une stabilité nécessaires à l'activité aéroportuaire. Selon ce contrat, Aéroports de Paris est autorisé à augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires principales et de certaines redevances aéroportuaires accessoires, dans la limite d'un plafond fixé. Les évolutions tarifaires sont associées à la réalisation d'un programme d'investissements et à des engagements de qualité de service et le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Pour une description détaillée du mécanisme de fixation des tarifs, voir le paragraphe 6.4.1.1. "Les redevances".

6.1.3. Stratégie

En s'appuyant sur son potentiel de développement aéroportuaire en Europe, Aéroports de Paris a l'ambition d'être le groupe aéroportuaire européen de référence par son efficacité, par la qualité de ses services, par sa gestion de l'environnement et par ses performances économiques. Sa stratégie s'articule autour des six grands axes suivants :

Tirer parti de la croissance attendue du trafic en développant les capacités aéroportuaires

Lors de son introduction en bourse en 2006, le Groupe s'est engagé à développer les capacités de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle de 19,4 millions de passagers d'ici 2010. Cet objectif est d'ores et déjà atteint puisque les capacités de la plate-forme sont passées de 47,1 millions de passagers par an en 2006 à 71,8 millions à fin mars 2009, soit une augmentation de près de 25 millions de passagers.

Enrichir en contenu, en valeur et en qualité l'offre de services d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris a fait le choix de mettre la qualité au centre de l'organisation, notamment par la mise en place des interfaces client, la création d'une Direction de la satisfaction clients et l'adaptation de la mesure de performance de ses dirigeants qui intègre des critères quantitatifs de qualité.

Le Groupe entend faire de la qualité de service un moteur de la performance économique. La démarche de qualité de service vise à offrir aux passagers et au public les meilleures conditions de fluidité, d'information, d'accueil et de confort pour leur libérer du temps, faciliter leurs formalités et les placer dans un environnement favorable qui les incite à utiliser les services marchands. Le Groupe a pris des engagements en la matière vis-à-vis de l'Etat dans le cadre du CRE à travers 10 indicateurs associés à un mécanisme d'incitation financière, vis-à-vis de ses clients grand public à travers la charte "Destination Clients" et vis-à-vis des compagnies aériennes à travers les "service level agreements" (engagements sur les niveaux de service).

Le Groupe entend également développer l'offre de services marchands pour exploiter pleinement le potentiel commercial des aéroports grâce à :

- une augmentation de plus de 34 % des surfaces totales de commerces, bars et restaurants à l'horizon 2010 par rapport à 2004, dont une augmentation d'environ 70 % des surfaces de boutiques en zone réservée. A fin 2008, les surfaces de commerces ont augmenté de 29 % et les boutiques en zone réservée ont augmenté de 61 % ;
- l'amélioration des emplacements, de la visibilité, de la configuration et de l'ambiance des zones commerciales ;

[10] *Source : Air France-KLM*

- l'élargissement de l'offre de produits ;
- l'amélioration de la gestion du temps et des flux passagers grâce à une meilleure fluidité et à une signalétique améliorée ce qui leur permet d'être mieux informés de l'offre commerciale et de mieux estimer le temps libre avant l'embarquement ;
- l'amélioration de la perception du niveau des prix de l'offre commerciale et de la fidélisation de la clientèle.

Le Groupe s'est engagé à augmenter le nombre des parkings automobiles, renforcer leur sécurité et accroître les recettes correspondantes. Les parcs d'Orly sud et Orly ouest, ainsi que le parc P1 de Paris - Charles de Gaulle ont été rénovés, et plus de 2 100 places de stationnement ont été crées sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle depuis 2006.

En dernier lieu, le Groupe vise à offrir toujours plus de services à valeur ajoutée : au-delà des services déjà existants, Aéroports de Paris prévoit de créer une gamme complète de services notamment en matière de technologies de communication et en matière de facilitation du voyage.

Renforcer l'efficacité et la performance économique

La Société a pour ambition d'améliorer sa productivité. Mesurée jusqu'à présent en millions de passagers par employé, hors effectifs affectés à l'activité d'assistance en escale, elle s'est accrue d'environ 10,8 % entre 2005 et 2008. Cependant, en raison de la variation des conditions de trafic, cet objectif est abandonné et est remplacé par un objectif exprimé en effectifs. Compte tenu du plan de réorganisation de l'assistance en escale (2006-2008), Aéroports de Paris SA devrait avoir réduit ses effectifs d'environ 10 % entre fin 2005 et fin 2010. Les effectifs d'Aéroports de Paris SA, hors assistance en escale, seront stables sur cette période, malgré une hausse des capacités des terminaux de plus de 30 %.

Créer les bases pour que le potentiel immobilier devienne une source de croissance complémentaire à moyen terme

Le Groupe s'est engagé à développer sur la période 2006-2010 environ 60 hectares permettant la construction d'environ 315 000 m² de locaux divers (entrepôts de fret, bureaux, commerces). A fin 2008, 44,8 hectares ont déjà été développés et 200 000 m² ont été livrés. Cependant, compte tenu du décalage du projet Cœur d'Orly (qui représente 70 000 m²) au-delà de 2010 et malgré la création de 40 000 m² supplémentaires grâce à des projets non prévus initialement , l'objectif a été revu à la baisse. Il est désormais de 285 000 m² construits d'ici à 2010. Voir également le paragraphe § 6.4.2. "Immobilier".

Valoriser de façon contrôlée les savoir-faire en dehors des aéroports parisiens

Aéroports de Paris a pour objectif de continuer à exploiter les nombreuses compétences du Groupe dans les activités techniques connexes spécialisées telles que les télécommunications, la gestion de projets, l'ingénierie et l'architecture et le management aéroportuaire.

S'agissant de la gestion d'aéroports en dehors des plates-formes parisiennes le Groupe se fixe pour objectif d'élargir progressivement son portefeuille de contrats de management. Ces contrats pourront s'accompagner de prises de participations minoritaires, pour sécuriser dans la durée le rôle d'Aéroports de Paris en tant qu'opérateur. Cet axe de développement, qui engage relativement peu de capitaux à l'échelle du Groupe, sera poursuivi dans le monde entier. En complément et sur un nombre de projets très limités et soigneusement choisis, le Groupe pourra chercher à détenir des participations plus importantes dans des actifs aéroportuaires de qualité. Ces prises de participation, qui mobilisent des capitaux significatifs, se feraient par priorité dans des pays de l'OCDE.

Inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable

Aéroports de Paris mène depuis plusieurs années une politique volontariste de développement durable pour accompagner sa croissance. Cette politique a pour objectif de rendre acceptable par les territoires voisins, les collectivités locales et leurs habitants le développement des activités aéroportuaires. Cette politique s'appuie sur trois piliers essentiels : la gestion des pollutions et impacts environnementaux des activités d'Aéroports de Paris, l'exercice de la responsabilité économique d'Aéroports de Paris au travers de programmes de coopération et le souci de la responsabilité sociale et sociétale d'Aéroports de Paris.

6.1.4. Partenariat avec Schiphol Group

Afin d'anticiper les enjeux futurs de le secteur du transport aérien, Aéroports de Paris et NV Luchthaven Schiphol ("Schiphol Group") ont signé un accord-cadre de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées qui créé une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale. Entré en vigueur le 1er décembre 2008, cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux Sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités. L'alliance a été dénommée "HubLink".

Motivations stratégiques

Pour les activités aéronautiques, l'objectif est d'améliorer la compétitivité des deux groupes grâce à la consolidation d'un double hub qui va leur permettre d'augmenter et de diversifier les destinations et les fréquences des vols grâce à une gestion coordonnée de leurs activités et de leurs interactions avec les compagnies aériennes. Ce double hub offrira l'un des plus grands nombres de destinations (143 [11]) et de fréquences (plus de 30 000 liaisons hebdomadaires longs/moyens courriers en moins de deux heures) parmi l'ensemble des hubs européens. Grâce à leurs positions géographiques à la fois très attractives et complémentaires, qui couvrent une zone de 59 millions d'habitants, l'alliance doit également améliorer la compétitivité des deux aéroports vis-à-vis des hubs régionaux ou spécialisés et renforcer leur attractivité auprès de toutes les compagnies aériennes, en offrant davantage de fréquences de vols vers des zones comme l'Europe de l'Est et l'Amérique du Sud.

Désireux de proposer à leurs clients un produit "voyage" homogène et de qualité d'un bout à l'autre de la chaîne, Aéroports de Paris et Schiphol Group prévoient d'harmoniser l'agencement et la signalisation de leurs terminaux et d'améliorer leurs processus passagers (enregistrement, information, sécurité).

Schiphol Group et Aéroports de Paris entendent également renforcer leurs relations avec leurs plus grands clients, dont le Groupe Air France-KLM, grâce à une optimisation de la connectivité entre les deux aéroports, mais aussi grâce à l'homogénéisation des processus côté ville et côté piste et des infrastructures (systèmes de tri et de suivi des bagages par exemple).

Enfin, grâce à cette coopération, Aéroports de Paris et Schiphol Group viseront à optimiser leur efficacité opérationnelle et à réaliser des économies de coûts par exemple à travers la standardisation des cahiers des charges et la mise en commun de certains de leurs achats.

Pour les activités non aéronautiques, l'objectif est d'accélérer la croissance des activités de commerces, immobilier et télécoms grâce à l'échange des meilleures pratiques et le partage des technologies et des processus.

[11] *Destinations intercontinentales (hors Afrique du Nord et Turquie). Source : OAG Juillet 2007 (vols directs uniquement), Schiphol, Roland Berger.*

Concernant le développement international, Aéroports de Paris et Schiphol Group vont adopter une approche commune pour leurs développements futurs à l'international en privilégiant le renforcement du double hub au sein du réseau mondial SkyTeam, tout en conservant une démarche opportuniste dans les zones non couvertes par SkyTeam.

Des prises de participation croisées

Le prix d'acquisition par Aéroports de Paris des actions de Schiphol Group représentant 8 % du capital et des droits de vote de la Société s'élève à 375,1 millions d'euros. Schiphol Group a acquis les 8 % dans le capital d'Aéroports de Paris au prix de 530 millions d'euros, soit 67 euros par action.

Principales dispositions des accords entre les partenaires

L'accord de coopération industrielle a une durée initiale de douze ans. Aéroports de Paris et Schiphol Group se réuniront tous les deux ans pour examiner les moyens d'étendre la coopération. Tous les quatre ans, les deux Sociétés se réuniront pour faire le point sur les progrès accomplis et pourront librement décider de mettre un terme à la coopération industrielle. Schiphol Group envisage d'aligner sa politique de distribution de dividende sur celle d'Aéroports de Paris.

Pour la description de certains accords conclus entre les deux Sociétés, voir le paragraphe 21.2.9. "Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique".

Représentation dans les organes sociaux des deux Sociétés

Il est prévu que Monsieur Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris, soit nommé le 15 juillet 2009 membre du conseil de surveillance de Schiphol Group, lequel comprendra 8 membres (contre 7 au jour de l'enregistrement du présent document de référence). Il est par ailleurs prévu qu'il soit proposé au conseil de surveillance de désigner M. Graff en qualité de membre du comité d'audit.

Réciproquement, le conseil d'administration, dans sa séance du 11 mars 2009, a proposé à l'assemblée générale du 28 mai 2009 (aux 16ème et 17ème résolutions) que Jos Nijhuis et Peter M. Verboom, respectivement "Chief Executive Officer" et "Chief Financial Officer" de Schiphol Group, soient nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris avec effet à la date de la première réunion du conseil suivant le 14 juillet 2009. Il a par ailleurs été convenu que la nomination de Jos Nijhuis ou de Peter M. Verboom en qualité de membre du comité de la stratégie et des investissements serait proposée au conseil d'administration de la Société.

Organes propres à la coopération

L'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un Comité de Coopération Industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque Société et présidé à tour de rôle par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris et le "Chief Executive Officer "de Schiphol Group. Ce Comité est l'organe décisionnel de la coopération dans la limite des compétences des organes sociaux respectifs des deux Sociétés ;
- huit Comités de Pilotage, co-présidés par les deux Sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque Société, sont chargés de mettre en place la coopération dans les huit domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et "IT", développement durable et achats ;

Soixante actions communes ont déjà été identifiées et seront mises en œuvre en trois vagues successives, planifiées en fonction de critères d'accessibilité et d'attractivité. La première vague a commencé au premier trimestre 2009.

Des synergies importantes attendues

Les Directions d'Aéroports de Paris et de Schiphol Group ont identifié des synergies combinées d'environ 89 millions d'euros par an dont 71 millions d'euros de revenus et de coûts (en année pleine d'ici à 2013) et 18 millions d'euros issus de réduction des dépenses d'investissements (à partir de 2013). Les synergies de revenus et de coûts devraient être réalisées à hauteur d'environ 15 % et 80 % respectivement en 2010 et 2012. Le montant total des synergies attendues se répartirait entre Aéroports de Paris pour 69 millions d'euros (55 millions pour les revenus/coûts et 14 millions pour les investissements) et Schiphol Group pour 20 millions d'euros (16 millions pour les coûts/revenus et 4 millions pour les investissements). Aéroports de Paris prévoit que les synergies de revenus et de coûts proviendront à 45-50 % des activités aéronautiques, à 30-35 % des activités commerciales et à 20-25 % des autres activités.

Développement durable

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont l'ambition d'être à l'avant-garde dans le domaine du développement durable, en mettant en œuvre des mesures d'économie d'énergie, en développant l'utilisation des énergies renouvelables et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

6.2. PRÉSENTATION DU MARCHÉ

6.2.1. Fonctionnement d'un aéroport

Aéroports de Paris est un gestionnaire d'aéroport

Présent sur l'ensemble des étapes du parcours du passager et des marchandises, le gestionnaire a pour mission d'optimiser les différents flux qui se croisent sur l'aéroport : flux des avions sur les aires aéronautiques, flux des passagers dans les aérogares et à travers les différents filtres de contrôle, flux des bagages, flux cargo et enfin flux de ravitaillement entre la zone publique et l'avion. Il doit également assurer l'interface entre les différents intervenants, à qui il fournit des services et met à disposition des installations. Pour cela :

- il conçoit et organise la construction des infrastructures aéroportuaires et leur accès ;
- il met à la disposition des compagnies aériennes et des autres professionnels des infrastructures, installations ou espaces tel que banques d'enregistrement, salles d'embarquement, tapis de livraison bagages, postes de stationnement des avions, bureaux, salons qu'il alloue tout au long de la journée. Il leur fournit également des prestations telles que les télécommunications, l'énergie et les fluides ou le traitement des déchets ;
- il décide de l'implantation et donne en location les espaces de services marchands notamment les boutiques, bars et restaurants ;
- il accueille, informe et facilite le parcours des passagers et met à leur disposition des services destinés à améliorer leur confort tels que parkings, hôtels, services de télécommunications, accueil personnalisé ;
- il met en œuvre, sous le contrôle de l'Etat, des mesures de sûreté du transport aérien.

Le cadre général des conditions d'exploitation par Aéroports de Paris est précisé dans le cahier des charges décrit au paragraphe 6.5.10. "Le cahier des charges".

Alors que l'attribution et l'allocation des créneaux horaires relèvent de la compétence d'un organisme indépendant [12], l'affectation des compagnies aériennes entre les aérogares d'un même aéroport et, dans certaines limites, entre les aérodromes relève de la compétence d'Aéroports de Paris.

Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale

La responsabilité du gestionnaire d'aéroport à l'égard du passager cesse lorsque le passager est placé sous la garde de la compagnie aérienne, en pratique, en pratique dès le début des opérations d'embarquement et jusqu'à la fin des opérations de débarquement du passager. Les compagnies aériennes sont en outre responsables de la totalité du chargement et du déchargement des avions. Elles s'appuient généralement sur des prestataires appelés assistants en escale, parmi lesquels Alyzia, filiale d'Aéroports de Paris (voir paragraphe 6.4.3. "L'escale").

Parmi les compagnies traditionnelles, on distingue les compagnies membres d'une alliance (SkyTeam, Star Alliance ou One World [13]) et les compagnies indépendants (Emirates ou El Al par exemple). Ces compagnies s'adressent aux différents segments de clientèle avec une offre de service différenciée et de destinations interconnectées au sein de leur réseau (via leurs hubs) ou ceux des autres compagnies (via des accords "d'interline "). Lorsqu'elles sont membres d'une alliance, leurs attentes prioritaires envers le gestionnaire d'aéroport sont de disposer d'installations, produits et services répondant au fonctionnement en hub, d'être regroupées "sous un même toit "(dans une même aérogare), de pouvoir mutualiser les installations et de disposer d'un service au sol de qualité. Les exigences des compagnies indépendantes sont de disposer de services individualisés et bien sûr de disposer d'un service au sol de qualité.

Les compagnies à bas coûts parmi lesquelles easyJet, Sky Europe ou Transavia sont des compagnies ayant une offre de services limitée, simplifiée au maximum, et une offre de destinations régulières de "point à point". Leur stratégie est axée sur la réduction des coûts d'exploitation pour proposer à leurs clients les tarifs les plus bas. Parmi les compagnies à bas coûts, se distinguent celles ayant un modèle hybride, comme Transavia ou Atlas Blue, qui vendent des sièges directement aux clients ou en affrètement auprès des voyagistes. Les compagnies à bas coûts attendent du gestionnaire d'aéroport qu'il simplifie le traitement au sol, qu'il offre des temps d'escale et des coûts réduits et des produits et services "à la carte" selon leur type de clientèle.

Les compagnies charter, telles XL Airways France ou Air Méditerranée, sont caractérisée par leur offre de services non réguliers. Ces compagnies sont affrétées par des voyagistes ("Tour Operators") auxquels elles proposent une offre de sièges. Elles attendent du gestionnaire d'aéroport qu'il offre de faibles coûts aéroportuaires, des installations fonctionnelles et qu'il simplifie le traitement au sol.

Les acteurs du fret et du courrier

Il existe plusieurs types d'acteurs du fret et du courrier :

- les commissionnaires en transport ou agents de fret qui organisent l'enlèvement, le transport et la livraison des marchandises et sont en charge de l'organisation de toute la chaîne de transport ;
- les compagnies aériennes, qui transportent le fret soit dans les soutes de vols passagers (vols mixtes) soit sur des vols tout cargo ;
- les acteurs du fret express, en particulier, FedEx qui a installé son hub européen sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle ;
- les acteurs traditionnels du courrier comme La Poste qui a regroupé ses services aériens sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

Les services de l'Etat

En dehors de son rôle de régulateur (voir paragraphe 6.4.1.1. "Les redevances"), l'Etat a en charge un certain nombre de services :

- le contrôle du trafic aérien : assuré par la Direction des services de la navigation aérienne, au sein de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), il est en charge de l'arrivée et du départ des avions vers et depuis les aires de stationnement. C'est lui qui détermine la capacité de chaque plate-forme en termes de nombre de mouvements d'avions,
- les opérations de sûreté telles que la vérification des antécédents des personnes habilitées à entrer en zone réservée, ainsi que la supervision et le contrôle des opérations de sûreté effectuées par les exploitants d'aérodrome et les agents de sûreté. Il confie la mise en œuvre de certaines autres missions de sûreté à Aéroports de Paris : contrôles de sûreté des passagers et des bagages, des personnels et des marchandises,
- les services publics de sécurité, qui relèvent de la compétence de la direction de la police aux frontières (DPAF) et de la gendarmerie du transport aérien (GTA),
- le contrôle aux frontières, qui est assuré par les services de la DPAF pour les personnes et par les services des douanes françaises pour le contrôle des biens. Le contrôle sanitaire est assuré par les services de la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales, auxquels Aéroports de Paris peut être amené à apporter son concours.

---

[12] *Voir paragraphe 6.6.2.5. "Attribution des créneaux horaires"*

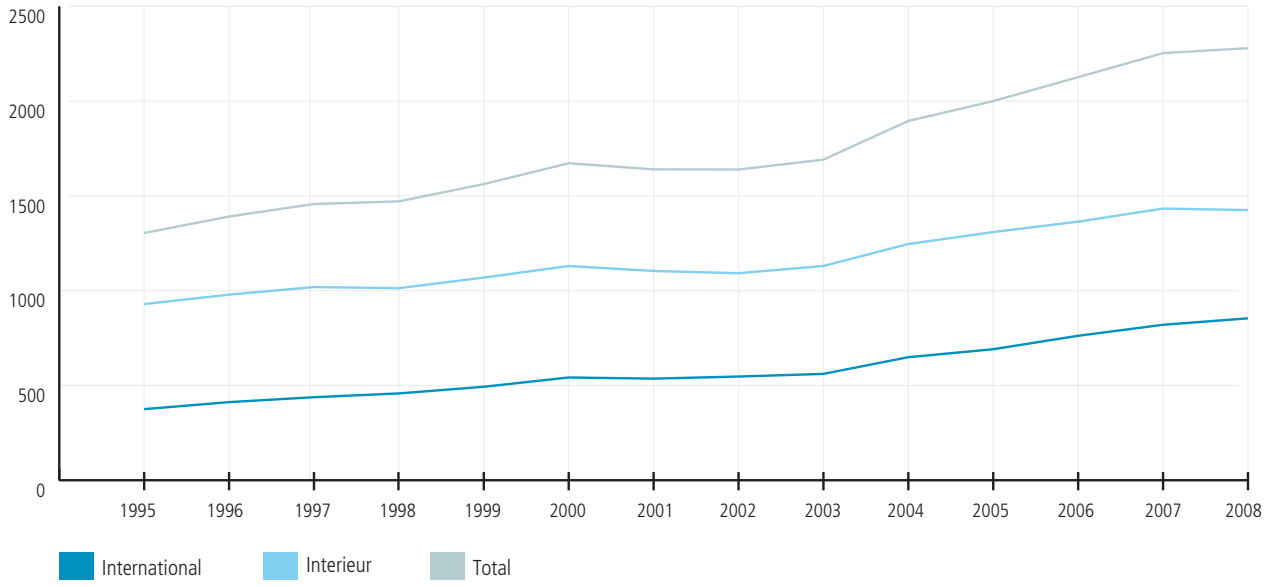
[13] *A Paris, les membres de l'alliance SkyTeam sont Aéroflot, AeroMexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Southern, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, KLM, Korean Air et Northwest. Les membres de Star Alliance sont Adria Airways, Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian,Blue1, bmi, Croatia Airlines, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines), Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAP Portugal, THAI, United US, US Airways. Les membres de OneWorld sont, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malev, Qantas et Royal Jordanian.*

6.2.2. Trafic de passagers

Évolution du trafic aérien de passagers dans le monde

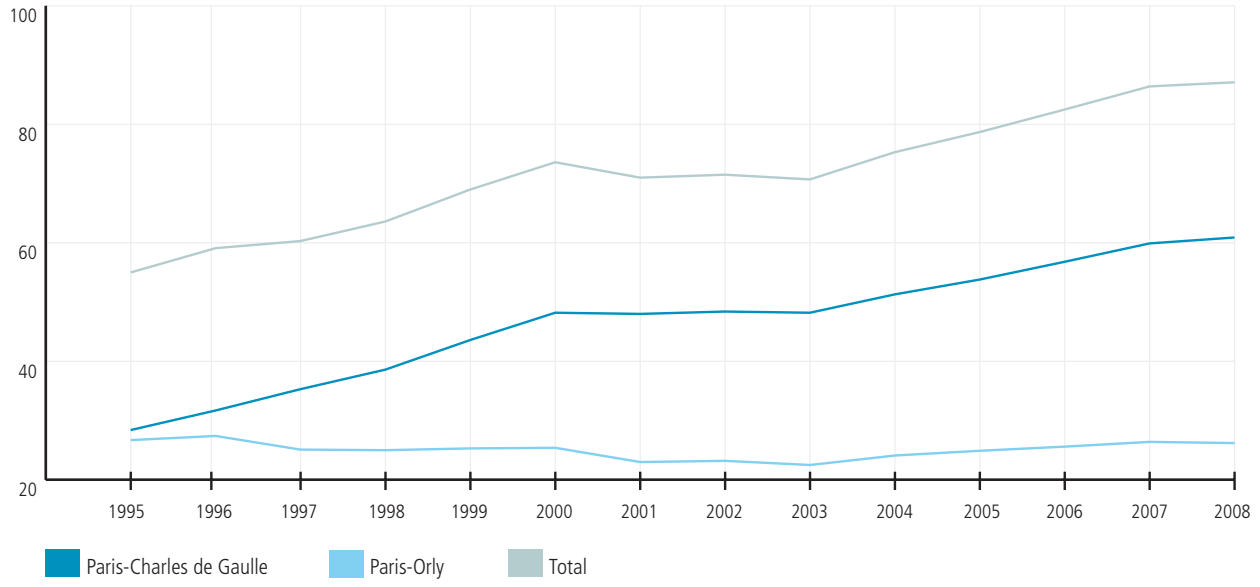
Le secteur aéroportuaire mondial bénéficie d'un trafic aérien qui est en croissance sur le long terme, malgré des ralentissements ponctuels. Le transport aérien mondial a connu une grave crise au cours des années 2001 à 2003, à la suite de l'accumulation d'événements internationaux (attentats terroristes perpétrés aux Etats-Unis le 11 septembre 2001, guerre en Afghanistan, épidémie de pneumopathie atypique (SRAS) en Asie, guerre en Irak) qui se sont ajoutés au ralentissement de l'économie mondiale sur cette période. En 2004, le trafic aérien est reparti à la hausse, confirmant la reprise et retrouvant des rythmes de croissance équivalents à ceux qui avaient été enregistrés au cours de la deuxième moitié des années 1990. Bien qu'en croissance de 0,8 % sur l'année, le trafic a été marqué par un net ralentissement à partir du second semestre, conséquence de la crise financière et économique mondiale.

Évolution du trafic aérien au niveau mondial (en millions de passagers) [14]



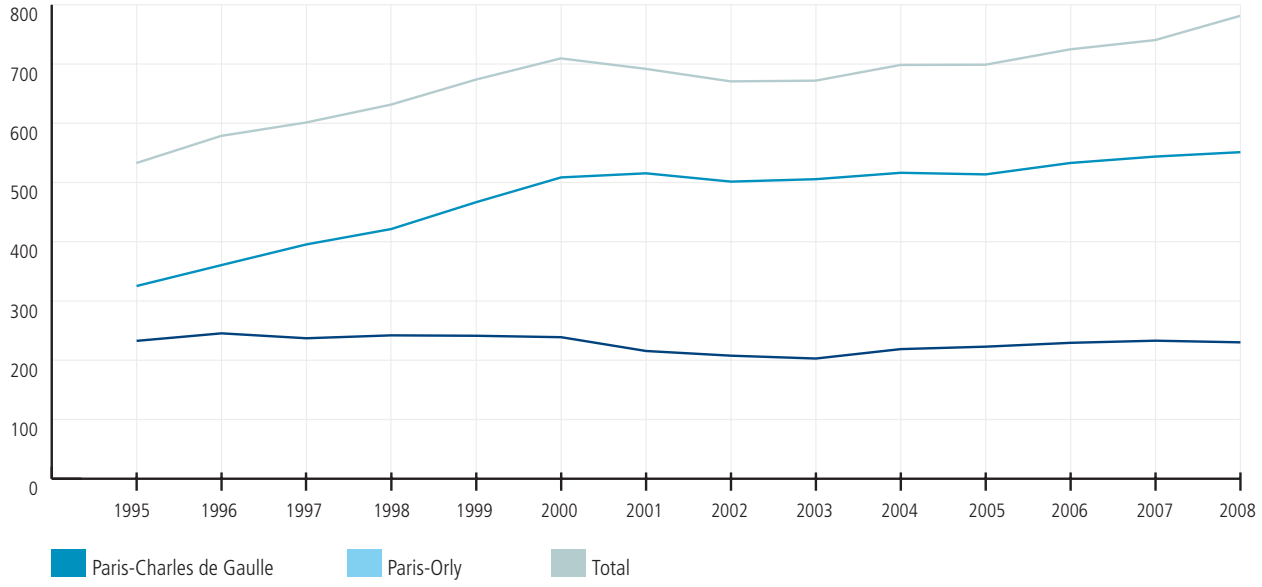
Évolution du trafic de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris

Évolution du nombre de passagers accueillis sur les plates-formes du Groupe (en millions de passagers)



[14] *Source : OACI*

Évolution du nombre de mouvements d'avions sur les plates-formes du Groupe (en milliers de mouvements)



Ventilation géographique du trafic en 2008

Faisceau	% du trafic total	2008/2007
National	19,2 %	- 3,8 %
DOM-TOM	3,6 %	- 0,9 %
Europe	42,0 %	+ 0,9 %
Autre international	35,2 %	+ 3,2 %
Afrique	11,2 %	+ 3,8 %
Amérique du Nord	9,9 %	+ 3,2 %
Amérique Latine	3,4 %	+ 6,4 %
Asie-Pacifique	6,3 %	- 0,3 %
Moyen-Orient	4,5 %	+ 8,2 %
Total	**100,0 %**	**+ 0,8 %**

Aéroports de Paris est le seul acteur aéroportuaire en croissance parmi les cinq principaux aéroports européens en 2008. Le trafic passager est en hausse par rapport à 2007 de 0,8 % à 87,1 millions de passagers, malgré la survenue de divers conflits sociaux dans le secteur du transport aérien et le fléchissement de la conjoncture mondiale au second semestre 2008. Le trafic s'établit à 60,9 millions de passagers pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle (+ 1,6 %) et à 26,2 millions de passagers pour l'aéroport de Paris - Orly (- 0,9 %).

La croissance du trafic est tirée par le trafic international hors Europe qui croît de 3,2 % par rapport à 2007. Le trafic international hors Europe (38,9 % du total) est tiré principalement par l'Afrique (+ 3,8 %), le Moyen Orient (+ 8,2 %), l'Amérique du Nord (+ 3,2 %) et l'Amérique Latine (+ 6,4 %), tandis que l'Asie/Pacifique est en légère décroissance (- 0,3 %). Sur les DOM TOM, le trafic est en légère baisse de 0,9 %. Le trafic avec l'Europe (42,0 % du total) croît de 0,9 %, principalement sous l'effet de la croissance du trafic Schengen (+ 1,4 %). Le marché domestique (19,2 % du total) voit son trafic baisser de 3,8 %, étant plus mature et subissant la concurrence du transport ferroviaire.

Les compagnies à bas coût (low-cost) qui représentent 11,6 % du trafic total en 2008 poursuivent leur croissance forte (+ 10,9 %), tirée par les performances d'easyJet et de Transavia.com France.

Trafic de passagers en 2008 par type de compagnie aérienne

	Trafic 2008 (en millions de passagers)	2008/2007	Part dans le trafic total
Skyteam	49,9	- 0,4 %	57,3 %
Star Alliance	6,0	- 0,3 %	6,9 %
One world	4,5	- 6,5 %	5,1 %
Compagnies low cost	10,1	10,9 %	11,6 %
Compagnies charter	3,1	- 16,2 %	3,5 %
Autres compagnies	13,6	+ 6,5 %	15,6 %
Total	**87,1**	**+ 0,8 %**	**100,0 %**

Les principales compagnies aériennes présentes sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly sont Air France-KLM (53,5 % du trafic total), easyJet (5,1 %), Iberia (1,9 %), Lufthansa (1,6 %) et Corsairfly (1,6 %).

Les mouvements d'avions sont en hausse de 0,6 % à 781 341 mouvements (+ 1,4 % pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et - 1,2 % pour l'aéroport de Paris - Orly) avec un taux de remplissage moyen de 73,8 % en 2008 (74,6 % en 2007) et un emport moyen de 117 passagers par avion en 2008 (stable par rapport à 2007).

Sur l'aéroport de Paris - Le Bourget, numéro un européen de l'aviation d'affaires, le trafic est en retrait de 8,8 % avec 67 000 mouvements.

L'évolution future du trafic aérien de passagers

Si l'évolution future du trafic est par nature imprévisible, la plupart des acteurs du transport aérien estiment que la croissance du trafic de passagers au niveau mondial devrait se poursuivre à un rythme régulier sur les 15 prochaines années.

Dans un communiqué publié le 24 mars 2009, L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) s'attend à une baisse du trafic (en PKT et nombre de passagers) de 5,7 % en 2009. 2010 devrait voir le trafic croître légèrement et une croissance supérieur à 4 % devrait intervenir à partir de 2011. L'impact global de la crise sur le trafic passager (différence entre les prévisions pré et post crise) devrait se situer autour de 9 % en 2016. Le trafic fret devrait décroître de 5 % en 2009 avant de croître à nouveau en 2010.

L'Airports Council International (ACI) prévoit une baisse du trafic de 4 % en 2009 avant une très faible reprise en 2010 et un rebond en 2011.

Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation européenne, estime que les vols IFR devraient décroître de 5 % en 2009 avant de repartir à la hausse en 2010 de 1,5 %. Les années suivantes jusqu'en 2016, le nombre de vol IFR croitra entre 3,5 et 4,5 %.

L'union des Aéroports Français (UAF) anticipe pour 2009 une baisse du trafic métropolitain comprise entre 1 et 4 %.

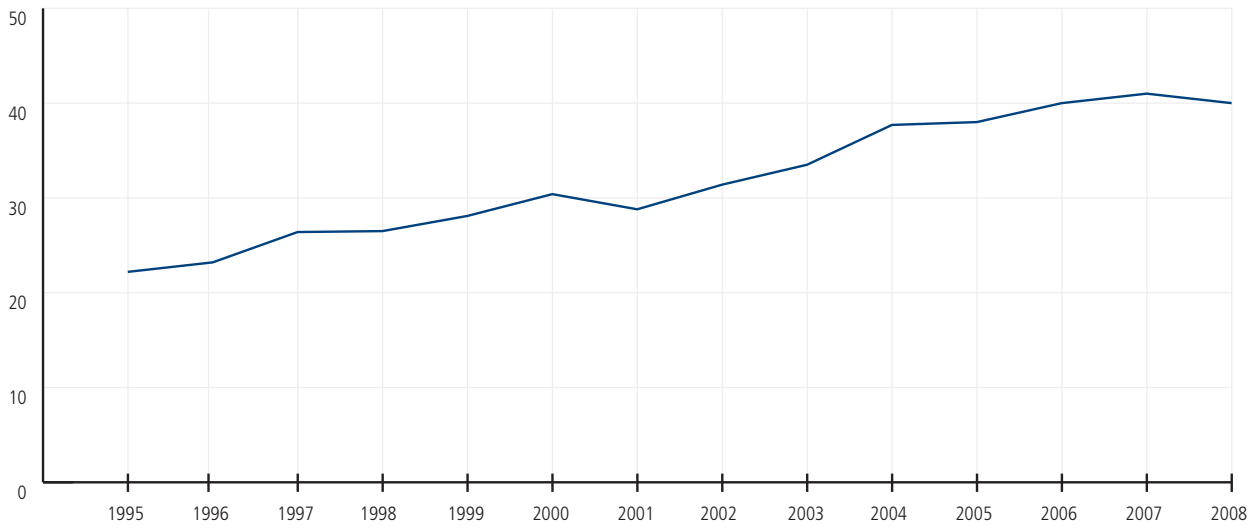
Dans ce cadre, Aéroports de Paris fait l'hypothèse d'une décroissance du trafic de passagers sur ses plates-formes comprise entre 2,5 et 4,5 % et d'une légère croissance en 2010.

Le régulateur français, représenté par le ministre chargé de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre chargé de l'aviation civile, a retenu comme hypothèse centrale du CRE un taux de croissance du trafic aérien moyen (en nombre de passagers) de 3,75 % par an sur la période 2006-2010. Par ailleurs, compte tenu de la nature incertaine des prévisions de trafic, le niveau de redevances est assujetti par le CRE à une formule d'ajustement en fonction du niveau réel de croissance du trafic (voir le paragraphe 6.4.1.1. "Les redevances").

6.2.3. Trafic de fret

La notion de fret aérien ne fait pas l'objet d'une définition internationale unique. Pour l'OACI, le fret aérien désigne les marchandises transportées contre rémunération à l'exception du courrier alors que pour l'IATA, le fret désigne tous les biens à l'exception des bagages, courrier y compris.

Évolution du trafic de fret mondial (en millions de tonnes transportées)



Le fret est une activité fortement complémentaire du transport aérien de passagers car elle permet de mieux utiliser les infrastructures aéronautiques tout au long de la journée, les compagnies cargo n'ayant pas les mêmes contraintes d'horaires que les compagnies de passagers. Le fret aérien s'organise autour de vols tout cargo et de vols mixtes (il est alors transporté dans la soute des avions passagers). Environ la moitié du fret aérien voyage dans les soutes des vols passagers. Selon IATA, le fret aérien représente environ 10 % des revenus de l'industrie du transport aérien et 35 % de la valeur des biens transportés à l'international.

Avec un volume de 2,39 millions de tonnes transportées (y compris courrier) en 2008, Aéroports de Paris figure au premier rang européen et au 6e rang mondial [15]. Ce volume représente près de 90 % du fret transporté sur les aéroports français [16]. Le volume transporté est en légère baisse par rapport à 2007 (- 0,7 %), en raison de la crise économique mondiale qui touche le transport aérien et impacte particulièrement le secteur du fret.

Le fret sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle

Avec 2,04 millions de tonnes en 2008, la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle accueille près de 90 % du fret du Groupe. 300 hectares de surfaces sont dédiées au fret, représentant environ 500 000 m² de bâtiments, desservis par environ 70 postes de stationnement avions. L'ensemble offre une capacité annuelle de traitement de l'ordre de 3,5 millions de tonnes par an. Une première zone accueille les activités d'Air France-KLM, premier opérateur mondial pour le transport international du fret (hors fret express), le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste, des Sociétés de fret gérées pour leur compte par la Sogafro, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris, dont Aéroports de Paris est actionnaire à 40 %. Une deuxième zone accueille le hub européen de FedEx, première entreprise mondiale de transport express.

Les deux principaux faisceaux sont l'Asie Pacifique avec 655 000 tonnes transportées, ce qui représente une hausse d'environ de 10,1 % par rapport à 2007 et l'Amérique du Nord avec 630 000 tonnes, en hausse de 2,2 %. Ces deux faisceaux totalisent près de 64% du trafic cargo parisien. 254 000 tonnes de courrier ont été traitées en 2008 sur les aéroports parisiens soit une baisse de 1,8 % par rapport à 2007. Le trafic national représente près de 45 % du trafic courrier total. Le courrier à destination des Etats-Unis est en forte hausse (+ 34,4 % en 2008), ainsi que celui à destination de l'Asie Pacifique (+ 67 %).

Stratégie en matière de fret

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de fret est de continuer à fournir les meilleurs services à tous les acteurs du fret pour les accompagner dans leur croissance. Ainsi, le Groupe entend mettre à disposition les terrains et les aires de stationnement des avions nécessaires pour accompagner l'évolution rapide de cette activité. Il est notamment prévu, au cours des années à venir, l'extension des aires avions de FedEx. Le Groupe soutient par ailleurs le développement et le déploiement d'outils encore plus performants permettant un traitement optimal et simplifié des marchandises, notamment au niveau des flux d'information et des procédures douanières.

En outre, Aéroports de Paris envisage de satisfaire la forte demande qui s'exprime en faveur de gares de fret banalisées modernes et fonctionnelles qui permettront d'améliorer sensiblement la productivité des opérateurs. Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, une gare de fret d'une superficie de 22 000 m² a été mise en service en juillet 2007. Elle doit permettre de traiter environ 140 000 tonnes de fret par an. Sur l'aéroport de Paris - Orly, une gare de fret de 14 700 m² a été mise en service en 2008.

Pour accompagner la croissance du fret aérien sur le long terme, Aéroports de Paris étudie des projets relatifs à la dématérialisation des documents liés au transport de fret aérien, afin d'accélérer le temps de traitement et de réduire les coûts, et au Cargo Community System (CCS) dont l'objectif est de mettre en place une plate-forme électronique assurant l'interface entre l'ensemble des systèmes informatiques des acteurs du fret (y compris ceux des douanes). Cet outil doit permettre d'intégrer les évolutions des procédures douanières et des exigences communautaires en matière de sécurité et de sûreté et accélérer le traitement du fret au sol tout en améliorant sa traçabilité. Il doit également permettre d'améliorer l'attractivité des plates-formes parisiennes et accompagner le développement des acteurs du fret déjà implantés sur les aéroports.

[15] *Source : OACI*
[16] *Source : Union des aéroports français (UAF): résultat d'activité des aéroports français 2008*

Aéroports de Paris est membre de l'association "Roissy Carex", constituée pour étudier la faisabilité économique et technique d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à la plate-forme aéroportuaire de Paris - Charles de Gaulle. Le projet ayant pris une dimension européenne grâce à des initiatives identiques en Belgique, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, c'est sous le label "EuroCarex" que des études complémentaires juridiques, techniques et économiques sont poursuivies afin de permettre un développement de l'intermodalité entre les pré et post acheminement par TGV Fret et les liaisons aériennes moyen et long courriers.

Enfin, Aéroports de Paris a pour objectif d'accroître l'attractivité de ses plates-formes en favorisant notamment, par des actions concertées et en réseau, l'implantation de centres de logistique et distribution européens dans les environs de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle.

Évolution future du trafic de fret

La plupart des études avant cette crise économique tablaient sur le long terme à une croissance mondiale du trafic aérien de fret en TKT comprise entre 5,3 % et 6,0 % par an en moyenne à l'horizon 2025.

Dans un communiqué publié le 24 mars 2009, IATA prévoit une baisse du volume de fret transporté de l'ordre de 13 % en 2009 et un taux de remplissage en baisse de 4,3 %.

6.2.4. Concurrence

Les premiers aéroports mondiaux en termes de trafic de passagers sont les suivants [17]

(en millions de passagers)

Rang	Aéroport	Trafic 2008	2008/2007
1	Atlanta	90,0	+ 0,7 %
2	Chicago O'Hare	69,4	- 8,9 %
3	London Heathrow	67,1	- 1,5 %
4	Tokyo Haneda	66,8	+ 0,1 %
5	Paris - Charles de Gaulle	60,9	+ 1,6 %
6	Los Angeles	59,1	- 5,3 %
9	Frankfurt-am-Main	53,5	- 1,3 %
11	Madrid-Bajaras	50,8	- 2,4 %
14	Amsterdam-Schiphol	47,4	- 0,8 %
25	Rome Fiumicino	35,1	+ 6,9 %

Concurrence avec les autres hubs

De nombreuses compagnies organisent désormais des alliances en vue de mettre en réseau leurs différentes dessertes, de façon à maximiser l'offre proposée à leurs clients. Le rôle de l'aéroport est essentiel puisque c'est le lieu de passage d'une desserte à une autre. Plus l'aéroport est performant, plus il offre de possibilités de correspondances, plus il est stratégique. Aéroports de Paris met ainsi à disposition du groupe Air France-KLM des infrastructures essentielles au fonctionnement du hub que ce groupe a implanté à Paris - Charles de Gaulle.

Dans ce contexte de consolidation du transport aérien autour de quelques grandes alliances et des principales compagnies aériennes qui les composent, Aéroports de Paris est principalement en concurrence avec le système aéroportuaire de Londres (123,4 millions de passagers en 2008), qui accueille notamment la compagnie British Airways et les membres de l'alliance OneWorld et avec l'aéroport de Francfort (53,5 millions de passagers en 2008), hub de Lufthansa et de ses partenaires de Star Alliance. Aéroports de Paris est cependant le plus puissant d'Europe puisqu'il offre plus de 23 800 d'opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures, ce qui le place loin devant Frankfurt-am-Main (14 000 opportunités), Londres-Heathrow (7 200 opportunités) et Amsterdam-Schiphol (6 900 opportunités) [18].

Le système aéroportuaire parisien est aussi en concurrence avec des hubs en développement, comme Madrid-Barajas (50,8 millions de passagers en 2008), siège de la compagnie Iberia et Munich-Franz Josef Strauß (34,5 millions de passagers en 2008), 2ème hub de Lufthansa. Enfin, Aéroports de Paris est en concurrence avec des aéroports plus lointains qui affichent leurs ambitions de devenir des plaques tournantes entre l'Europe, l'Amérique et l'Asie, comme l'aéroport de Dubaï (37,4 millions de passagers en 2008) pour la compagnie Emirates.

[17] *Source : OACI*
[18] *Source : Air France-KLM*

Concurrence avec les grands aéroports régionaux

Les premiers aéroports français en termes de trafic de passagers sont les suivants [19]

(en millions de passagers)

Rang	Aéroport	Trafic 2008	2008/2007
1	Paris - Charles de Gaulle	60,9	+ 1,6 %
2	Paris - Orly	26,2	- 0,9 %
3	Nice-Côte d'azur	10,4	- 0,2 %
4	Lyon-St Exupéry	7,9	+ 8,2 %
5	Marseille-Provence	7,0	0,0 %

Environ 48 % du trafic hors transit est national contre 52 % international[20]. La concurrence avec les grands aéroports régionaux français s'exerce principalement en matière de trafic international, une grande partie du trafic national de ces aéroports se faisant avec Paris.

Sur le segment du trafic international, les aéroports régionaux bénéficient depuis plusieurs années du développement du trafic point à point, notamment sous l'effet de la montée en puissance des compagnies à bas coût. Une étude de la DGAC de fin 2007 [21] indique que ces liaisons internationales point à point concernent exclusivement des destinations court et moyen-courrier vers l'Europe, à la seule exception de l'aéroport Nice-Côte d'Azur qui propose des vols réguliers notamment vers New York, Atlanta et Dubaï. Pour les destinations long-courrier, cette même étude note que près de 80 % des voyages au départ des grands aéroports régionaux français impliquent d'effectuer au moins une correspondance dans un hub majeur. 30 % de ces correspondances se font avec Paris - Charles de Gaulle.

Concurrence avec les aéroports spécialisés

Dans la mesure où elles représentent désormais un peu plus de 19 % du trafic passagers accueilli par l'aéroport de Paris - Orly, la présence des compagnies low cost, au premier rang desquelles figure easyJet, constitue pour les prochaines années un facteur de développement majeur de cette plate-forme.

Sur ce segment des compagnies à bas coût, les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly sont en concurrence avec l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui a accueilli 2,5 million de passagers en 2008. Cependant, l'aéroport de Paris - Orly se différencie de cet aéroport par sa proximité avec Paris, la qualité de ses installations (équipement des pistes, embarquement des passagers au moyen de passerelles), la diversité des commerces mis à disposition des passagers et la qualité des services qui leur sont offerts dans les terminaux.

Concurrence avec les autres moyens de transport

Si le train à grande vitesse est généralement privilégié pour les trajets de moins de trois heures, il cède le pas à l'avion pour les trajets de plus de quatre heures. L'aéroport de Paris - Orly, et dans une moindre mesure celui de Paris - Charles de Gaulle, sont confrontés à cette concurrence, qui devrait s'accentuer avec la densité croissante du réseau de TGV français et du réseau à ligne à grande vitesse en Europe. Néanmoins, le Groupe estime que ce réseau est également un atout pour drainer des passagers sur les vols long-courrier au départ de Paris, en particulier grâce à la gare TGV installée sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, qui accueille environ 3 millions de passagers par an.

Concurrence sur le marché du fret

Avec 2,39 millions de tonnes de fret traitées en 2008, Aéroports de Paris est le 6e aéroport mondial et le 1er aéroport européen [22]. Les principaux concurrents en Europe sont Francfort (7e aéroport mondial avec 2,1 millions de tonnes) et Amsterdam (14e aéroport mondial avec 1,6 millions de tonnes) qui en ont fait un axe important de leur stratégie de développement. Emirates cherche enfin à monter en puissance à partir de son hub de Dubaï (11e aéroport mondial avec 1,8 millions de tonnes).

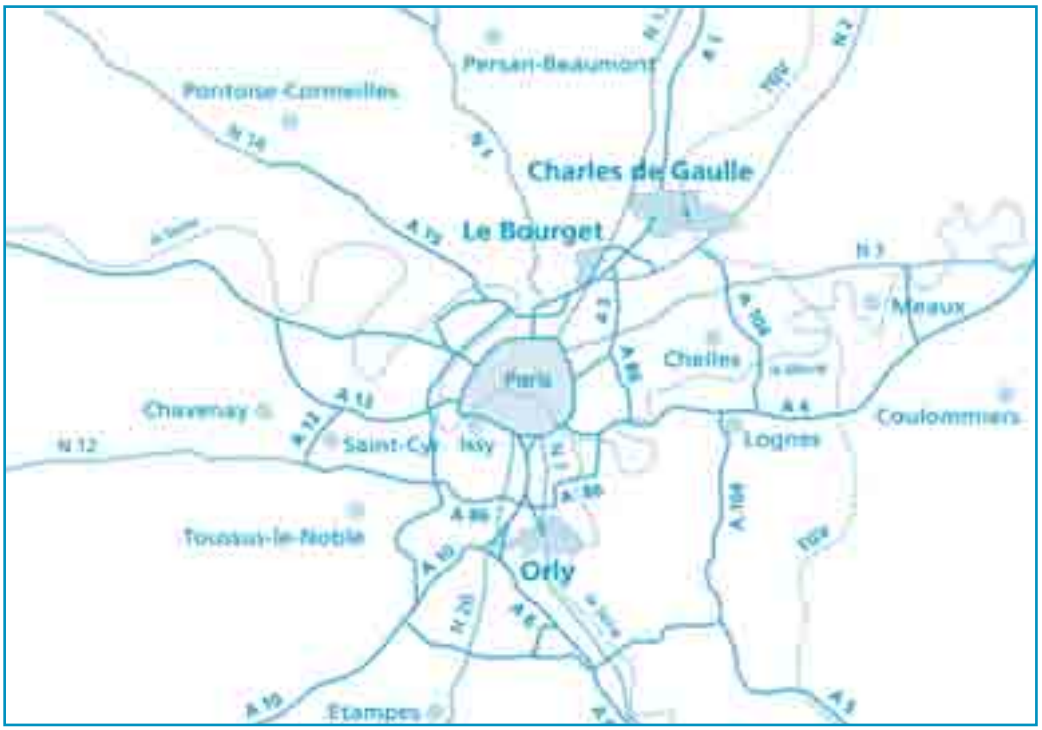
6.2.5. Facteurs de dépendance

Voir le paragraphe 4.1.4.

[19] *Source : Union des Aéroports Français*
[20] *Source : Union des Aéroports Français. Hors aéroport de Bâle-Mulhouse*
[21] *Notes thématiques de la Direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC, "Les Hubs, toujours indispensables à l'internationalisation des aéroports régionaux" (décembre 2007).*
[22] *Source : OACI*

6.3. DESCRIPTION DES PLATES-FORMES D'AÉROPORTS DE PARIS

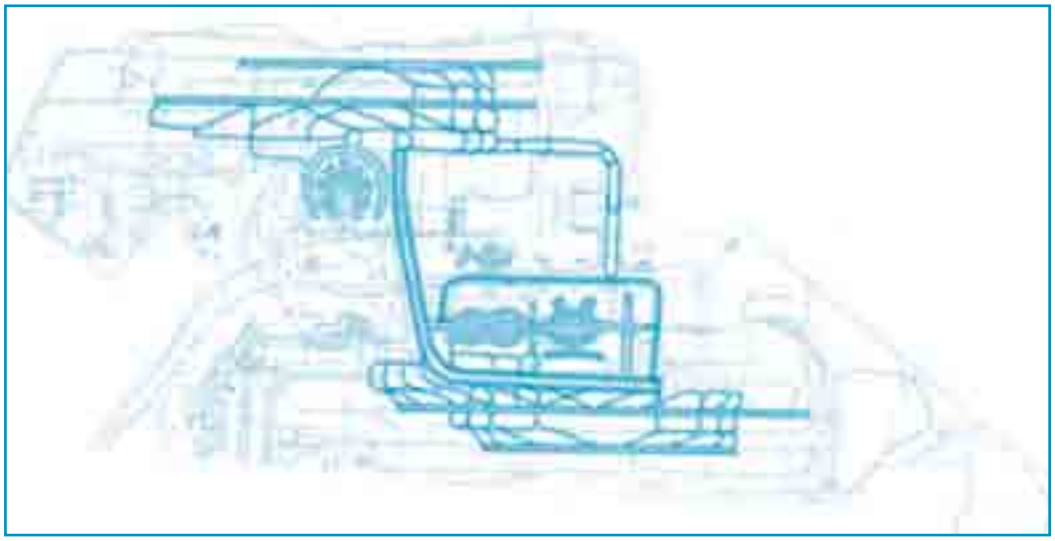
La carte ci-dessous présente la localisation des aéroports et aérodromes détenus ou gérés par Aéroports de Paris.



Près de 1 100 entreprises sont implantées sur les aéroports du Groupe, représentant près de 130 000 emplois directs et plus de 300 000 emplois indirects.

6.3.1. Paris - Charles de Gaulle

Description générale



Situé à 25 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est implanté sur 3 257 hectares. Il rassemble l'ensemble des liaisons commerciales long-courrier et intercontinentales du système aéroportuaire parisien géré par Aéroports de Paris, à l'exception de celles vers les DOM TOM et vers les Caraïbes, qui sont opérées au départ de Paris - Orly. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de l'aéroport, qui est la porte d'entrée du monde en France. Il dispose de trois aérogares de passagers d'une capacité de 71,8 millions de passagers et de six gares de fret. Avec 60,9 millions de passagers accueillis en 2008, il est le 5e aéroport mondial, le 2e aéroport européen et le 1er aéroport français. Près de 470 villes dans le monde ont été desservies au départ de Paris - Charles de Gaulle en 2008.

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est le siège d'environ 90 000 emplois et 700 entreprises.

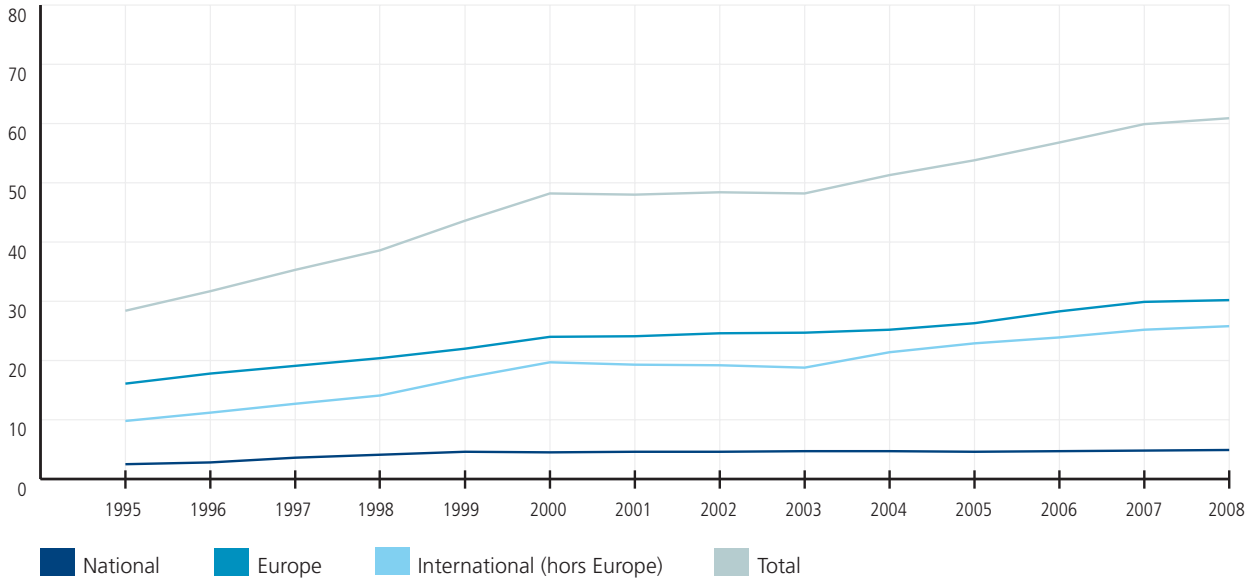
Les principaux atouts de l'aéroport sont la qualité de ses infrastructures, qu'il s'agisse des pistes ou des terminaux, la présence de compagnies leader mondiales au premier rang desquelles Air France-KLM pour le trafic de passagers et FedEx pour le fret, et enfin ses importantes réserves foncières.

Trafic

Le trafic point à point représente plus des deux tiers du trafic de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. De plus, la plate-forme est idéalement localisée pour attirer le trafic de correspondance qui alimentera le trafic long-courrier puisque Paris se trouve à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes d'Europe occidentale. Le taux de correspondance sur la plate-forme est de 31,7 % en 2008.

Paris - Charles de Gaulle est actuellement le hub mondial de la compagnie Air France-KLM et le principal hub européen de l'alliance SkyTeam. Avec plus de 23 000 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine [23], il est le plus performant des hubs européens. Il est également le hub européen de la compagnie FedEx et de la Poste et accueille également tous les principaux acteurs du fret international. D'une capacité de traitement de 3,5 millions de tonnes de fret par an, il offre de nombreuses possibilités de développement aux entreprises du secteur.

Évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle (en millions de passagers)



[23] *Source : Air France-KLM*

Les compagnies aériennes

Le terminal CDG 1 accueille le trafic international et Schengen et regroupe notamment les compagnies de Star Alliance, le terminal CDG 2 accueille le trafic international et Schengen notamment de la compagnie Air France-KLM et de ses partenaires de l'alliance SkyTeam et ceux des compagnies de l'alliance OneWorld et CDG 3 accueille principalement le trafic charter et les compagnies à bas coût.

(en millions de passagers)	Trafic 2008	2008/2007	Part dans le trafic total
Skyteam	37,3	+ 2,0 %	61,2 %
Star Alliance	5,3	+ 6,7 %	8,7 %
One world	3,0	- 7,4 %	4,9 %
Compagnies low cost	5,0	+ 4,2 %	8,3 %
Compagnies charter	2,4	- 16,2 %	4,0 %
Autres compagnies	7,9	+ 5,0 %	12,9 %
Total	**60,9**	**+ 1,6 %**	**100,0 %**

Les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle sont Air France-KLM (56 % du trafic), easyJet (3,8 %), Lufthansa (2,4 %), Vueling (1,8 %) et Alitalia (1,5 %).

Les pistes

La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace grâce à ses deux doublets de pistes dont la disposition physique permet une utilisation indépendante. Pour chacun des doublets, une piste est spécialisée pour les décollages, l'autre pour les atterrissages, ce qui permet une réduction des nuisances sonores occasionnées par le trafic. Grâce à ce système, la plate-forme peut programmer 114 mouvements (arrivées/départs) par heure à compter de la saison été 2009.

L'aéroport dispose de plus de 300 postes de stationnement avions dont 130 au contact des terminaux, ce qui représente 30 postes supplémentaires par rapport à 2007 grâce à l'ouverture de la jetée du terminal 2E et du terminal 2G. Sur les 170 postes au large, 70 sont dédiés au fret.

En 2008, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 551 174, en hausse de 1,4 % par rapport à 2007.

Les capacités

Les capacités nominales des terminaux ont augmenté de près de 25 millions de passagers entre 2006 et mars 2009 contre 19,4 millions prévus par le CRE pour la période 2006-2010 grâce à :

- la réévaluation des capacités des terminaux (+ 5,9 millions de passagers) rendue possible par la hausse du trafic annuel moyen par poste avion et l'optimisation systématique des circuits passagers ;
- l'ouverture de la Galerie Parisienne, de la jetée du terminal 2E et du terminal 2G ;
- la fin de la réhabilitation du terminal 1 ;
- la mise au contact de la darse Est du terminal 2E.

Capacité d'accueil de l'aéroport

En millions de passagers / an	A fin mars 2009	A fin 2008	A fin 2007	A fin 2006
T1	10,8	8,1	8,1	7,5
T2	56,9	55,8	49,4	36,1
2A	4,2	4,2	4,2	4,7
2B	5,4	5,4	5,4	4,9
2C	5,3	5,3	5,3	4,5
2D	8,0	8,0	8,0	6,7
2F1	7,5	7,5	7,5	5,8
2F2	6,2	6,2	6,2	5,0
2E	8,7	7,6	4,2	4,7
Galerie Parisienne	8,6	8,6	8,6	-
2G	3,0	3,0	-	-
T3	4,1	4,1	4,1	3,5
Total	**71,8**	**68,0**	**61,6**	**47,1**

Les accès à la plate-forme

La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transport routier et ferroviaire qui la rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des entreprises exerçant leur activité sur l'aéroport et la place à la pointe des pôles aéroportuaires en termes d'intermodalité. L'aéroport est accessible grâce à la proximité d'autoroutes, une gare TGV au cœur du terminal CDG 2, deux stations de RER et une importante gare routière à CDG 1. Enfin, le système de transport automatique CDGVAL relie les 3 terminaux de la plate-forme, les gares RER-TGV et les parcs de stationnement longue durée.

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle compte environ 27 000 places de parking dont environ 17 000 sont situées en parcs proches (au contact direct des terminaux). En 2008, le chiffre d'affaires des parcs de stationnement situés sur cet aéroport s'est élevé à 97,5 millions d'euros.

Pour le compte de l'Etat, Aéroports de Paris participe à la réalisation des études de faisabilité du projet CDG Express qui consiste en la réalisation d'une liaison ferroviaire rapide qui devrait relier le centre de Paris à la gare du Terminal 2 en 20 minutes. Aéroports de Paris apporte son concours à la définition des conditions d'insertion du projet dans l'aéroport en collaboration avec la SNCF et Réseau Ferré de France. Cette liaison permettra l'amélioration de l'accessibilité entre le centre de Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, tout en offrant un niveau de service élevé aux clients. CDG Express pourrait induire un doublement de la part du rail dans la desserte de l'aéroport. La mise en service pourrait intervenir entre 2013 et 2015.

Stratégie

En s'appuyant sur les atouts que constituent l'attractivité naturelle de la région Ile-de-France, la qualité de ses infrastructures aéroportuaires, l'intermodalité de la plate-forme et en consolidant ses positions sur le trafic de correspondance, le Groupe entend renforcer les fortes positions actuelles de Paris - Charles de Gaulle sur le trafic international long-courrier et tirer parti de la croissance soutenue de ce segment dans les prochaines années. Il s'est fixé pour objectifs de :

- accroître la capacité d'accueil de l'aéroport, (voir le paragraphe " Programme d'investissements "ci-après) ;
- mettre en œuvre un pilotage opérationnel plus performant au moyen de plusieurs outils, comme la certification aéronautique, le développement d'un pilotage opérationnel coopératif entre Aéroports de Paris, le prestataire de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes ou encore un suivi renforcé des flux de passagers et de fret ;
- développer l'intermodalité en tirant au mieux profit de la complémentarité avec le TGV ;
- améliorer la qualité de service, à travers la mise en place d'engagements qualité et de nouveaux services, par des innovations technologiques, par une attention accrue accordée aux passagers en correspondance, par une meilleure prise en compte des passagers handicapés ou à mobilité réduite et par une augmentation sensible du nombre de postes avions au contact des aérogares ;
- mettre en œuvre une politique commerciale compétitive grâce notamment à la dynamisation accrue des 36 000 m² de surfaces commerciales, une offre de parcs de stationnement mieux valorisée, une politique tarifaire plus en rapport avec les besoins des clients et un programme de maîtrise des charges.

Programme d'investissements

Grâce à la qualité de ses infrastructures aéronautiques, Aéroports de Paris estime ne pas avoir besoin d'engager d'investissements majeurs du côté des aires aéronautiques ou des pistes pour l'accueil des avions. En revanche, pour accompagner la croissance future du trafic aérien, Aéroports de Paris a mis en place un programme ambitieux d'investissements afin d'accroître la capacité d'accueil de ses terminaux et la qualité de ses équipements.

Plusieurs projets d'envergure concourant directement à l'achèvement du hub de CDG 2 ont été mis en service en 2007 et 2008, parmi lesquels :

- le CDGVal, métro automatique qui relie les terminaux 1 et 2 depuis avril 2007 ;
- La Galerie Parisienne, satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F, ouverte en juin 2007 ;
- le Tri Bagages Est (TBE), système de tri des bagages entièrement automatisé intégrant l'inspection filtrage des bagages de soute à 100 %, dont la première phase de mise en service a été effectuée en octobre 2007 ;
- la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E, rouverte en mars 2008. D'une capacité de 6,3 millions de passagers, portée à 7,4 millions de passagers en mars 2009, elle dispose de 4 600 m² de boutiques, bar et restaurants et de 14 postes avions au contact (10 au moment de son ouverture) ;
- le terminal régional 2G, destiné aux passagers de l'espace Schengen voyageant sur des appareils de 50 à 100 places, d'une capacité de 3 millions de passagers par an, et disposant de 20 postes avions au contact ;
- l'ouverture, en avril 2008, du 3ème quart rénové du terminal 1 qui fait l'objet d'une importante opération de réhabilitation depuis avril 2004, et l'ouverture du satellite 6 en décembre 2008. Le dernier quart rénové a ouvert en mars 2009.

Les investissements réalisés sur la plate-forme se sont élevés à 260,2 millions d'euros en 2008 (investissements de capacité, de restructuration et courants).

Le programme prévisionnel d'investissements 2009-2013 met désormais l'accent sur l'amélioration de la qualité de services. D'un montant de 1,6 milliard d'euros (euros 2009), il prévoit des opérations de restructuration et d'amélioration des infrastructures parmi lesquelles :

- la fin de la réhabilitation du terminal 1 dont le dernier quart a été rouvert en mars 2009 ;
- la réhabilitation du terminal 2B dont les études de faisabilité sont en cours et dont les travaux pourraient débuter en 2009 ;
- la fusion des terminaux 2A et 2C qui consisterait en la création d'un espace central doté de salons supplémentaires, de commerces et des fonctions de contrôle regroupées et dont la mise en service pourrait intervenir au cours du second semestre 2011 ;
- la poursuite des opérations d'extension de la base de FedEx.

Ce programme inclut également deux opérations de capacité ciblées :

- la construction du satellite 4. A ce stade, le coût du satellite est estimé à 560 millions d'euros (euros 2009), hors système de tri des bagages, et la capacité prévisionnelle à environ 7,8 millions de passagers ;
- l'extension des capacités de tri des bagages sous la Galerie Parisienne et le futur satellite 4.

Ce programme d'investissements pourra être adapté dans ses différentes composantes en fonction de l'évolution de la demande et du trafic.

6.3.2. Paris - Orly

Description générale

Située à 16 kilomètres au sud de Paris, l'aéroport de Paris - Orly est implanté sur 1 540 hectares. Il est spécialisé dans le trafic point à point sur les destinations métropolitaines, l'Europe, l'Afrique du Nord et les DOM TOM et est dotée de deux aérogares de passagers, Orly sud et Orly ouest. Avec 26,2 millions de passagers accueillis en 2008, Paris - Orly est le 2e aéroport français et le 11e aéroport européen. Plus de 280 villes ont été desservies en 2008. L'aéroport de Paris - Orly dispose d'une capacité de 30 millions de passagers par an (18 millions pour Orly ouest et 12 millions pour Orly sud). Paris - Orly offre également d'importantes opportunités de développement immobilier.

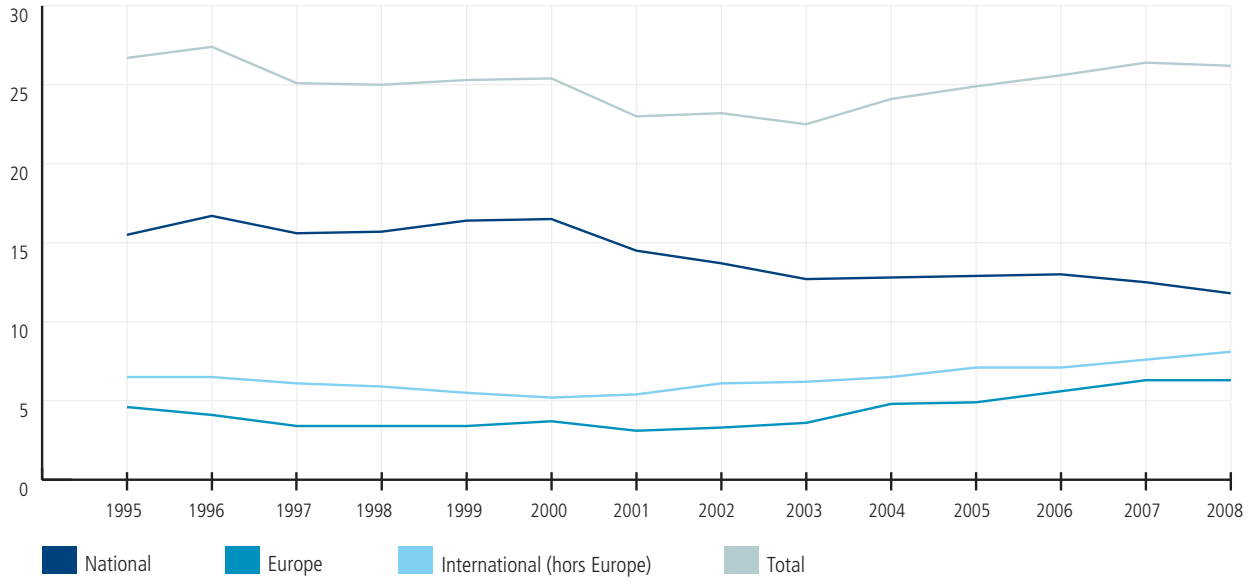
Siège de près de 28 000 emplois directs, l'aéroport de Paris - Orly est partie intégrante d'un pôle économique majeur d'Ile-de-France comprenant le marché d'intérêt national de Rungis, la SOGARIS (Société anonyme d'économie mixte de la gare routière de Rungis), les parcs d'activité de SILIC et le Centre commercial de Belle-Epine.

A l'égard des compagnies aériennes et des transporteurs de fret aérien, les principaux atouts de la plate-forme de Paris - Orly sont, d'une part, des coûts d'utilisation modérés grâce notamment aux distances de roulage pour les avions qui sont particulièrement faibles pour un aéroport de cette dimension et, d'autre part, la fluidité des pistes, qui assure une grande régularité d'exploitation.

Trafic

Le trafic de la plate-forme Paris - Orly est en quasi-totalité un trafic de point à point. L'évolution du trafic à Paris - Orly a été moins favorable que celle de Paris - Charles de Gaulle, du fait du plafonnement à 250 000 du nombre de créneaux aéroportuaires attribuables sur une année et de l'impact et de la forte concurrence du TGV sur le marché national, notamment celle du TGV Sud-Est et Est.

Évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Orly (en millions de passagers) :



Les compagnies aériennes

(en millions de passagers)	Trafic 2008	2008 / 2007	Part dans le trafic total
Skyteam	12,6	-6,8 %	48,2 %
Star Alliance	0,7	-34,4 %	2,6 %
One world	1,5	-4,8 %	5,7 %
Compagnies low cost	5,0	+18,5 %	19,2 %
Compagnies charter	0,7	-16,3 %	2,5 %
Autres compagnies	5,8	+8,7 %	21,9 %
Total	**26,2**	**-0,9 %**	**100,0 %**

Les principales compagnies présentes sur l'aéroport de Paris - Orly sont Air France-KLM (48,2 % du trafic), EasyJet (7,9 %), Iberia (5,7 %), Corsair (5,2 %) et Transavia (4,2 %).

Les pistes

L'aéroport de Paris - Orly dispose de trois pistes dont la capacité maximale de programmation est de 76 mouvements par heure. L'aéroport dispose de 104 postes de stationnement avion, dont 49 au contact des terminaux.

Contraintes réglementaires

Le trafic sur l'aéroport de Paris - Orly est assujetti à deux contraintes réglementaires. Un arrêté du 6 octobre 1994 du ministre de l'équipement, du transport et du tourisme limite en effet à 250 000 par an le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Paris - Orly. Par ailleurs, l'aéroport est soumis depuis 1968 à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00. En 2008, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 230 167, en baisse de 1,2 % par rapport à 2007.

Les accès à la plate-forme

La plate-forme de Paris - Orly se situe à la jonction des autoroutes A6 et A10. Elle est également desservie par le RER combiné avec une ligne dédiée de métro automatique, dénommée Orlyval.

L'aéroport de Paris - Orly compte environ 19 000 places de parking, environ 11 000 sont situées en parcs proches (au contact direct des terminaux). En 2008, le chiffre d'affaires des parcs de stationnement situés sur cet aéroport s'est élevé à 54,0 millions d'euros.

Stratégie de la plate-forme

L'aéroport de Paris - Orly a pour stratégie de tirer au mieux profit de ses atouts au premier rang desquels sa proximité de Paris, sa simplicité d'utilisation pour les passagers et son efficacité opérationnelle. La mise en œuvre de cette stratégie est bâtie autour de deux objectifs :

- le maintien de la croissance du nombre de passagers : compte tenu de la limitation imposée sur le nombre de mouvements que peut accueillir l'aéroport, l'atteinte de cet objectif passe par une augmentation de l'emport moyen par vol,
- le développement significatif des recettes commerciales générées par les 10 000 m² de boutiques grâce notamment à la rénovation des zones commerciales.

La concrétisation de la stratégie du Groupe à l'égard de la plate-forme de Paris - Orly se traduit par la mise en œuvre de plusieurs programmes d'action :

- l'adaptation continue des installations pour conserver son attrait d'aéroport facile d'utilisation pour les passagers et les compagnies aériennes et bien adapté aux vols point à point, et pour renforcer cette image dans le public,
- l'enrichissement de l'offre de services aux passagers, notamment en matière de parkings et de services marchands, avec la poursuite de grandes opérations de réhabilitation se traduisant notamment par des agrandissements des zones commerciales,
- le positionnement de l'offre destinée aux compagnies low cost sur un registre relativement haut de gamme, correspondant au niveau d'équipement de l'aéroport et à ses atouts intrinsèques,
- le développement d'une approche proactive des compagnies aériennes dont le positionnement commercial est le plus adapté à ces objectifs.

Programme d'investissements

Le Groupe compte renforcer l'attractivité de la plate-forme de Paris - Orly grâce à une modernisation des installations. Les investissements réalisés sur la plate-forme se sont élevés à 29,2 millions d'euros en 2008 (investissements de capacité, de restructuration et courants). Les investissements de restructuration ont porté sur l'achèvement de l'opération de réaménagement des circuits internationaux (départs et arrivées) d'Orly sud. Cette opération a permis de séparer les flux internationaux départ des flux internationaux arrivée pour créer un espace unique, non cloisonné, d'embarquement international et d'étendre et réorganiser la zone de commerces. Cette zone comprend également l'extension de la salle de livraison des bagages avec l'installation de deux nouveaux tapis de livraison.

Le programme prévisionnel d'investissements 2009-2013 s'élève à 196 millions d'euros (euros 2009) sur la plate-forme, hors investissements immobiliers. Les investissements immobiliers réalisés sur la plate-forme sont décrits au paragraphe 6.4.2.2 «Stratégie de l'activité immobilière «.

6.3.3. Paris - Le Bourget

Description de la plate-forme

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris - Le Bourget est le 1er aéroport d'affaires en Europe. Avec ses trois pistes et ses aires de stationnement, il peut accueillir tous types d'avions. Paris - Le Bourget est également un pôle important de l'industrie aéronautique : une trentaine de bâtiments accueillent plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires.

En 2008, le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères (atterrissages et décollages) s'est élevé à 67 000, en retrait de 8,8 % par rapport à 2007, et 140 000 passagers ont été accueillis sur la plate-forme.

La notoriété de la plate-forme de Paris - Le Bourget est renforcée par sa proximité au Parc d'exposition de Paris - Le Bourget, qui accueille notamment le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), qui s'y tient tous les deux ans et dont la prochaine édition est prévue du 15 au 21 juin 2009.

En outre, l'aéroport dispose de 43 hectares de réserves foncières immédiatement disponibles pour des activités industrielles et de transport aérien. La plate-forme de Paris - Le Bourget est un pôle important de l'activité immobilière du Groupe et une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris - Le Bourget est étroitement liée à l'aviation d'affaires.

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes sont interdits entre 22h15 et 6h00, sauf dérogation. Une charte de l'environnement et du développement durable a été rédigée en concertation avec les élus, les associations de riverains, les professionnels, à l'initiative du Préfet de Seine-Saint-Denis.

Le marché de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires est utilisée en tant qu'outil professionnel tant par des Sociétés que par des particuliers sous trois formes complémentaires :

- l'aviation d'affaires commerciale, dans laquelle des compagnies de transport à la demande louent des avions "taxis" avec leur équipage pour la durée d'un vol, et pour laquelle le coût des trajets dépend du type d'avion et du nombre d'heures de vol,
- l'aviation d'affaires en multipropriété, dans laquelle une compagnie fait l'acquisition d'une quote-part d'un avion correspondant à un certain volume annuel d'heures de vol,
- l'aviation d'affaires dite "corporate", dans laquelle une Société possède sa propre flotte et emploie son propre équipage pour ses besoins exclusifs.

Pour les voyageurs d'affaires, la plate-forme de Paris - Le Bourget présente plusieurs avantages :

- la rapidité des embarquements et débarquements grâce à la mise en place de procédures optimisées pour le transfert entre l'avion et le transport sol ;
- sa proximité avec Paris ;
- la discrétion et la confidentialité offertes dans les déplacements ;
- la possibilité, sous certaines réserves décrites ci-après, d'atterrir à n'importe quelle heure sur la plate-forme et d'atteindre des destinations non desservies par les lignes commerciales classiques ;
- la qualité des services fournis au sol et la possibilité de tenir des réunions à l'intérieur même de l'aéroport.

On recense près de 25 000 avions d'affaires dans le monde, dont environ 70 % se trouvent aux Etats-Unis et 10 % en Europe [24]. En France, ce mode de transport se développe notamment grâce aux formules de propriété partagée et de cartes d'abonnements proposées par de grandes compagnies d'aviation d'affaires, de nombreuses entreprises sont des clients occasionnels ou réguliers de l'aviation d'affaires. Avec environ 400 avions d'affaires immatriculés, la France occupe la deuxième position européenne, derrière l'Allemagne qui en compte environ 500 et devant le Royaume-Uni, avec un peu plus de 310 appareils. La forte croissance en termes d'unités livrées observée en 2005 s'est poursuivie en 2006 et 2007. Malgré le ralentissement des commandes et des cadences de production observé depuis fin 2008, la croissance à moyen terme du marché reste sur des perspectives fortes, de l'ordre de 13 000 unités à l'horizon 2025 [25].

[24] *Source : DGAC*
[25] *Source : étude Bearing point (2008) pour la DGAC*

Concurrence

L'aéroport de Paris - Le Bourget a conforté en 2008 sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe. Ses principaux comparables sont les aéroports de Farnborough et de Luton près de Londres (avec respectivement environ 21 500 et 27 800 mouvements annuels), l'aéroport de Genève-Cointrin (avec environ 38 000 mouvements d'affaires annuels) [26] et l'aéroport de Cannes-Mandelieu (avec environ 15 000 mouvements annuels) . Paris - Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires parmi lesquels figurent les compagnies Signature Flight Support, Netjets, Universal Airways, Aéro Service Executive et Dassault Falcon Services, et a amené les grands constructeurs que sont Dassault Falcon, Cessna Aircrafts, Embraer et Eurocopter à s'implanter dans la zone d'affaires de l'aéroport. Le rôle de place de formation aux divers métiers du transport aérien s'affirme avec le développement de l'entreprise Flight Safety International.

La présence de ces acteurs de premier plan sur la plate-forme, ainsi que sa proximité avec Paris, constituent des avantages concurrentiels forts qui selon Aéroports de Paris devraient favoriser la pérennisation de ce positionnement concurrentiel favorable.

Stratégie de la plate-forme

La stratégie de la plate-forme est bâtie autour d'une offre de prestations haut de gamme aux voyageurs d'affaires devant permettre d'accueillir une croissance du trafic d'affaires importante et de stimuler l'activité économique locale. Le marché de l'aviation d'affaires offre d'importantes opportunités de croissance avec l'émergence de nouveaux produits et services, le développement économique des pays de l'est européen (qui ne sont pas bien desservis par les compagnies commerciales) et l'accroissement des performances des avions d'affaires.

Investissements

Le Groupe a investi près 5,5 millions d'euros dans la rénovation de l'Espace Jacqueline Auriol (anciennement appelé hangar K1) qui accueille une compagnie d'aviation d'affaires Unijet et un hall de présentation et de livraison des avions Dassault. La réalisation de cet axe stratégique sera également rendue possible par la création de locaux d'activités mixtes. Par ailleurs un pôle hôtellerie, restauration et centre d'affaires, inexistant dans l'environnement immédiat de la plate-forme pourrait être créé. De nouvelles compagnies (XJET et Landmark aviation) prévoient la construction de complexes d'aviation d'affaires (hangars, locaux commerciaux et bureaux).

6.3.4. Aérodromes d'aviation générale

Aéroports de Paris gère dix aérodromes civils d'aviation générale situés en région Ile-de-France :

- Meaux-Esbly, sur une superficie de 103 hectares ;
- Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, sur une superficie de 237 hectares ;
- Toussus-le-Noble, sur une superficie de 167 hectares ;
- Chavenay-Villepreux, sur une superficie de 48 hectares ;
- Chelles-le-Pin, sur une superficie de 31 hectares ;
- Coulommiers-Voisins, sur une superficie de 300 hectares ;
- Etampes-Mondesir, sur une superficie de 113 hectares ;
- Lognes-Emerainville, sur une superficie de 87 hectares ;
- Persan-Beaumont, sur une superficie de 139 hectares ;
- Saint-Cyr-l'Ecole, sur une superficie de 75 hectares.

Par ailleurs, Aéroports de Paris assure la gestion de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

En 2008, ces 11 plates-formes ont enregistré un trafic d'environ 700 000 aéronefs légers, pour l'essentiel constitué d'aviation de loisirs, d'école et d'entraînement.

6.4. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

6.4.1. Services aéroportuaires

Les services aéroportuaires regroupent l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire d'aéroports des trois principaux aéroports de la région parisienne (voir paragraphe 6.3. "Description des plates-formes ").

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	1 982,8	1 836,9	+7,9 %
Résultat opérationnel courant	501,9	464,9	+8,0 %

[26] *Source : étude Eurocontrol "Business aviation in Europe", mai 2006*

6.4.1.1. Les redevances

La Société Aéroports de Paris est en premier lieu soumise à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'État de leur respect. Ces obligations sont décrites au paragraphe 6.5.10. "Le cahier des charges". Elle est en deuxième lieu régie, en matière de redevances, par le dispositif issu de la loi du 20 avril 2005 et du décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports.

Les services aéroportuaires rendus par Aéroports de Paris sont essentiellement rémunérés par des redevances, qui sont principalement fonction du nombre de passagers commerciaux au départ, du tonnage et du nombre de mouvements d'avions au départ ou à l'arrivée.

Aéroports de Paris et l'Etat [27] ont conclu le 6 février 2006 un Contrat de Régulation Economique (CRE) couvrant la période 2006-2010. Il fixe, au vu du programme d'investissements prévisionnel, les plafonds des taux moyens d'évolution s'appliquant respectivement aux redevances dites principales et à certaines redevances accessoires. Il détermine également les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris. Aux termes de ce contrat, l'évolution moyenne annuelle des tarifs des redevances principales ainsi que celle des tarifs des plus importantes redevances accessoires (voir ci-dessous) est plafonnée à 3,25 % par an hors inflation. En ce qui concerne les redevances principales, le plafond est par ailleurs ajusté par des facteurs basés sur l'évolution effective du trafic et la qualité du service par rapport aux principales hypothèses contractualisées. Les redevances ont évolué comme suit depuis le début du CRE :

	Au 1er avril 2009	Au 1er avril 2008	Au 1er avril 2007	Au 15 mai 2006
Redevances principales	**+ 5,5 %**	**+ 3,8 %**	**+ 4,25 %**	**+ 5,0 %**
Redevance d'atterrissage	- 7,3 % [28]	+ 1,6 %	+ 1,7 %	+ 1,6 %
Redevance stationnement	+ 20,0 %	+ 4,9 %	+ 5,6 %	+ 6,7 %
Redevance passager	+ 16,4 %	+ 5,0 %	+ 5,8 %	+ 7,2 %
Redevance carburant	- 100,0 %	+ 0,0 %	+ 0,0 %	+ 0,0 %
Redevances accessoires	**+ 5,3 %**	**+ 4,7 %**	**+ 4,2 %**	**+ 5,0 %**

Redevances principales

Les redevances principales comprennent la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager.

- La redevance d'atterrissage est perçue en contrepartie de l'usage par un aéronef de plus de 6 tonnes (soit la quasi-totalité des avions commerciaux) des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol. A compter du 1er avril 2009, elle comprend également le balisage lumineux des aires aéronautiques (en contrepartie de la suppression de la redevance de balisage). Elle est fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef et est modulée en fonction du groupe acoustique dans lequel est classé l'aéronef ; ces règles de modulations acoustiques évoluent au 1er avril 2009 pour les rendre plus incitatives. A chaque groupe acoustique et en fonction de la période de la journée (jour ou nuit) est associé un coefficient multiplicateur du tarif de la redevance. Les vols tout cargo ou postaux bénéficient en outre d'un abattement (5 % en 2009) qui devrait disparaitre à l'échéance 2010. Elle s'est élevée à 228,6 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance de stationnement dépend de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de celles de l'aire de stationnement : aire au contact d'une aérogare avec mise à disposition d'une passerelle, aire au contact sans mise à disposition d'une passerelle, aire au large ou aire de garage. Elle est perçue pour les aéronefs de plus de 6 tonnes. Elle s'est élevée à 102,2 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance par passager a pour assiette le nombre de passagers embarqués. Elle est dûe pour tous les vols au départ sauf pour les passagers en transit direct (en continuation dans le même avion et sous le même numéro de vol), les membres de l'équipage responsables du vol, les enfants de moins de deux ans. Son tarif varie suivant la destination du vol. A partir du 1er avril 2009, il est de 7,88 euros pour la métropole et pour l'espace Schengen, 8,67 euros pour l'Union européenne hors Schengen et les DOM COM, 19,20 euros pour l'international. Un abattement de 40,0 % sur le tarif de base est appliqué aux passagers en correspondance, c'est-à-dire aux passagers dont 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques et qui n'effectuent pas un aller-retour dans ce délai. Elle s'est élevée à 405,2 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation s'est élevée à 27,6 millions d'euros en 2008. Elle est intégrée dans la redevance de stationnement à compter du 1er avril 2009.

Conformément au CRE, Aéroports de Paris prévoit des évolutions de la structure des tarifs afin de refléter la nature des investissements consentis et de s'inscrire dans des schémas tarifaires comparables à ceux des grands aéroports européens.

La redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et la redevance de carburant sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste "redevances aéronautiques" (voir chapitre 9). Ce poste inclut également la redevance de balisage jusqu'au 31 mars 2009 (date à laquelle celle-ci est supprimée) qui est une redevance "accessoire" au sens du CRE (voir ci-dessous). Les redevances aéronautiques se sont élevées en 2008 à 774,7 millions d'euros, ce qui représente 31 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Redevances accessoires

Les redevances accessoires dont la tarification est encadrée par le CRE sont la redevance de balisage, la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, la redevance pour mise à disposition de certaines installations de tri des bagages, la redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage et la redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs.

[27] Représenté par le Minsitère de l'Économie, des finances et de l'Industrie d'une part et le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer
[28] Hors effet de l'intégration de la redevance de balisage dans la redevance d'atterrissage. En prenant en compte cet effet, les tarifs de la redevance d'atterissage évoluent en moyenne de - 2,0 %

- La redevance de balisage rémunère l'utilisation du balisage lumineux des aires aéronautiques. Elle est dûe chaque fois qu'un avion effectue un atterrissage ou un décollage dans des conditions de visibilité ayant nécessité l'allumage du balisage. Cette redevance est supprimée à compter du 1er avril 2009 et la rémunération de ce service est prise en compte, à partir de cette date, dans la redevance d'atterrissage. Elle s'est élevée à 11,1 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement comprend une partie fixe, assise sur le nombre de banques utilisées, et une partie variable, assise sur le nombre de passagers enregistrés hors correspondance et dont le tarif varie en fonction du type de destination. Elle s'est élevée à 38,0 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages dont la tarification n'est pas fixée par un contrat spécifique (par exemple celle du système de tri des bagages du terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle) est assise sur le nombre de bagages de soute embarqués. En incluant les loyers pour mise à disposition de trieurs à bagages privatifs, les recettes des systèmes de tri des bagages se sont élevées à 63,6 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage des avions varie en fonction de la taille de l'avion et distingue une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Cette redevance est perçue sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle où la prestation est fournie par Aéroports de Paris, mais ne l'est pas sur l'aéroport de Paris - Orly où l'activité est assurée par les transporteurs aériens via le cas échéant leurs prestataires d'assistance en escale. Elle s'est élevée à 13,9 millions d'euros en 2008 ;
- La redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique à 400 Hz pour les aéronefs est fonction de la masse maximale au décollage des avions et du statut du vol (Union européenne ou hors Union européenne) ;

Les redevances accessoires qui ne font pas l'objet d'un plafonnement tarifaire sont la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), la redevance de titres de circulation en zone réservée (badges), la redevance d'informatique d'enregistrement (Crews) et la redevance de traitement des eaux usées d'aéronefs, ainsi que la redevance d'atterrissage et la redevance de stationnement des avions de moins de 6 tonnes. Elles concernent également l'ensemble des loyers payés au titre de la mise à disposition de trieurs à bagages privatifs.

Toutes ces redevances, qu'elles soient plafonnées ou non par le CRE, sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste "redevances spécialisées", à l'exception de la redevance de balisage qui est comptabilisée en "redevances aéronautiques". Les redevances spécialisées se sont élevées en 2008 à 152,7 millions d'euros, ce qui représente 6 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Fixation des tarifs des redevances aéroportuaires

Conformément à la définition jurisprudentielle des redevances pour services rendus, les redevances aéroportuaires sont la contrepartie financière des services fournis par Aéroports de Paris aux usagers et doivent rester proportionnées aux coûts correspondants exposés par Aéroports de Paris. De surcroît, le code de l'aviation civile dispose que le produit global des redevances perçues ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. Il établit également que le montant des redevances aéroportuaires tient compte de la rémunération des capitaux investis pour fournir ces services. En application de ce principe, les tarifs des redevances sont fixés de façon à ce que, en tenant compte des prévisions de trafic de passagers et de marchandises sur les aérodromes, des objectifs d'évolution des recettes et des charges et des programmes d'investissements relatifs à un périmètre d'activités et de services prédéfinis, l'exploitant d'aérodrome reçoive une juste rémunération des capitaux investis, cette rémunération s'appréciant au regard du coût moyen pondéré du capital de l'entreprise.

Ce périmètre d'activité et de services, dit "périmètre régulé", comprend l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris SA sur les plates-formes franciliennes, à l'exception :

- des activités financées par la taxe d'aéroport, c'est-à-dire principalement les activités de sûreté, de prévention du péril animalier et des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) [29],
- de la gestion par Aéroports de Paris des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains [30],
- des activités d'assistance en escale entrant dans le champ concurrentiel [31].

La réglementation prévoit que les activités foncières et immobilières non directement liées aux activités aéronautiques, ou activités de "diversification immobilière" (par exemple les immeubles de bureaux en dehors des aérogares), sortiront de ce périmètre à partir de 2011. Le code de l'aviation civile ouvre également la possibilité à un prochain CRE de limiter la contribution des autres activités non aéronautiques au périmètre régulé, comme les activités commerciales ou certaines d'entre elles.

Enfin, l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes définit la grandeur que le régulateur prend en compte pour apprécier la juste rémunération des capitaux investis par l'exploitant sur le périmètre régulé, au regard du coût moyen pondéré de son capital, à savoir le retour sur capitaux employés (RCE ou "ROCE ") calculé comme le résultat opérationnel du périmètre régulé après impôt normatif sur les Sociétés rapporté à la base d'actifs régulés (valeur nette comptable des actifs corporels et incorporels relatifs aux périmètre régulé, augmenté du besoin en fonds de roulement de ce périmètre).

Évolution des tarifs des redevances

Le CRE couvre cinq périodes tarifaires, la première du 1er mai 2006 au 31 mars 2007 et les quatre autres commençant le 1er avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante.

Aux termes de ce contrat, l'évolution d'une période tarifaire à l'autre des tarifs des redevances est plafonnée par un "taux d'évolution de base". Ce plafond du taux annuel d'évolution des redevances principales et des redevances accessoires régies par le contrat est égal à i(n) + 3,25 %, où i(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE, calculé sur la période débutant le 1er octobre de l'année n-2 et se terminant le 30 septembre de l'année n-1.

Pour les redevances principales, ce plafond est ajusté par un facteur lié au trafic, un facteur lié à la qualité de service et un facteur lié aux investissements.

Le facteur lié au trafic compense, si l'évolution du trafic sort d'une plage de franchise prédéfinie, 70 % de l'excédent (ou du déficit) des recettes constatées par une moindre (ou plus forte) hausse des tarifs des redevances principales de la période suivante. Le trafic effectivement observé une année donnée est comparé à un trafic de référence, à savoir un trafic résultant d'une croissance annuelle de + 3,75 % pour le nombre de passagers et + 2,31 % pour le nombre de mouvements d'avions sur la période 2005-2010. Dans le calcul du trafic de référence, le trafic de passagers pèse pour 60 % et le nombre de mouvements d'avions pèse pour 40 %. La zone de franchise, c'est-à-dire celle où le facteur correctif lié au trafic est nul, correspond à une croissance annuelle comprise entre + 3,5 % et + 4,0 % pour le nombre de passagers et entre + 2,16 % et + 2,46 % pour le nombre de mouvements d'avions. Pour la période tarifaire 2009, le facteur d'ajustement lié au trafic est nul.

Le facteur lié à la qualité de service, susceptible de s'appliquer ponctuellement sous la forme d'un bonus ou d'un malus, résulte de la mise

[29] *Voir le paragraphe 6.4.2.1. "La sûreté"*
[30] *Voir le paragraphe 6.6.1. "Données environnementales"*
[31] *Voir le paragraphe 6.4.3. "L'escale"*

en place de 10 indicateurs : la disponibilité des postes de stationnement des avions, la disponibilité des passerelles télescopiques, la disponibilité des équipements électromécaniques, la disponibilité des tapis de livraison des bagages, la disponibilité des systèmes d'information du public dans les terminaux, la satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux, la satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols, la satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages, le délai de réponse aux réclamations, la réalisation du nombre prévu de nouveaux postes de stationnement avions au contact. Ce dernier indicateur a une pondération dix fois supérieure à la pondération des neuf autres indicateurs, cette dernière représentant 0,05 % du produit des quatre redevances principales. Pour la période tarifaire 2008, le facteur d'ajustement lié à la qualité de service s'élève à + 0,37 %.

Enfin, le facteur lié aux investissements prévoyait que si les dépenses d'investissements autres que celles relatives aux opérations dites de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière, cumulées du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2008, n'atteignaient pas 95 % du montant prévu initialement, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat viendrait en minoration du plafond des tarifs des redevances principales de la période tarifaire 2010. Le facteur d'ajustement appliqué aurait été égal à 26,6 % de la différence entre les investissements constatés sur la période 2006-2008 et 95 % des dépenses initialement prévues dans le CRE sur cette même période. Ce facteur ne s'est pas appliqué sur la période considérée.

Détermination des grilles tarifaires applicables aux termes du CRE

Pour l'application des principes de plafonnement et d'ajustement, Aéroports de Paris calcule le prix de l'ensemble des prestations sur la base de "grilles tarifaires". Cet ensemble de prestations et ces grilles tarifaires sont établis pour les redevances principales et pour les redevances accessoires selon des formules décrites dans le CRE. En application des formules précitées, le plafond d'évolution autorisé pour la période tarifaire 2009 était de 8,33 % pour les redevances principales et de 6,72 % pour les redevances accessoires.

Procédure de fixation annuelle des tarifs

Aéroports de Paris saisit la commission consultative économique de l'aéroport concerné au moins trois mois avant le début de chaque période tarifaire. Composée de représentants des usagers aéronautiques, des organisations professionnelles du transport aérien et d'Aéroports de Paris, elle a pour mission notamment de rendre un avis sur les propositions de modification tarifaire des redevances aéroportuaires et sur les programmes d'investissement. Ensuite, Aéroports de Paris notifie au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie des tarifs des redevances et, le cas échéant, des modulations de celles-ci, deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire. Enfin, les tarifs pour la période tarifaire considérée entrent en vigueur dans le délai d'un mois à compter de leur publication à moins que les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie n'y fassent conjointement opposition, en cas de manquement aux règles générales applicables aux redevances ou aux stipulations du contrat, dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification.

En cas d'opposition des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, Aéroports de Paris peut faire une nouvelle proposition en appliquant la même procédure. Dans ce cas, aux termes du CRE, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs et l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence sans que son terme ne soit changé. La nouvelle proposition d'Aéroports de Paris peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de façon à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au CRE. L'absence temporaire d'augmentation des tarifs pourrait ainsi être rattrapée. Dans ce cas, les niveaux maximaux des tarifs pour la période tarifaire suivante ne seront pas affectés.

Ajustements en cours d'exécution du contrat pour tenir compte de nouvelles redevances ou de coûts supplémentaires

Le CRE prévoit un certain nombre de mécanismes permettant de prendre en compte, en cours d'exécution du contrat, la création de nouvelles redevances, les transferts entre catégories de redevances, la création de nouveaux services, ou la prise en charge de nouveaux coûts qui n'auraient pas été prévus au moment de la signature du contrat. A ce titre, Aéroports de Paris a créé une nouvelle redevance accessoire à compter du 1er janvier 2008 pour les prestations rendues en matière de titres de circulation en zone réservée des aéroports (titres matérialisés par des badges), dont l'assiette est le nombre de badges demandés. Ces prestations étaient précédemment rémunérées par la taxe d'aéroport. De même, Aéroports de Paris a créé en juillet 2008 une redevance finançant les prestations rendues aux personnes handicapées et à mobilité réduite, calculée sur le nombre total de passagers embarqués sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly. Enfin, Aéroports de Paris a transféré le financement du service de balisage vers la redevance d'atterrissage à compter du 1er avril 2009.

Révision ou fin anticipée du contrat

Le CRE prévoit que, dans l'hypothèse où le trafic serait pendant deux années consécutives à l'extérieur de la zone de franchise correspondant à des scénarii d'évolution du nombre de passagers respectivement de + 1,25 % et + 6,25 % par an et du nombre de mouvements d'avions respectivement de + 0,77 % et + 3,85 % par an, l'Etat et Aéroports de Paris examineront la nécessité de réviser le contrat. De la même façon, le CRE prévoit que l'Etat et Aéroports de Paris conviennent de rechercher un accord amiable sur la nécessité d'une révision ou d'une fin anticipée du contrat en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat.

Préparation du nouveau contrat de régulation économique

Aéroports de Paris et l'Etat se sont engagés, dans le cadre du CRE, à préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant la période 2006-2010. Il peut être prévu de limiter la contribution des activités non aéronautiques au périmètre régulé pour les contrats pluriannuels couvrant des périodes postérieures à 2010.

6.4.1.2. La sûreté

Description de l'activité de sûreté

L'organisation de la sûreté sur les aéroports relève des Etats qui peuvent en déléguer la mise en œuvre aux exploitants d'aérodromes ou à d'autres intervenants.

Sous l'autorité du préfet compétent et sous le contrôle des services de l'Etat, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place :

- un service d'inspection filtrage des passagers (passage sous un portique permettant la détection de métaux complété éventuellement de palpations de sécurité) et de tous les bagages de cabine (examinés par un appareil à rayon X et éventuellement fouillés) ;
- un service d'inspection filtrage des bagages de soute en vertu duquel 100 % des bagages de soute sont inspectés selon des moyens définis par l'Etat et qui sont essentiellement des appareils de détection d'explosifs généralement intégrés dans le dispositif de traitement des bagages des plates-formes ;
- des mesures d'inspection filtrage des personnels et des véhicules à chacun des accès à la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports, en recourant en particulier à la biométrie ;
- des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (comptoirs d'enregistrement, salles d'embarquement etc.) ;

- des aménagements spécifiques en aérogares et hors aérogares : séparation physique des flux de passagers au départ et à l'arrivée, vidéo-surveillance des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels, clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes anti-retour, etc.

L'ensemble de ces mesures doit être décrit dans un programme de sûreté, établi par Aéroports de Paris et transmis pour approbation aux autorités de l'État. Les programmes de sûreté de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly ont été approuvés en 2008 respectivement par le préfet de la Seine-Saint-Denis et par le préfet du Val-de-Marne. Il précise les missions, les lieux, les moyens et les procédures mises en œuvre, et est complété par un programme d'assurance qualité qui décrit notamment le dispositif de supervision par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté. Cette démarche en matière de qualité des activités de sûreté a été prolongée par Aéroports de Paris qui a obtenu en mars 2006 la certification ISO 9001 Version 2000 délivrée par BVQI pour les activités de sûreté de la Direction de la Sûreté et de l'aéroport de Paris - Orly.

Environ 1 400 personnes sont employées par le Groupe pour assurer les fonctions sûreté et près de 2 900 sont employées par des entreprises prestataires spécialisées pour exercer les missions d'inspection filtrage.

À la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, le renforcement des mesures de sûreté a conduit à la hausse particulièrement rapide des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport qui sont passées de 173,7 millions d'euros en 2002 à 399,4 millions d'euros en 2008. Elles sont constituées notamment de charges de sous-traitance, de charges de personnel, d'amortissements des immobilisations et de charges de maintenance.

Financement de l'activité de sûreté

Les activités de sûreté, comme celles relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie des aéronefs et au service de prévention du péril animalier, sont financées par la taxe d'aéroport perçue sur chaque passager au départ et sur chaque tonne de fret et de courrier embarquée. Depuis le 1er janvier 2009, la taxe d'aéroport s'élève à 9,50 euros par passager au départ (8,75 euros en 2008 et 2007) et à 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier (inchangé depuis 2007). Par ailleurs, une majoration de 0,88 euros par passager au départ alimente le budget de l'Etat pour le financement de ces activités régaliennes sur les petits aéroports du territoire français (plates-formes dont le trafic annuel est inférieur à 2,2 millions de passagers).

Aéroports de Paris fournit aux ministres chargés de l'aviation et du budget les données relatives aux coûts exposés pour l'année en cours, l'année précédente et les années suivantes, nécessaires à la fixation du taux de la taxe. L'administration notifie ensuite à Aéroports de Paris les données retenues pour la fixation du taux de la taxe. Les activités de sécurité et de sûreté ne peuvent être, en cumul pluriannuel, ni bénéficiaires ni déficitaires. Le "bénéfice" ou le "déficit" cumulés enregistrés sont pris en compte pour la fixation du taux de la taxe des années suivantes. En 2008, le produit de la taxe d'aéroport s'est élevé à 388,9 millions d'euros, intégrant la reprise d'un produit constaté d'avance de 8,9 millions d'euros.

6.4.1.3. Les activités commerciales et de services

Les activités commerciales d'Aéroports de Paris désignent les activités payantes s'adressant au grand public : passagers, accompagnants, personnels travaillant sur les plates-formes. Elles comprennent par exemple les boutiques, les bars et restaurants, les banques et bureaux de change, les loueurs de voitures, la régie publicitaire et de façon générale tout autre service payant (Internet, stations-service, etc.).

Description générale de l'activité commerciale

Au cœur de la dynamique de développement du Groupe, les activités commerciales contribuent à la performance économique et à l'attractivité de ses installations. Aéroports de Paris intervient en tant qu'aménageur, promoteur et gestionnaire de zones et d'activités commerciales.

Les activités commerciales exploitées en zone publique se trouvent en amont des filtres de contrôle (douanes, police aux frontières, postes d'inspection-filtrage) et toute personne peut y effectuer des achats. Les activités commerciales exploitées en zone réservée se trouvent au-delà des filtres de contrôle. Elle inclut d'une part des espaces appelés "zone Schengen", qui ne donnent plus lieu au passage de la douane, et d'autre part la "zone sous douane", dans laquelle les passagers des vols internationaux à destination de tous les pays hors Union européenne, ou à destination des DOM TOM, peuvent y acheter des produits en duty free (hors taxe).

L'offre commerciale proposée dans les aérogares d'Aéroports de Paris est organisée autour de quatre catégories :

- le cœur de l'offre qui regroupe les alcools, le tabac, les parfums, les cosmétiques et la gastronomie (groupe Hachette, Société de Distribution Aéroportuaire [32] et Dufry) ;
- la mode qui inclut les secteurs de la confection homme et femme, les accessoires de maroquinerie, la bijouterie fantaisie, l'horlogerie et la joaillerie ;
- les activités de diversification qui comprennent l'offre de lunettes, les cadeaux, les produits techniques (photo, vidéo, son) ainsi qu'une sélection de produits issus de l'univers de l'enfant ;
- les activités de services que Relay assure sur l'activité presse par exemple.

Les boutiques, bars, restaurants et autres services marchands payants sont exploités par des tiers. Les gestionnaires de ces commerces versent à Aéroports de Paris un loyer dont une part est assise sur le chiffre d'affaires de l'activité considérée. Pour Aéroports de Paris, les revenus tirés des activités commerciales sont en conséquence fortement liés au chiffre d'affaires brut réalisé en caisse par les exploitants.

Aéroports de Paris perçoit également des revenus en provenance de la publicité qui est faite sur ses plates-formes, des redevances issues des loueurs de véhicules et des activités de banque et change.

[32] *Voir paragraphe 6.4.4.4. "Société de Distribution Aéroportuaire"*

Redevances perçues au sein du segment services aéroportuaires [33] :

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Activités commerciales	**251,8**	**230,0**	**+ 9,5 %**
Boutiques zone réservée	162,9	146,5	+ 11,2 %
Boutiques zone publique	9,7	9,1	+ 6,5 %
Bars et restaurants	24,7	23,6	+ 4,7 %
Publicité	20,4	17,6	+ 16,0 %
Banques et change	12,8	12,4	+ 2,8 %
Loueurs	12,1	11,9	+ 1,9 %
Autres	9,2	8,8	+ 4,4 %

Stratégie en matière d'activité commerciale

Aéroports de Paris a mis en œuvre un plan ambitieux d'extension des surfaces commerciales. En effet, le chiffre d'affaires par passager au départ est corrélé à la surface des zones commerciales, notamment parce que la taille des zones commerciales est fondamentale pour pouvoir déployer des concepts innovants et attractifs et diversifier l'offre proposée. Ce plan prévoit l'augmentation entre 2004 et 2010 de 34 % des surfaces de commerces, bars et restaurants, dont une augmentation de plus de 70 % des surfaces de boutiques en zone réservée.

Surfaces commerciales sur l'ensemble des terminaux :

En m²	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Boutiques en zone réservée	13 099	11 875	12 235	17 310	21 033	21 991	22 226
Dont en zone internationale	*10 581*	*9 177*	*9 460*	*14 355*	*17 068*	*18 140*	*17 988*
Dont en zone Schengen	*2 518*	*2 698*	*2 775*	*2 954*	*3 965*	*3 852*	*4 238*
Boutiques en zone publique	3 976	3 912	4 062	4 462	4 665	4 938	5 124
Bars et restaurants	20 096	18 518	18 724	20 693	22 369	22 803	22 462
Total	**37 171**	**34 305**	**35 021**	**42 465**	**48 067**	**49 732**	**49 812**

Le plan de développement des surfaces commerciales prévoit la refonte complète des zones commerciales des terminaux CDG 2A, CDG 2E, CDG 1 et CDG 3 à Paris - Charles de Gaulle. Sur l'aéroport de Paris - Orly, la transformation en profondeur de la zone commerciale du terminal sud a été entreprise. L'année 2008 a été marquée par la réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E en mars 2008, disposant de 4 800 m² de surfaces de vente (3 500 m² de boutiques et 1 300 m² de bars et restaurants), l'ouverture de la 2e tranche de commerces dans le hall international de l'aérogare d'Orly Sud en juin 2008 d'une surface de 1 300 m² (1 100 m² de boutiques et 200 m² de bars et restaurants), soit le double de la surface précédente, l'ouverture du terminal 2G d'une surface de 700 m² (450 m² de boutiques et 250 m² de bars et restaurants).

Ces extensions de surfaces commerciales permettront de faire passer le ratio de m² de surfaces de boutiques par million de passagers (exprimé en capacité nominale au départ pour l'ensemble des terminaux dédiés au trafic international) de 519 m² / million de passagers en 2004 à environ 650 m² / million de passagers en 2010 pour les zones internationales, soit une amélioration de plus de 25 %. A fin 2008, la densité s'élève à 661 m² / million de passagers.

Aéroports de Paris a entrepris des aménagements pour améliorer les emplacements, la visibilité, la configuration et l'ambiance des zones commerciales, ces éléments ayant un impact fort sur le taux d'arrêt moyen des passagers dans les boutiques. Ainsi, les points de vente alcools-gastronomie et parfums du hall 1 d'Orly Ouest ont été rassemblés en un magasin unique, agrandi et placé de manière centrale, à l'entrée de la salle d'embarquement. De même, les circulations des passagers au sein de la nouvelle jetée du terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle ont été étudiées afin d'améliorer l'exposition des passagers aux commerces.

L'offre produit a été élargie afin de favoriser les produits à plus forte marge et les produits qui permettent de satisfaire une demande plus ciblée. Le positionnement produit privilégiera les parfums et cosmétiques, la mode-maroquinerie, les accessoires, la bijouterie-joaillerie et la gastronomie, qui viendront compléter les points de vente alcools et tabac, ces derniers restant un segment particulièrement recherché par les voyageurs internationaux. Des activités de diversification visant à élargir l'offre à de nouvelles marques ou catégories seront par ailleurs développées et l'agrandissement des surfaces de vente rendra possible l'ouverture de nouveaux concepts. Le choix des enseignes sera par ailleurs mieux différencié entre les terminaux pour prendre en compte la clientèle particulière de chacune des aérogares : on trouvera ainsi des produits de luxe destinés à la clientèle internationale (passagers japonais, chinois, coréens…), tandis que l'offre sera plus diversifiée et accessible dans les terminaux à clientèle essentiellement française ou européenne. Certaines enseignes viseront à offrir un traitement différencié par sexe, âge, ou catégorie socioprofessionnelle, afin de mieux répondre aux attentes diverses des passagers et stimuler les comportements d'achat. La reconstruction de la jetée du terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle s'est ainsi accompagnée d'une refonte complète de l'offre commerciale avec l'arrivée de marques de luxe et de grands noms de la gastronomie et de la restauration. De même, il est prévu une refonte complète des commerces de l'activité mode et accessoires en 2009 sur les terminaux 2A, 2B, 2C, 2D, 2F et 3 de Paris- Charles de Gaulle et sur 800 m² supplémentaires dans le terminal 1, opérée par la Société Duty Free Paris

[33] *Le chiffre d'affaire perçu par Société de Distribution Aéroportuaire est comptabilisé dans le segment "autres activités"*

créée par Aéroports de Paris et The Nuance Group. Cette Société reprendra la totalité de l'activité mode sur le terminal 1 à Paris - Charles de Gaulle et Orly Sud et Ouest au fur et à mesure des échéances des contrats en cours. Elle exploitera également tout ou partie de surfaces de mode des nouvelles surfaces générée par les grands projets de jonction des terminaux 2A et 2C sur Paris - Charles de Gaulle ainsi que celles du futur satellite 4.

Afin d'augmenter le temps disponible pour des passagers pour fréquenter les boutiques, Aéroports de Paris améliore la gestion du temps et des flux passagers. Un ensemble coordonné de mesures est mis en œuvre le long du parcours du voyageur, depuis l'arrivée à l'aéroport (orientation vers les parkings automobiles, fluidification du trafic véhicules devant les terminaux) jusqu'à l'embarquement. Ces mesures visent également à mieux informer le passager, grâce à la diffusion d'une information temps - distance précise et actualisée, de façon à diminuer le stress lié au voyage et à le sensibiliser à l'offre commerciale (utilisation de plans de zones, amélioration de la signalétique).

Enfin, les actions mises en œuvre visent à poursuivre l'amélioration de la perception du positionnement prix de l'offre commerciale et la fidélisation de la clientèle. Le positionnement prix des boutiques et commerces bénéficie du nom de Paris, directement évocateur du luxe et de la qualité à la française. Aéroports de Paris entend poursuivre l'amélioration de la perception du rapport qualité - prix, notamment pour les segments de clientèle européenne et moyen-courrier, qui recherchent des produits plus accessibles et de consommation courante. Pour ces passagers, Aéroports de Paris diversifie l'offre avec des enseignes telles que l'Occitane, Swarovsky, Gérard Darel, Swatch, Cécile et Jeanne, etc. et met en œuvre un important effort de relations publiques et d'animations dans les points de vente.

L'offre de services aux usagers

Dans un souci constant d'amélioration de la satisfaction passagers et des prestations offertes à ses clients, Aéroports de Paris a mis en place des services modernes et adaptés. En matière d'information des passagers, ces services comprennent notamment un serveur vocal interactif (le 3950, proposant des informations sur les horaires des vols, les compagnies aériennes, les parcs de stationnement et les accès), un site Internet (www.aeroportsdeparis.fr qui recueille plus de 700 000 visites par mois), un magazine (Aéroports de Paris Magazine qui offre des informations sur Paris, sur l'actualité d'Aéroports de Paris et des informations promotionnelles sur l'offre commerciale), une chaîne de télévision (AEO, diffusée sur plus de 200 écrans) et des guides d'informations pratiques mis à disposition des passagers.

En matière d'accueil et de confort, Aéroports de Paris a entrepris de nombreux aménagements d'installations pour améliorer la convivialité et le confort des passagers : des comptoirs d'accueil et d'information dans tous les terminaux agrandis et réaménagés pour être plus visibles et accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, des aires de jeux pour les enfants et des espaces de jeux vidéo, des espaces "nurseries" pour les enfants en bas âge, des salons en salle d'embarquement accessibles après réservation en ligne, de nouveaux espaces de travail avec ordinateur et accès internet, la création d'espaces de massage et de soins, le remplacement et l'augmentation du nombre de sièges dans les espaces d'attente, et l'opération "gilets oranges", destinée à renforcer l'accueil des passagers.

L'offre Aéroports de Paris s'est également étendue avec le lancement du service "Parking Premium" proposant des places réservées proches des entrées d'aérogares, le lancement du service "Parking Vacances "garantissant une place au parking vacances de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle à un prix avantageux aux passagers stationnant plus de 5 jours, ou l'information sur les vols grâce à l'envoi de SMS aux clients ayant souscrit à ce service.

En matière de télécommunications, une offre en publiphonie est disponible, des bornes Internet ont été installées et Hub télécom, filiale d'Aéroports de Paris, a déployé un réseau Wifi permettant au grand public de se connecter à Internet sans fil.

6.4.1.4. Prestations industrielles

Les prestations industrielles recouvrent la production et la fourniture de chaleur à des fins de chauffage, grâce à des installations thermiques et à des réseaux de distribution d'eau chaude, la production et la fourniture de froid pour la climatisation des installations, grâce à des centrales frigorifiques (alimentées à l'électricité) et à des réseaux de distribution d'eau glacée, la fourniture d'eau potable et la collecte des eaux usées, la collecte des déchets et l'alimentation en courant électrique. L'essentiel de l'électricité consommée sur les plates-formes est achetée à l'extérieur, même si Aéroports de Paris dispose d'une certaine capacité de production pour pouvoir secourir immédiatement les installations aéronautiques en cas de panne. En 2008, le chiffre d'affaires réalisé pour les prestations industrielles rendues par Aéroports de Paris s'est élevé à 78,6 millions d'euros.

6.4.2. Immobilier

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	208,8	194,2	+ 7,5 %
Dont externe	*157,3*	*143,4*	*+ 9,7 %*
Résultat opérationnel courant	81,4	49,2	+ 65,5 % [34]

Les activités immobilières hors aérogares sont un axe stratégique de développement et sont appelées à devenir à moyen terme une source complémentaire de croissance pour le Groupe. En tant que propriétaire foncier et aménageur, Aéroports de Paris, aménage et viabilise les terrains qui seront mis ensuite à la disposition d'investisseurs ou d'utilisateurs moyennant le paiement d'un loyer. Aéroports de Paris intervient également en tant que développeur et réalise des programmes immobiliers destinés à ses besoins propres ainsi qu'aux entreprises désireuses de s'implanter sur les plates-formes. En tant que propriétaire immobilier, Aéroports de Paris assure la gestion (leasing, réhabilitation, modernisation) de ses actifs et propose des services de "facility management" (dépannage, gardiennage, nettoyage, courrier). Aéroports de Paris fournit des prestations immobilières à environ 650 clients externes, dont Air France-KLM, FedEx, Servisair Cargo, Paris Le Bourget Expositions, France Handling, Société Fret Service, HSBC lease et Foncière Ariane.

[34] *+ 24,9 % hors éléments non récurrents. Voir le paragraphe 9.3.3.*

6.4.2.1. Présentation de l'activité

Le chiffre d'affaires du segment s'est élevé à 208,8 millions d'euros en 2008. Sur les 157,3 millions d'euros provenant de locations à des tiers, 76,6 millions d'euros sont issus de locations de terrains, 67,4 millions d'euros de bâtiments et 13,3 millions d'euros de charges locatives et autres.

Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière

Aéroports de Paris est propriétaire de l'ensemble de son domaine foncier qui s'étend sur 6 686 hectares. Il se décompose comme suit :

En hectares	
Domaine foncier total	**6 686**
Domaine réservé aux activités aéronautiques	4 604
Surfaces non exploitables	850
Domaine utilisable pour l'activité immobilière	1 232
Domaine déjà utilisé	870
Par Aéroports de Paris	*335*
Par des tiers	*535*
Domaine disponible pour les développements immobiliers	362
Paris - Charles de Gaulle	*136*
Paris - Orly	*162*
Paris - Le Bourget	*43*
Aérodromes d'aviation générale	*21*

Les terrains disponibles pour le développement immobilier (362 hectares) ne peuvent accueillir que des projets compatibles avec le plan d'occupation des sols ou le plan local d'urbanisme de la commune d'implantation.

Les terrains loués à des tiers

Décomposition des terrains loués à des tiers :

En hectares	Paris - Charles de Gaulle	Paris - Orly	Paris - Le Bourget	Aéro-dromes d'aviation générale	Total
Terrains loués à des tiers, sur lesquels sont implantés des bâtiments [35] :	**286**	**126**	**87**	**36**	**535**
Liés aux activités aéronautiques	181	31	40	28	**280**
De diversification	105	95	47	8	**255**

En 2008, les nouvelles locations concernent, sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, l'extension de la zone de fret d'Air France (1,6 hectares), l'extension du hub de FedEx (5 hectares) et la base de Servair Acna (4 hectares) et, sur la plate-forme de Paris - Orly, une gare de fret de 14 700 m² implantée sur 4 hectares.

Le chiffre d'affaires issu des terrains loués à des tiers s'est élevé à 76,6 millions d'euros en 2008 (+ 10,1 % par rapport à 2007).

Bâtiments loués

Sur ses terrains, Aéroports de Paris possède environ 1 140 000 m² de surfaces hors œuvre nette (SHON [36]), correspondant à 960 000 m² de surface utile commercialisable. 800 000 m² sont destinés à être loués à des tiers, le solde (160 000 m²) étant occupé par Aéroports de Paris pour ses besoins propres. Le taux d'occupation des tiers était de 90,6 % au 31 décembre 2008, soit 725 000 m² effectivement loués. 335 000 m² sont situés sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, 270 000 m² sur la plate-forme de Paris - Orly et 120 000 m² sur la plate-forme de Paris - Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale.

Le patrimoine immobilier est classé soit en immobilier aéroportuaire, soit en immobilier de diversification. Les bâtiments en lien avec l'aéroportuaire comprennent des hangars de maintenance pour les avions (317 000 m²) et des locaux destinés au fret (220 000 m²). L'immobilier de diversification comprend des bureaux (90 000 m²), des locaux de logistique/transport (14 000 m²), des locaux d'activité et industriels (80 000 m²) et des lieux de vie comme des hôtels, commerces ou le Parc des expositions du Bourget (5 000 m²).

L'année 2008 a été principalement marquée par la mise en location de l'espace Jacqueline Auriol sur l'aéroport de Paris - Le Bourget (9 000 m²) et d'une gare de fret de 14 700 m² SHON sur l'aéroport de Paris - Orly.

[35] *Voir la définition dans le paragraphe suivant "Bâtiments loués"*
[36] *Article R. 112-2 du code de l'urbanisme. Somme des surfaces de plancher des différents niveaux de construction, déduction faite des surfaces de combles et sous-sols non aménageables, toitures terrasses, balcons et loggias, des surfaces non closes de rez-de-chaussée et des surfaces de parking*

Composée de 12 000 m² de zone de stockage surmontés d'une zone de bureaux de 2 700 m², cette gare dispose d'aménagements permettant d'accélérer le traitement des marchandises : niveleurs de quais devant chaque porte, zones de manœuvre élargies, hauteur sous plafond importante dans les magasins, etc. Elle a été construite afin d'adapter l'offre immobilière d'Aéroports de Paris à l'évolution des métiers du fret et permet aux opérateurs de fret d'augmenter de façon importante leur productivité puisqu'elle permet le traitement de 6 à 7 tonnes de fret par m² contre 4 tonnes par m² dans les autres gares de Paris - Orly. Aéroports de Paris a déjà loué la totalité des magasins de la gare et la plupart des bureaux. 40 000 m² de bâtiments ont été démolis durant l'année 2008 dans le cadre du projet Cœur d'Orly et du Projet Industriel Moteur (PIM 2) d'Air France à Paris - Orly qui consiste en la construction d'un bâtiment destiné aux opérations de maintenance des moteurs d'avions.

Le chiffre d'affaires issu des bâtiments loués à des tiers s'est élevé à 67,4 millions d'euros en 2008 (+ 17,0 % par rapport à 2007).

6.4.2.2. Stratégie de l'activité immobilière

La localisation des plates-formes, la qualité des dessertes et le rôle moteur des aéroports dans le développement économique régional et national représentent des opportunités de valorisation de l'activité immobilière d'Aéroports de Paris. En effet, l'implantation sur un aéroport procure un avantage concurrentiel pour les entreprises pour lesquelles la réactivité et la rapidité d'acheminement sont essentielles ou pour les entreprises internationales ayant besoin d'un accès facile à leurs clients, fournisseurs ou établissements dans le monde entier. Par ailleurs, la possibilité de proposer de grandes unités foncières d'un seul tenant représente une opportunité pour des entreprises cherchant à regrouper en proche banlieue parisienne des entités tertiaires, des activités de logistique ou de messagerie dispersées sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Le Groupe entend tirer parti de son potentiel foncier et immobilier pour en faire une source complémentaire de croissance de ses revenus à moyen terme. Cette politique s'appuie notamment sur les leviers suivants :

- un développement harmonieux et spécifique de chacune des plates-formes et une densification des emprises aéroportuaires ;
- une approche marketing et tarifaire adaptée à la diversité de l'offre et à la typologie des produits et des marchés visés : activités aéroportuaires, activités industrielles et logistiques, activités tertiaires ou activités de loisirs et de services ;
- une offre de services et de produits à valeur ajoutée favorisant l'efficacité et la compétitivité des entreprises qui choisissent de s'implanter sur les plates-formes : centres d'affaires, complexes hôteliers, commerces, restaurants, services, centres de loisirs,
- l'optimisation des risques et des engagements financiers.

Sur la période 2006-2010, le Groupe a annoncé vouloir aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette (SHON) de 315 000 m². Environ 30 hectares devraient accueillir des produits de type aéroportuaire et 30 hectares des produits de type de diversification. Compte tenu du décalage envisagé du projet Cœur d'Orly (représentait 70 000 m² dans l'objectif initial) et, à l'inverse, de la réalisation de nouveaux projets initialement non prévus (d'une surface de 40 000 m²), l'objectif initial de 315 000 m² a été révisé à la baisse à 285 000 m², dont environ 100 000 m² pour des bâtiments en lien avec l'aéroportuaire et 185 000 m² pour des bâtiments de diversification. Aéroports de Paris envisage de construire lui-même environ 92 000 m², le reste serait réalisé par des promoteurs et des investisseurs extérieurs avec, le cas échéant, en fonction des opportunités et optimisations financières, une participation d'Aéroports de Paris. Le montant de la construction de ces immeubles est estimé à 564 millions d'euros pour la période 2006-2010, dont environ 300 millions d'euros financés par Aéroports de Paris.

Entre 2006 et 2008, près de 200 000 m² SHON ont été livrés (soit 69 % de l'objectif recalé), représentant 44,8 ha (soit 75 % de l'objectif recalé). Les investissements correspondant à ces surfaces se sont élevés à 290,4 millions d'euros, dont 72,3 millions d'euros financés par Aéroport de Paris.

En 2008, Aéroports de Paris a investi 64,8 millions d'euros pour le développement immobilier, correspondant pour l'essentiel à la construction de la nouvelle gare de fret sur l'aéroport de Paris - Orly livrée en juin 2008 et à des projets en cours de construction. Les projets sous maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris portent sur l'extension des bâtiments FedEx (32 700 m² SHON) et le lancement de l'aménagement de la première phase du projet Cœur d'Orly. Les projets sous maîtrise d'ouvrage de tiers portent sur des terrains loués par Aéroports de Paris : l'extension de l'hôtel Ibis à Roissypole (8 600 m² SHON) et le projet PIM2 (projet industriel moteur) d'Air France à Paris - Orly pour 7 500 m² SHON.

En plus de son rôle d'aménageur, Aéroports de Paris pourra également investir plus en aval dans la chaîne immobilière, en finançant sur ses ressources propres tout ou partie d'un certain nombre de bâtiments, comme des gares de fret à Paris - Charles de Gaulle et à Paris - Orly. Les produits tels que des bureaux, des hôtels, des services ou locaux d'activité, pourront faire l'objet de partenariats avec des tiers, dans des proportions variables.

Le plan d'investissements immobilier pour la période 2009-2013 s'élève désormais à 356 millions d'euros, dont environ 70 % seront destinés à des projets d'immobilier de diversification, ce dernier devant, selon la réglementation actuelle, sortir du périmètre de régulation à partir de 2011.

Aéroports de Paris a entrepris en 2008 d'approfondir sa politique de partenariats avec de grands utilisateurs ou de grands opérateurs immobiliers français et s'est associé au groupement Altarea / Foncières des Régions pour développer une première tranche de l'opération Cœur d'Orly (voir section relative à Paris - Orly ci-dessous).

Paris - Charles de Gaulle

L'identité immobilière de la plate-forme est pour le moment marquée par le fret et les identités propres à chacun de ses quartiers (Fret, Maintenance et Fret Express, Roissypôle). A long terme, Aéroports de Paris envisage de développer un concept immobilier diversifié où les produits liés à l'aéroportuaire continueront à prédominer et où d'autres activités clés pourront naître et/ou se développer. C'est le cas des activités de bureaux, de locaux d'activités, de commerces et d'hôtels.

Pour accompagner la croissance du trafic fret express sur la plate-forme, FedEx et Aéroports de Paris procèdent à des travaux d'extension du hub FedEx, qui occupe déjà 77 000 m² de bâtiments sur 29,6 hectares. Une convention signée en 2007 prévoit l'extension des bâtiments sur 32 700 m² SHON (agrandissement du bâtiment du tri, création d'un dispositif de réception des colis, reconfiguration du dispositif d'accueil des camions et création de bureaux) et la réalisation d'aires à matériel et d'un parking à étages. L'aménagement du parking à étages et des aires à matériel ont été livrés et la mise en service des bâtiments devrait intervenir en septembre 2009. Ces travaux d'extension intègrent également la construction de nouveaux postes avions "gros porteurs" : les 5 premiers ont été livrés début 2007, 4 autres sont construits et doivent l'être en mars 2009. Des négociations sont en cours pour la construction de 4 autres postes, livrables en 2010. Aéroports de Paris construit l'ensemble de ces ouvrages, en est propriétaire et les loue à FedEx. L'investissement global s'élève à environ 88 millions d'euros.

Enfin, le projet Aéroville, développé par Unibail-Rodamco, consisterait en la réalisation sur 10 hectares d'un centre de commerces et de services de 50 000 m². Les enquêtes publiques réalisées en 2007 ont permis de mettre en compatibilité les plans d'occupation des sols avec le projet qui a obtenu l'autorisation de la Commission Nationale des Equipements Commerciaux

et le Permis de Construire en décembre 2008. L'ouverture de ce centre de commerces pourrait intervenir à partir de fin 2012.

Paris - Orly

L'aéroport de Paris - Orly a pour objectif de devenir d'ici à 15 ans un important pôle d'affaires au cœur du premier pôle d'activité au sud de Paris regroupant notamment le parc d'activités tertiaires Silic de Rungis, le marché d'intérêt national de Rungis, le centre commercial de Belle-Epine et la zone d'activités SENIA.

L'opération immobilière en cours la plus importante à Paris - Orly est celle de Cœur d'Orly, qui a pour vocation de créer un quartier d'affaires sur une partie des réserves foncières du Groupe proches de l'aéroport de Paris - Orly. A la suite d'une procédure de mise en concurrence, Aéroports de Paris a choisi en mars 2008 le groupement Altaréa et Foncière des Régions comme partenaire financier et développeur pour la première étape du projet. Aéroports de Paris participe au financement du projet à hauteur de 50 %, le groupement Altaréa/Foncières de Régions participant également à hauteur de 50 %. Au cours du premier semestre 2008, deux Sociétés immobilières, la SCI Cœur d'Orly Bureaux pour la réalisation des immeubles de bureaux et la SNC Cœur d'Orly Commerces pour la réalisation des immeubles de commerces, ont été constituées avec le groupement partenaire. Ces Sociétés sont contrôlées directement ou indirectement à 50/50 par Aéroports de Paris et le groupement Altarea et Foncière des Régions. Un contrat de promotion immobilière (CPI) a également été signé par chacune des Sociétés immobilières précitées et des filiales du groupement partenaire le 6 juin 2008 concernant les premiers îlots à développer.

Aux termes des statuts respectifs de SCI Cœur d'Orly Bureaux et SNC Cœur d'Orly Commerces, les parts sociales des associés (Aéroports de Paris d'une part et le Groupement Altaréa/Foncière des Régions d'autre part) et leurs affiliées ne peuvent, jusqu'à la date de commercialisation des immeubles, être transférées à un tiers. A l'issue de cette période d'inaliénabilité, un associé peut céder les parts sociales qu'il détient dans la Société immobilière concernée à l'autre associé, ce dernier pouvant accepter cette cession ou la refuser et exiger alors que la cession à un tiers pressenti porte sur l'ensemble des parts sociales que les associés détiennent dans la Société immobilière. Par ailleurs, chacun des associés a la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses parts sociales notamment en cas de situation de blocage mettant en danger la réalisation du programme immobilier Cœur d'Orly, la violation d'une obligation substantielle d'un associé concernant le financement dudit programme immobilier et l'application d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire.

Cœur d'Orly sera desservi par les moyens de transports en commun (ORLYVAL - RER B) et en particulier, par le projet de tramway Villejuif-Juvisy, déjà déclaré d'utilité publique, et le projet d'une nouvelle gare TGV sur la plate-forme. La première tranche de ce projet consistera en la construction de 160 000 m² dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de village de marques, commerces de proximités, restaurant et espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4*. Le projet a été conçu par Jean-Michel Wilmotte en qualité d'architecte coordonnateur et le paysagiste Philippe Thébaud.

Sous réserve de l'avancement de la commercialisation et de l'obtention des autorisations administratives, les premières livraisons pourraient intervenir fin 2011 / début 2012. La stratégie de commercialisation visera d'une part à positionner ce nouveau quartier d'affaires comme un lieu de référence dans le paysage immobilier francilien avec une offre tournée vers les grands utilisateurs (y compris pour les demandes supérieures à 30 000 m² SHON), notamment les groupes internationaux. Elle visera d'autre part à atteindre à court terme la masse critique de bureaux suffisante permettant de développer une large offre de commerces et services, différenciant ce programme de ceux des concurrents (concept de "village de marques", nombreux services de proximité…).

A ce stade, le coût de la 1ère tranche est estimé à près de 450 millions d'euros, hors hôtel. Aéroports de Paris est co-investisseur pour moitié dans les fonds propres du projet de bureaux et commerces, aux cotés du groupement Altaréa/Foncière des Régions.

Paris - Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale

Sur le site de Paris - Le Bourget, un programme de viabilisation a été mis en place afin d'accueillir notamment des entreprises du domaine aéronautique (centre de formation aux métiers aéronautiques et des bancs d'essai moteurs) et des entreprises du transport aérien d'affaires. 5 hectares devraient être développés, représentant une surface de 15 000 m² de locaux d'activités de type tertiaire.

6.4.3. L'escale

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	196,3	195,3	+ 0,5 %
Résultat opérationnel courant	-12,1	-11,6	+ 4,4 %

L'assistance aéroportuaire recouvre les différents services dont a besoin une compagnie aérienne lors de l'escale de ses avions sur un aéroport. On distingue dans ce cadre le service aux passagers (enregistrement, embarquement, transport au sol et navettes de bus, accueil à l'arrivée et traitement des bagages) et les services à l'avion (chargement, déchargement, ravitaillement, commissariat, nettoyage cabine, assistance au placement, repoussage de l'avion de son poste de stationnement, établissement de documents techniques).

Cadre juridique

Les activités d'assistance en escale nécessitent la détention d'un agrément préfectoral qu'Aéroports de Paris et sa filiale Alyzia ont obtenu pour les aéroports de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle.

Elles sont en pleine concurrence pour les services aux passagers (assistance administrative au sol et supervision, enregistrement des passagers, transport au sol) et certains services à l'avion (nettoyage, approvisionnement en carburant, entretien en ligne, opérations aériennes et administration des équipages, commissariat). Pour les opérations en piste, le traitement des bagages, le transfert du fret et courrier et le transport du terminal à l'avion, au moins un intervenant indépendant du gestionnaire de l'aéroport et de la compagnie dominante doit être autorisé à offrir ces services pour chaque terminal. Il est alors désigné par l'Etat, à la suite d'appels d'offres, après avis consultatif d'un comité des usagers composé des compagnies aériennes utilisatrices du terminal en question et de représentants de l'Etat. Un, voire deux opérateurs indépendants sont actifs sur chacun des terminaux de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, à l'exception des terminaux exclusivement utilisés par Air France et ses partenaires de l'alliance SkyTeam (terminaux CDG 2C, 2E et 2F) où Air France s'auto-assiste ou assiste ses partenaires.

Le marché

Sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, 65 % du marché de l'assistance en escale est détenu par l'assistance Air France, qui s'auto-assiste et rend cette prestation de service à ses partenaires de

l'alliance SkyTeam. Sur les 35 % restant qui représentent un marché d'environ 400 millions d'euros, le groupe Aéroport de Paris représente un tiers des parts de marché [37].

Le Groupe Aéroports de Paris est par ailleurs membre d'Aviance, une alliance mondiale de prestataires d'assistance en escale, forte de 13 membres et présente dans 20 pays sur plus de 120 aéroports dans le monde.

Stratégie de l'assistance en escale

Le marché de l'assistance en escale, à forte composante de main d'œuvre, est très concurrentiel. Les opérateurs sont en général des groupes internationaux, présents dans tous les métiers de l'assistance en escale, et disposant d'un réseau d'escale dans d'autres aéroports en Europe et dans le monde, ce qui leur permet d'assister les grandes alliances de compagnies aériennes qui sont à la recherche de prestataires capables de les accompagner sur l'ensemble de leurs destinations.

Cette concurrence forte s'exerce dans un marché globalement peu dynamique, surtout depuis mi-2008. Les compagnies aériennes, touchées notamment par l'augmentation du prix du pétrole et la diminution de la demande, ont pour objectif prioritaire d'utiliser les nouvelles technologies (la dématérialisation des billets, l'auto-enregistrement des passagers) pour réduire leurs volumes d'assistance au sol. Pour ce qui concerne les prix, la tendance est durablement à la baisse, les compagnies aériennes exerçant une pression tarifaire forte, dans un contexte de forte concurrence entre elles, notamment du fait de la montée en puissance des compagnies à bas coûts sur les destinations européennes. Le regroupement des compagnies aériennes en alliances est également un moyen pour elles d'améliorer leur pouvoir de négociation face aux prestataires de service d'assistance en escale.

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a décidé en 2007 de regrouper l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts. Ce regroupement a entraîné la fin de l'activité d'assistance en escale exercée directement par la Société Aéroports de Paris fin 2008 sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. Sur l'aéroport de Paris - Orly, la fin de ces activités est prévue dans le courant du premier semestre 2009. Aéroports de Paris, détenteur des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes, sous-traitera entièrement l'exécution des contrats à Alyzia. Le Groupe entend demeurer un acteur de référence de l'assistance en escale sur les plates-formes parisiennes, avec une présence multi aérogares et un bon rapport qualité prix.

6.4.4. Autres activités

En millions d'euros	Chiffre d'affaires			Résultat opérationnel courant		
	2008	2007	2008 / 2007	2008	2007	2008 / 2007
Société de Distribution Aéroportuaire [38]	184,5	163,6	+ 12,8 %	12,4	10,4	+ 19,0 %
Hub télécom	94,8	84,6	+ 12,1 %	8,4	7,6	+ 10,5 %
ADPi	106,3	64,0	+ 66,2 %	6,1	3,5	+ 73,2 %
Aéroports de Paris Management	13,1	10,6	+ 24,3 %	1,3	0,8	+ 58,0 %
Aéroports de Paris SA	3,9	4,1	- 6,0 %	- 3,0	- 0,9	+ 252 %
Total	**402,6**	**326,9**	**+ 23,2 %**	**25,2**	**21,5**	**+ 17,1 %**

[37] *Source : Aéroports de Paris*
[38] *Parts Aéroports de Paris*

6.4.4.1. Aéroports de Paris Management

Présentation

Aéroports de Paris Management a pour activité la gestion d'aéroports et la prise de participation dans des Sociétés aéroportuaires. La présence du Groupe dans le monde est illustrée par la carte suivante :

Les participations détenues par Aéroports de Paris Management sont les suivantes :

- Mexique : détention de 25,5 % de la Société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria (SETA), qui elle-même détient 16,7 % de la Société holding du Groupo Aeroportuario del Centro Norte (GACN) qui contrôle 13 aéroports du nord et du centre du Mexique, parmi lesquels l'aéroport international de Monterrey. Parallèlement, SETA a conclu en 2000 avec GACN un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. En 2008, les aéroports gérés par GACN ont accueilli 14,1 millions de passagers ;
- Belgique : détention de 25,6 % de la Société belge Liège Airport qui gère l'aéroport de Liège-Bierset. Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé en 1999 un contrat de gestion d'une durée de 15 ans. Avec 519 000 tonnes de fret en 2008, l'aéroport de Liège-Biers et est la 7e plate-forme européenne en matière de fret et fait l'objet d'un important programme d'extension de ses infrastructures. Il a accueilli 400 000 passagers en 2008 ;
- Guinée : détention de 29% de la Société guinéenne de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry (SOGEAC) assortie d'un contrat d'assistance technique d'un an renouvelable pour la gestion de l'aéroport. Aéroports de Paris Management accompagne notamment la SOGEAC dans les travaux de rénovation et d'extensions de ses installations. L'aéroport a accueilli 300 000 passagers en 2008 ;
- Arabie Saoudite : détention de 5 % de la Société saoudienne Matar chargée de l'exploitation et de la maintenance du terminal Hajj de l'aéroport King Abdulaziz International Airport à Djeddah. D'une capacité de 4 millions de passagers par an, ce terminal accueille les pèlerins pendant le mois du grand pèlerinage (Hajj) mais aussi tout au long de l'année pour le petit pèlerinage (Oumra). Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé un contrat d'assistance technique d'une durée de 5 ans renouvelables avec la Société Matar pour assurer l'exploitation du terminal ;
- Jordanie : détention de 9,5 % de la Société jordanienne AIG, Société concessionnaire de l'aéroport Queen Alia International Airport (QAIA) à Amman. D'une durée de 25 ans, le contrat de concession prévoit le réaménagement du terminal existant et la construction d'un terminal supplémentaire d'une capacité de 9 millions de passagers. Parallèlement, Aéroports de Paris Management détient à 100 % la Société jordanienne Jordan Airport Management (JAM) chargée de l'exploitation du terminal pour la durée de la concession. En 2008, l'aéroport a accueilli 4,5 millions de passagers ;
- République de Maurice : participation de 10 % dans la Société ATOL (Airport Terminal Operations limited), Société concessionnaire de l'aéroport International de la République de Maurice. D'une durée de 15 ans, le contrat de concession prévoit la construction et la gestion du nouveau terminal d'une capacité de 4 millions de passagers. Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé le 28 août 2008 avec ATOL, dont elle désignera le CEO, un contrat de management venant à échéance en 2014 pour l'assister dans la construction du nouveau terminal puis en assurer la mise en service et la gestion. En 2008, l'aéroport a accueilli 4 millions de passagers.

Aéroports de Paris Management a également signé des contrats de gestion ou d'assistance technique sans avoir pris de participation au capital :

- Egypte : contrat d'exploitation portant sur la gestion de 5 aéroports régionaux internationaux (Sharm el-Sheikh, Hourghada, Louxor, Assouan et Abou Simbel), entré en application en 2005 pour 6 ans. Ces aéroports ont accueilli 17,8 millions de passagers en 2008. Aéroports de Paris Management a également assuré l'exploitation de l'aéroport de Marsa Alam entre 2000 et septembre 2008.
- Algérie : contrat d'assistance technique de l'aéroport d'Alger, signé en juillet 2006 pour 4 ans renouvelables. Aéroports de Paris Management avait précédemment assisté l'aéroport dans l'ouverture de son terminal international. L'aéroport a accueilli 4,1 millions de passagers en 2008.

- Cambodge : contrat d'assistance technique des aéroports internationaux de Phnom Penh et de Siem Reap, signé en 2005 pour une durée initiale de 3 ans et renouvelé fin 2008 pour un an.

Stratégie

La stratégie du Groupe Aéroports de Paris en matière de prises de participations dans des aéroports à l'étranger est de développer, en fonction des opportunités qui se présenteront, une présence contrôlée à l'international qui préserve des relais de croissance future pour le Groupe dans un souci permanent de création de valeur. Au titre de l'accord conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group en 2008, les deux groupes s'engagent, sauf à ce que l'une des deux Sociétés déclare explicitement ne pas être intéressée, à poursuivre ensemble, le cas échéant, à travers leurs filiales respectives, Aéroports de Paris Management et Schiphol International, les projets qui se présenteront dans les formes les mieux adaptées à la structure de chaque affaire.

Aéroports de Paris Management et Schiphol International privilégieront dans leur approche commune les opérations susceptibles de renforcer le concept de double hub, notamment les opportunités intéressant le réseau de l'alliance SkyTeam, l'association des moyens des deux groupes pouvant permettre d'envisager des approches majoritaires ou de contrôle. Aéroports de Paris Management adoptera, soit en coordination avec Schiphol International, soit seul, une démarche opportuniste sur les autres cibles, intervenant en général via des participations minoritaires de préférence sur des aéroports en Europe (France comprise), ou dans des pays de l'OCDE. Elle accordera également une attention particulière aux pays au fort potentiel de développement que sont le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine. Aux prises de participations minoritaires seront associés des contrats de gestion ou d'assistance technique justifiant de la compétence d'Aéroports de Paris (et éventuellement de Schiphol Group) en tant qu'opérateur aéroportuaire. Dans les pays où ne pourront pas être envisagées des prises de participation capitalistiques, Aéroports de Paris Management pourra, conjointement avec Schiphol International, ou seul dans la mesure où Schiphol Group déclare ne pas être intéressé, intervenir à travers des contrats de gestion ou d'assistance technique relevant de sa compétence d'opérateur.

Dans tous les cas, Aéroports de Paris Management sélectionnera les projets sur la base d'un objectif de rentabilité satisfaisant compte tenu du niveau de risque anticipé, respectera des règles claires de sélection afin de limiter les risques, recherchera des opportunités sur des aéroports qui disposent d'un important potentiel de croissance et sur lesquels il pourra apporter une forte valeur ajoutée en termes de compétences en exploitation aéroportuaire et prendra en considération les possibilités de synergies avec les autres filiales du Groupe Aéroports de Paris intervenant à l'international. Les orientations stratégiques à moyen terme seront conditionnées par l'amélioration de la conjoncture économique actuelle. Aucune opération significative ne devrait être entreprise en 2009.

6.4.4.2. ADP Ingénierie

Présentation

ADP Ingénierie réalise des prestations de conception d'ouvrages, des missions de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie d'aéroports et d'infrastructures présentant des problématiques de gestion de flux complexes, telles que les aérogares et les grandes installations sportives et culturelles. Elle intervient à toutes les étapes des projets que ses clients souhaitent concrétiser :

- dans la phase de planification et de programme, par la réalisation de plusieurs types d'études technico-économiques (études de faisabilité, prévisions de trafic, dimensionnement des installations),
- dans la phase de conception initiale, par l'élaboration d'avant-projets (ce qui recouvre la définition initiale des éléments techniques et l'évaluation du coût de l'ouvrage et la définition de l'image architecturale du bâtiment et de ses caractéristiques géométriques),
- dans la phase de conception détaillée et de préparation des dossiers de consultation des entreprises pour définir de façon détaillée les spécifications techniques, les caractéristiques techniques des équipements, le coût prévisionnel de l'ouvrage et le délai estimatif de réalisation des travaux,
- dans la phase de construction, par le pilotage des projets et/ou l'accompagnement "post-projets" qui inclut notamment la vérification du bon fonctionnement des équipements.

ADP Ingénierie intervient principalement en milieu aéroportuaire, et essentiellement à l'international. Pour ce faire, deux filiales ont été créées en 2008, ADPI Libya portant les projets des trois aéroports libyens, et ADPIME, basée au Liban.

Sur le plan commercial, l'année 2008 a été une nouvelle fois excellente avec un carnet de commandes signées au 31 décembre 2008 d'environ 268 millions d'euros dont 135,5 millions d'euros gagnés en 2008.

Les principaux contrats menés en 2008 ont été :

- à Dubaï, la conception et supervision du terminal 3 et des satellites 2 et 3, la base de maintenance de la compagnie Emirates (7 hangars A380 déjà construits), les Tiara Towers et le nouvel aéroport international de Jebel Ali. ADP Ingénierie intervient principalement dans la conception du design sur la première phase de ce projet qui consiste à ouvrir en 2009 une piste, un terminal passager, une tour de contrôle, un terminal d'aviation d'affaires et un centre d'exposition. Elle est également chargée de préparer les documents d'appel d'offres pour sélectionner le ou les constructeurs et elle doit superviser les travaux des bâtiments des deux terminaux et de la tour de contrôle. La deuxième phase de développement consistera probablement à ouvrir 2 pistes complémentaires ainsi qu'un terminal passager.
- au Qatar, le nouvel aéroport international de Doha,
- à Oman, les aéroports de Seeb et de Salala,
- en Libye, la maîtrise d'œuvre d'études, le management de projet et la supervision des travaux des aéroports de Tripoli, Benghazi et Sebah,
- en Arabie Saoudite, la réhabilitation du terminal Hajj de l'aéroport de Djeddah.

En dehors du Moyen-Orient et de la Libye, ADP Ingénierie assure notamment la maîtrise d'œuvre de l'extension du Terminal 1 de l'aéroport de Dublin en Irlande, la maîtrise d'œuvre de l'aérogare Mohammed 5 de l'aéroport de Casablanca au Maroc, la réalisation du plan masse ainsi que l'extension du terminal de l'aéroport de Monterrey au Mexique, la maitrise d'œuvre des extensions de l'aéroport de Bogota en Colombie et le plan masse et de développement de l'aéroport de Salvador au Salvador.

Stratégie

ADP Ingénierie est l'un des bureaux d'étude leader sur son domaine au niveau mondial, et l'un des plus gros bureaux d'étude d'ingénierie en France. La stratégie d'ADP Ingénierie s'articule autour des trois axes suivants :

- maîtriser sa croissance en vue de mieux amortir les frais généraux et les coûts de développement liés aux projets ;
- adopter une stratégie de ciblage géographique des meilleures opportunités, en particulier dans le golfe persique, sans toutefois délaisser les régions stables présentant des risques faibles (France, Europe de l'Ouest et Japon) ni les marchés en fort développement (tels que l'Asie et l'Europe de l'Est) ;
- faire évoluer son portefeuille de projets pour saisir les opportunités de croissance rentable (systèmes de traitement des bagages, pistes, tours de contrôle) tout en continuant d'œuvrer sur les marchés qui ont fait sa notoriété (aérogares importantes, bâtiments industriels aéroportuaires et infrastructures complexes).

6.4.4.3. Hub télécom

Présentation

Hub télécom est un opérateur télécom spécialisé dans les services et réseaux de communications électroniques sur les plates-formes aéroportuaires et les sites à forte fréquentation de professionnels. Les solutions de mobilité développées répondent à tous les besoins de communication des entreprises qui travaillent sur les plates-formes depuis la téléphonie mobile (DECT, TETRA et GSM) jusqu'aux services de transmissions de données (Wifi, GPRS et prochainement Wimax) en passant par les solutions métiers (gestion des bagages, préparation des avions, informations temps réels sur les vols et géolocalisation).

Sur les aéroports, la clientèle de Hub télécom regroupe des compagnies aériennes et leurs assistants en escale, des transitaires, des affréteurs, des logisticiens, des hôtels, des loueurs de voiture et des services publics. Les services spécialisés et les solutions développées contribuent à augmenter la productivité de ces entreprises et participent de l'attractivité et de la compétitivité des plates-formes parisiennes. Le savoir-faire de Hub télécom est donc fortement complémentaire de celui d'Aéroports de Paris et marque le positionnement du Groupe comme prestataire de services à valeur ajoutée. La Société se développe également sur des sites d'activités complexes, comme des centres de congrès (tels que le Palais des Congrès de Paris), des parcs d'exposition (tels que le Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris) et le Marché d'Intérêt National de Rungis.

Hub télécom est propriétaire de son réseau sur les plates-formes d'Aéroports de Paris et propose à ce titre des prestations d'intégration de réseaux de télécommunications à ses clients. En outre, elle offre des prestations de conseil et d'ingénierie pour accompagner le développement de ses clients, avec une offre couvrant les domaines du marketing des services, de l'optimisation des coûts et de l'ingénierie réseaux. Enfin, Hub télécom propose aux gestionnaires de sites une offre d'externalisation de leur infrastructure de télécommunications.

A travers sa filiale Hub Télécom Région, la Société propose une offre de traçabilité, de géolocalisation et de vidéosurveillance vers le secteur Transport-Fret-Logistique (TFL). Au Maroc, Cires Télécom, dans laquelle Hub télécom détient 49 % du capital aux côtés de TMSA (Tanger Mediterranean Special Agency), a principalement pour objet la conception et l'exploitation de réseaux de télécommunications et la commercialisation de services de télécommunication sur l'aéroport de Tanger. Enfin, la Société Bolloré télécom, dont Hub télécom est actionnaire à hauteur de 10,5 %, s'est vue attribuer des autorisations d'utilisation de fréquences WiMAX sur douze régions françaises et a acquis huit licences régionales supplémentaires en 2008. Hub télécom sera chargée des déploiements et de la maintenance des infrastructures sur certains sites d'activité complexes et pourra ainsi offrir à ses clients des services spécifiques de haut débit "nomade" dans la continuité du Wifi. Hub télécom maîtrisera ainsi, en complément de son réseau de télécommunications fixes, un réseau radio capable de supporter les prochaines évolutions technologiques de l'IP ("Internet Protocol") et de garantir à la Société sa position de leader de services de télécommunications sur les sites complexes.

Stratégie

Hub télécom a pour ambition de devenir le leader des solutions de communication du monde aéroportuaire en Europe et des sites complexes en France, et de développer des solutions adaptées aux métiers spécifiques des entreprises du secteur transport fret logistique. Cette stratégie s'articule autour de 3 axes permettant de soutenir une croissance forte : être l'opérateur télécoms de référence sur les aéroports de la zone Europe, Moyen-Orient, Afrique (EMEA), devenir l'opérateur de téléphonie IP de référence au niveau national sur le secteur TFL, et devenir un intégrateur et un gestionnaire de solutions de traçabilité et de géolocalisation en France sur le secteur Transport-Fret-Logistique et sur les aéroports. L'acquisition en mars 2009 de la Société masternaut, leader européen de la géolocalisation et des services télématiques embarqués dont le chiffre d'affaires s'est élevé à 40 millions d'euros en 2008, s'inscrit cette stratégie.

6.4.4.4. Société de Distribution Aéroportuaire

Présentation

En parallèle de l'activité de location d'espaces à vocation commerciale [39], Aéroports de Paris exerce une activité de gestion directe d'espaces commerciaux à travers la Société de Distribution Aéroportuaire, en partenariat avec le spécialiste de la distribution aéroportuaire Aelia, filiale du groupe Lagardère Services. Chacun des partenaires détient 50 % du capital et a droit à 50 % dans les bénéfices et les réserves de la Société. L'ensemble des contrats permettant à la Société Distribution Aéroportuaire d'exercer ses activités viendront à échéance le 31 décembre 2013 et pourront éventuellement être prolongés pour une durée maximale de 15 mois. Les actions de la Société de Distribution Aéroportuaire sont inaliénables jusqu'au 29 avril 2013. Toutefois, les statuts de la Société offrent à chacun des associés la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses actions en cas de violation d'une clause statutaire, de mise en redressement judiciaire ou de réduction du capital de l'associé concerné en dessous du minimum légal. En outre, Aéroports de Paris bénéficie de la possibilité de provoquer l'exclusion d'Aelia en cas de perte du contrôle de celle-ci par le groupe Lagardère Services ou en cas de résiliation ou expiration de l'ensemble des baux conclus avec Aéroports de Paris fixant les conditions d'occupation par la Société du domaine aéroportuaire sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly. Aéroports de Paris et Aelia ont mis en place un pilotage bipartite et équilibré au travers d'un organe collégial dénommé "Comité", qui est composé de trois représentants de chacun des deux associés.

Ce partenariat permet de bénéficier de synergies entre les deux partenaires dans de nombreux domaines : organisation des parcours des passagers, marketing, merchandising. Une plus grande intégration entre l'exploitant d'aéroport et l'opérateur commercial permet une meilleure adaptation de l'offre aux attentes de la clientèle ainsi que le développement de nouveaux concepts de points de vente. Société Distribution Aéroportuaire gère la plupart des points de vente alcools, tabac, parfums, cosmétiques, et certaines activités gastronomie/confiserie de l'ensemble des plates-formes parisiennes. Elle se fournit exclusivement auprès de la centrale d'achat d'Aelia, ce qui lui permet de bénéficier des conditions négociées sur la base des volumes d'achats du groupe Aelia.

Stratégie

Société de Distribution Aéroportuaire a pour objectif de continuer à augmenter la dépense moyenne par passager et le taux d'arrêt [40]. Pour cela, la Société va continuer à renforcer la connaissance de ses clients afin de mieux répondre leurs attentes et leur proposer une offre plus ciblée, et à développer de nouveaux concepts commerciaux.

---

[39] *Voir paragraphe 6.4.1.3 "Les activités commerciales et de services"*

6.4.4.5. Duty Free Paris

Aéroports de Paris et The Nuance Groupe ont créé une co-entreprise Mode et Accessoires dont l'activité a commencé début février 2009 sur 660 m². Dénommée Duty Free Paris, elle disposera à terme d'environ 40 points de vente, répartis sur 5 000 m² (dont environ 45 % de nouvelles surfaces) dans les terminaux de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly. Spécialiste des concepts de boutiques textile, The Nuance Group est l'un des leaders du commerce aéroportuaire. Il détient 400 points de vente dans 60 aéroports à travers 20 pays. Aéroports de Paris réaffirme par ce partenariat sa stratégie de développement de ses activités commerciales, et se renforce sur le deuxième segment le plus dynamique "Mode et Accessoires". Il permettra de mettre en commun les expertises aéroportuaires, commerciales et de distribution des partenaires pour développer des concepts innovants et proposer de nouvelles marques.

Les actions de Duty Free Paris sont inaliénables jusqu'à décembre 2018. Toutefois, les statuts de la Société offrent à chacun des associés la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses actions en cas de violation d'une clause statutaire, de mise en redressement judiciaire ou de réduction du capital de l'associé concerné en dessous du minimum légal. En outre, Aéroports de Paris bénéficie de la possibilité de provoquer l'exclusion de The Nuance Group en cas de modification du contrôle de celle-ci ou en cas de résiliation ou expiration de l'ensemble des baux conclus avec Aéroports de Paris fixant les conditions d'occupation par la Société du domaine aéroportuaire sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly. Enfin, Aéroports de Paris dispose d'une option d'achat des actions détenues par The Nuance Group dans Duty Free Paris en cas de blocage persistant du fonctionnement de la coentreprise.

6.5. ENVIRONNEMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

6.5.1. La convention de Chicago

Signée en 1944, la convention de Chicago a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui compte 190 Etats membres. Elle est chargée d'établir les "normes et pratiques recommandées" permettant d'assurer que chaque vol est pris en charge de façon identique et uniforme dans l'ensemble des Etats parties à la convention. Elles concernent tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation internationale et traitent notamment des caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage et de tout autre sujet intéressant la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité de la navigation aérienne.

6.5.2. Réglementation communautaire

Aéroports de Paris est soumis aux règles du transport aérien et notamment :

- le règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, qui organise la libéralisation du transport aérien en Europe ;
- le règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires ;
- la directive n° 96/67/CE du 15 octobre 1996, qui a imposé l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escal ;
- le règlement (CE) n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 modifié relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté du transport aérien ;
- Le règlement (CE) n°1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
- la directive 2002/30/CE relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit.

6.5.3. Législation nationale

Aéroports de Paris dispose d'un droit exclusif pour l'aménagement, l'exploitation et le développement de ses aérodromes, et ce sans limitation de durée. Elle doit se conformer aux dispositions de droit commun applicables à tout exploitant d'aérodrome qui découlent principalement du Code de l'aviation civile, aux conditions particulières résultant essentiellement des dispositions de la loi du 20 avril 2005 et aux obligations résultant de son cahier des charges (voir ci-dessous).

6.5.4. Réglementation relative aux redevances

Voir paragraphe 6.4.1.1. "Les redevances "

6.5.5. Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique

Tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées aux aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont autorisés à en faire usage. L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique sont prononcées après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le Code de l'aviation civile classe les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique en cinq catégories, selon les caractères du trafic que les aérodromes doivent assurer. Les aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget sont classés en catégorie A, c'est-à-dire aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances. Les autres aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont classés en catégorie C, D ou E.

[40] *Nombre de passagers s'arrêtant dans les boutiques rapporté au nombre total de passagers*

6.5.6. Travaux sur les aérodromes

Les travaux de création ou d'extension d'infrastructures dont le coût est supérieur à 1,9 million d'euros donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact.

Les grands projets d'infrastructures de transports dont le coût est supérieur ou égal à 83 millions d'euros font l'objet d'une évaluation comprenant notamment une analyse des conditions et des coûts de construction, et d'exploitation de l'infrastructure, une analyse des conditions de financement et du taux de rentabilité financière, une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existant.

La création ou l'extension des pistes d'aérodromes de catégorie A d'un coût supérieur à 100 millions d'euros donne lieu à un débat public.

Les travaux de réalisation d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste ou exécutés en vue du changement de catégorie sont précédés d'une enquête publique.

Enfin, les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines font l'objet d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité dans des conditions fixées par un décret qui n'a pas encore été pris.

La délivrance des permis de construire relatifs aux opérations présentant un caractère d'intérêt national telles que les travaux d'aménagement et de développement sur les zones affectées au service public aéroportuaire relève de la compétence de l'État.

6.5.7. Propriété des actifs d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris dispose de la pleine propriété de tous ses actifs, qu'il s'agisse des terrains ou des infrastructures. L'exercice de son droit de propriété est toutefois restreint par la loi lorsqu'un ouvrage ou terrain situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public. L'État peut alors s'opposer à sa cession, à son apport, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonner sa réalisation à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions. Le cahier des charges détermine les catégories de terrains et d'ouvrages concernés, qui sont figurés sur des cartes qui lui sont annexées. Les zones concernées représentent environ 67 % de l'emprise foncière totale des trois plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget. Les restrictions à l'exercice du droit de propriété ne concernent en revanche que 14 % des emprises des réserves foncières.

Par ailleurs, la Société doit communiquer au ministre chargé de l'aviation civile les opérations d'équipement, représentant une surface bâtie supérieure à 10 000 m², qu'elle compte entreprendre ou dont elle compte autoriser la réalisation par un tiers dans l'emprise ou à proximité immédiate des aérodromes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly et qui sont étrangères au service aéroportuaire. Elle doit établir à cette occasion que ces projets n'ont pas d'incidence sur l'exercice du service public et qu'ils sont compatibles avec ses développement prévisibles.

Dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome qu'il exploite, décision qui relève de l'État, Aéroports de Paris versera à l'État 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale des immeubles qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles telle qu'inscrite au bilan des comptes de la Société au 31 décembre 2004, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. La valeur vénale des biens immobiliers sera déterminée par un comité d'experts qui appliquera les méthodes couramment pratiquées en matière d'évaluation des biens immobiliers. La convention concerne uniquement les immeubles qui appartenaient, avant son changement de statut, au domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris ou de l'État.

La préservation de l'espace aérien autour et sur les aérodromes est assurée au moyen de servitudes aéronautiques. Ces servitudes sont destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions générales de sécurité et de régularité. Les servitudes aéronautiques de dégagement comportent l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne et peuvent entraîner une limitation de hauteur pour les constructions. Les servitudes aéronautiques de balisage comportent l'obligation de pourvoir certains obstacles de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens.

Enfin, il existe un espace protégé autour des plates-formes, dans lequel sont établies des restrictions aux droits de construire, prévues notamment par les plans d'exposition au bruit destinés à limiter à terme le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores par l'institution d'une maîtrise de l'urbanisation [41].

6.5.8. Législation en termes de sécurité aéroportuaire

Aéroports de Paris est titulaire des certificats de sécurité aéroportuaires nécessaires pour l'exploitation des aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly, délivrés en 2006 pour une durée de cinq ans. La Société est tenue d'assurer un service de prévention du péril animalier dont l'objet est d'adopter les mesures propres à éviter les collisions entre les aéronefs et les animaux, dont les oiseaux. Elle est également tenue d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Par ailleurs, Aéroports de Paris a été désignée en tant qu'opérateur d'importance vitale et est soumise à ce titre à des obligations particulières au titre de la défense nationale.

6.5.9. Attribution des créneaux horaires

Un créneau horaire est une autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage. Les créneaux horaires ne sont pas attachés aux lignes mais aux transporteurs et sont attribués gratuitement. Un coordonnateur est chargé de distribuer les créneaux horaires selon les règles suivantes : tous les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a utilisés pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils lui ont été attribués (règle dite du grand-père ou "use-it-or-lose-it") et s'il les demande à nouveau pour la saison équivalente suivante. Les créneaux horaires restant disponibles (rendus par les transporteurs ou nouvellement créés), sont regroupés dans un "pool" et attribués pour moitié aux nouveaux arrivants et pour moitié aux transporteurs déjà présents sur l'aéroport. Pour Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle qui sont des aéroports dits "coordonnés ", le coordonnateur est l'association COHOR, l'Association pour la Coordination des Horaires, dont les membres

[41] *Voir paragraphe 6.6.1. "Données environnementales"*

sont Aigle Azur, Air Caraïbes, Air France, Airlinair, Air Méditerranée, Britair, CCM Airlines, Corse Air International, Europe Airpost, L'avion, Régional Compagnie Européenne, Transavia, XL Airways France, Aéroports de Paris, Aéroport de Lyon-Saint Exupéry et Aéroport de Nice Côte d'Azur.

Sur l'aéroport Paris - Charles de Gaulle, le nombre de créneaux horaires disponibles est fixé, pour chaque saison aéronautique, par un arrêté du ministre des transports, en fonction de la capacité du système de pistes et des aérogares. L'activité globale des avions est encadrée par un indicateur global mesuré pondéré (IGMP) puisque l'énergie sonore pondérée émise annuellement au niveau de la plate-forme ne doit pas dépasser la moyenne de ces énergies constatées sur la période 1999-2000-2001. L'activité de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est également soumise à des limitations entre 0h30 et 5h29 pour les arrivées et entre 0h00 et 4h59 pour les départs et les créneaux horaires nocturnes abandonnés ne sont pas réaffectés. Sur l'aéroport de Paris - Orly, le nombre total de créneaux horaires est plafonné à 250 000 par an, dont près de 33 000 sont réservés pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public. La plate-forme est soumise la nuit à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00.

6.5.10. Le cahier des charges

Le cahier des charges de la Société Aéroports de Paris fixe les obligations spécifiques d'Aéroports de Paris au titre de ses missions de service public. Il définit notamment les relations entre Aéroports de Paris et les différents intervenants sur les plates-formes du Groupe : les passagers, le public, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, l'Etat et ses établissements et services. A ce titre, Aéroports de Paris :

- procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aérodrome et peut procéder à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérodromes, après avis de ce transporteur aérien et, en cas de changement d'aérodrome, avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile ;
- assure l'accès et la circulation sur les aérodromes ainsi que l'accueil de certaines catégories de passagers, l'organisation d'un service de secours comprenant une permanence médicale, la diffusion des informations utiles aux passagers et au public et la réalisation d'enquêtes auprès des passagers. En cas de retards importants ou de perturbations du trafic, Aéroports de Paris doit mettre en place des moyens permettant de porter assistance aux passagers ;
- aménage les aéroports de telle manière que les besoins des transporteurs aériens, de leurs prestataires d'assistance en escale et des services de l'Etat en locaux et installations directement nécessaires à leurs activités puissent être satisfaits dans des délais raisonnables. Aéroports de Paris établit les consignes d'exploitation des installations et les horaires d'ouverture des aérodromes ;
- fournir au prestataire de services de navigation aérienne, en complément des services aux administrations de l'État, des prestations spécifiques, selon des modalités fixées par convention et présentées en annexe 5 ;
- est en charge des inspections sur les pistes et les voies de circulation avions, des mesures de contrôle d'adhérence et de taux de glissance sur les pistes, et, dans certaines conditions, de la régulation des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic ;
- désigne des agents habilités à veiller au respect des règles de police des aérodromes et des règles de stationnement sur les aéroports et doit également procéder aux aménagements propres à renforcer la sécurité, qu'il s'agisse de l'éclairage ou des dispositifs de vidéosurveillance ;
- assure, à la demande du ministre chargé de la santé, l'application de certaines réglementations sanitaires et fournit, dans les mêmes conditions, une information adaptée aux passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie ;
- assure l'application de la réglementation environnementale et est chargé à ce titre de la réalisation des mesures de bruit et des mesures relatives aux polluants atmosphériques, aux rejets d'eaux pluviales et d'assainissement ;
- délivre les autorisations d'activité sur les aéroports aux prestataires d'assistance en escale, aux transporteurs aériens qui s'auto-assiste, ainsi qu'aux autres entreprises qui exercent une activité industrielle, commerciale ou artisanale.

Le cahier des charges donne à l'État les moyens d'être informé sur la situation économique et financière de l'entreprise, notamment pour assurer le suivi de l'exécution du contrat de régulation économique. L'État exerce également un contrôle de l'usage que fait la Société des terrains et immeubles dont elle a la propriété, afin notamment de garantir la bonne exécution des missions de service public qui lui sont confiées [42].

L'article L. 251-2 du Code de l'aviation civile fixe les modalités de calcul du montant de l'amende ("sanction pécuniaire") que le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer, après avis du comité d'experts présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire ou administratif, en cas de manquement par Aéroports de Paris aux obligations spécifiques qui résultent du cahier des charges. Ce montant doit être proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. Dans le cadre de la procédure initiée par le ministre, Aéroports de Paris est entendu et peut se faire représenter ou assister. Le cahier des charges précise les dispositions de la loi sur cet aspect. Par ailleurs, le ministre chargé de l'aviation civile et les préfets en charge des pouvoirs de police sur les aéroports peuvent prendre, après mise en demeure, des mesures conservatoires aux frais d'Aéroports de Paris en cas de manquement "grave et persistant" de celui-ci aux obligations du cahier des charges.

6.5.11. Autres réglementations

Aéroports de Paris est soumis à la réglementation applicable aux établissements recevant du public.

Aéroports de Paris assure, en application du droit communautaire, une assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite pour accéder aux services aéroportuaires et circuler dans les installations, y compris pour embarquer et débarquer des aéronefs.

La passation des marchés dont le montant estimé hors TVA excède 412 000 d'euros pour les marchés de fournitures et de services et 5,15 millions d'euros pour les marchés de travaux doit être précédée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Aéroports de Paris une entité adjudicatrice au sens du droit communautaire.

[42] *Voir paragraphe 6.5.7. "Propriété des actifs"*

6.6. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

6.6.1. Données environnementales

La politique environnementale

La politique environnementale d'Aéroports de Paris repose sur quatre principes :

- l'intégration systématique de l'environnement dans toutes ses activités par application de la norme ISO 14001 sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget certifiées respectivement depuis 2001, 2002 et 2005 ;
- l'engagement d'agir en acteur responsable par la maîtrise des émissions polluantes grâce à l'utilisation de modes de transports "propres" ou l'utilisation de lampes à basses consommation ;
- la prévention des risques de pollution collectifs par le traitement des eaux pluviales et des déchets ;
- la promotion des bonnes pratiques environnementales auprès de ses partenaires et des parties prenantes riveraines à travers notamment les Maisons de l'Environnement et du Développement Durable installées sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly et qui offre un ensemble de bornes de consultation autour des thèmes d'intérêt des riverains.

Dans le cadre de la certification ISO 14001 des trois principales plates-formes, Aéroports de Paris propose à l'ensemble des salariés un catalogue de formations environnementales. En 2008, plus de 12 000 heures de formation ont été consacrées à l'environnement. Aéroports de Paris a également rédigé une charte de sensibilisation à l'environnement à l'attention des personnels intérimaires.

La certification de son système de management environnemental assure à Aéroports de Paris le respect strict de la réglementation environnementale en vigueur, la mise à disposition de ressources humaines et financières nécessaires, la recherche systématique de voies d'amélioration pour ses principaux impacts environnementaux (déchets, eaux, émissions atmosphériques…), la compétence de tous ses collaborateurs par la formation, la sensibilisation ou l'information, la maîtrise opérationnelle de l'impact de ses activités en situation normale comme en situation d'urgence, et enfin le contrôle de ses performances par des audits (internes ou externes) et d'autres pratiques de surveillance et de mesures (effectuées notamment par le Laboratoire d'Aéroports de Paris).

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle a mis en œuvre et fait certifier en 2008 un Système de management intégré (SMI), intégrant l'environnement, la qualité, la sécurité et la sûreté.

Mesures prises pour limiter les atteintes à l'équilibre biologique

Aéroports de Paris dispose de stations de traitement des eaux pluviales pour les plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle. Elles permettent de traiter si besoin les eaux de surface et de répondre aux exigences réglementaires de qualité de l'eau. Les eaux usées produites sur les plates-formes d'Aéroports de Paris sont collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement départemental, pour un traitement par le SIAPP (Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne). Sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Le Bourget, une procédure d'auto-surveillance des rejets d'eaux usées issues des différentes activités et industries d'une zone aéroportuaire est en place.

Le stockage et la distribution du kérosène des avions sont assurés par des Sociétés extérieures propriétaires des cuves et de l'oléoréseau dont elles assurent la maintenance et l'exploitation. Ce réseau fait l'objet d'un contrôle d'étanchéité quotidien. Ces lieux sont soumis à la législation sur les Installations Classées pour la protection de l'environnement (ICPE), qui est notamment la transcription française de la directive européenne SEVESO II. A ce titre, les installations font régulièrement l'objet d'audits qualité et de conformité par les Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

Le code de l'environnement définit une nomenclature qui classe les installations sous le régime de déclaration ou d'autorisation en fonction de la gravité des dangers ou inconvénients qu'elles peuvent présenter pour l'environnement ou la santé. Aéroports de Paris exploite des installations soumises à autorisation répondant à des prescriptions spécifiques définies par arrêté préfectoral comme les centrales énergétiques de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget au titre de leurs activité de combustion et de réfrigération. Un bilan de fonctionnement annuel communiqué aux autorités locales rend compte de leur conformité. Aéroports de Paris exploite également des installations soumises à déclaration se conformant à des prescriptions générales, telles que accumulateurs de charge et installations de combustions ou de remplissage de liquides inflammables. La politique de prévention mise en œuvre s'appuie sur une expertise interne, des audits d'évaluation de la conformité réglementaire dans le cadre des Systèmes de Management de l'Environnement et des contrôles réglementaires réguliers des pouvoirs publics (DRIRE ou STIIC, Service Technique des Inspecteurs des installations classées). Aucune entité du Groupe n'exploite d'installation classée susceptible de créer des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement (SEVESO seuil haut).

Le suivi environnemental de la qualité des sols et des risques de pollution de nappes phréatiques sous-jacentes est assuré par le laboratoire d'Aéroports de Paris. A ce jour, pour Paris - Orly, une vingtaine de diagnostics de qualité des sols ont été réalisés. Des diagnostics supplémentaires ont été effectués dans le cadre des programmes d'aménagement à venir, notamment pour l'opération Cœur d'Orly. Paris - Charles de Gaulle, de son côté, a fait l'objet d'une quinzaine de diagnostics. Enfin, pour Paris - Le Bourget, une campagne d'investigation générale a été menée en 2007, avec une quarantaine de sondages répartis sur des sites représentatifs de l'activité aéroportuaire. Ils n'ont révélés aucune anomalie significative. Par ailleurs, des études spécifiques ont été menées sur plus d'une vingtaine de parcelles. Des diagnostics ont également été engagés sur les aérodromes d'aviation générale, comme Saint Cyr l'Ecole et Toussus le Noble. Les zones à risque identifiées sur chacun des aéroports en 1999 par entretiens et compilation de documents historiques ont ainsi fait l'objet des vérifications complémentaires nécessaires demandées sur l'audit de conformité mené en 2005 sur Paris - Orly et début 2006 sur Paris - Charles de Gaulle. Elles ont permis de tester l'absence de pollution avérée sur certains sites et l'absence de dégradation sur les sites dont la pollution était déjà connue. Pour prévenir ces risques, des actions préventives ont été mises en œuvre : contrôles spécifiques de la qualité de la nappe phréatique et réalisation systématique de diagnostic des sols.

Mesures prises pour limiter les nuisances sonores

Afin de limiter les nuisances sonores pour les populations riveraines, le nombre maximal de créneaux horaires attribuables est fixé par la réglementation à 250 000 par an sur l'aéroport de Paris - Orly et un couvre feu est en place entre 23h30 et 6h00. Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, une limitation du trafic nocturne et un indicateur global de bruit mesuré pondéré (IGMP) ont été mis en place par la réglementation. La DGAC assure la mesure de l'IGMP sous le contrôle de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires).

Les modulations de la redevance d'atterrissage et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes permettent également de limiter le bruit dans la mesure où elles encouragent l'utilisation d'aéronefs moins bruyants et pénalisent les vols de nuit. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est recouvrée par la DGAC et destinée à financer des dispositifs d'isolation phonique au profit des riverains.

Dans le cadre de cette procédure, Aéroports de Paris assure la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation présentés par les riverains des aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly dont le logement est construit sous l'emprise d'un plan de gêne sonore (PGS). Le PGS est un document

qui délimite trois zones de gêne sonore ouvrant droit à l'aide à l'insonorisation. La Société est chargée de réceptionner les nouvelles demandes d'aides, les instruire, les présenter aux commissions locales compétentes qui sont consultées sur l'octroi des aides, et verser aux riverains les aides financières qui leur sont attribuées pour des diagnostics puis des travaux d'insonorisation. Aéroports de Paris a mis en place un service dédié au programme d'aide aux riverains, qui accompagne les riverains à chaque étape de son dossier. En 2008, 3 471 dossiers d'aide à l'insonorisation ont été traités.

Enfin, Aéroports de Paris met à disposition du public la visualisation des trajectoires aériennes au moyen de l'outil Vitrail (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne), disponible dans les maisons de l'environnement et du développement durable de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle (qui comprend également Paris - Le Bourget). Fin 2008, 15 communes possèdent ce terminal.

En 2008, les dépenses pour prévenir les conséquences de l'activité du Groupe sur l'environnement ont représenté, 3,8 millions d'euros au titre de la surveillance environnementale (bruit, eau, air). Les actions environnementales ont essentiellement consisté en des aménagements paysagers, le traitement des eaux pluviales et la collecte et l'élimination des déchets banals et dangereux.

En 2008, aucune indemnité n'a été versée au cours de l'exercice en exécution d'une décision judiciaire de nature environnementale. Aucune action de réparation significative n'a été nécessaire en raison de dommages causés à l'environnement.

Lutte contre le changement climatique

En tant que producteur d'énergie qui exploitant des sites de combustion de plus de 20 MW, Aéroports de Paris est soumis à la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. Au titre du plan national d'allocation des quotas d'émission de gaz à effet de serre, les quotas annuels alloués à Aéroports de Paris sont de 189 935 tonnes pour la période 2005-2007 et 181 239 tonnes pour la période 2008-2012. La Directive 2008/101/CE intégrant les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, à laquelle Aéroports de Paris s'était dit favorable, a été votée le 19 novembre 2008.

Aéroports de Paris a signé le 28 janvier 2008 la convention sur les engagements pris par le secteur de transport aérien dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. 7 engagements ont été pris :

- baisser de 10 % le temps de roulage moyen des avions de Paris - Charles de Gaulle avant 2015 en lien avec les acteurs concernés,
- appliquer une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale), notamment au futur quartier d'affaires Cœur d'Orly ainsi qu'au terminal 2G et au futur satellite 4 de Paris - Charles de Gaulle,
- réduire les consommations énergétiques internes de l'entreprise de 20 % par passager d'ici 2020 par rapport à 2004. Cet effort représente une réduction de 20 000 tonnes de CO_2 en 6 ans,
- lancer un programme d'installation d'énergies renouvelables avec finalisation des études avant fin 2008,
- réduire de 30 % les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers de la flotte automobile de l'entreprise d'ici 2012,
- contribuer, en partenariat avec les compagnies aériennes, à la limitation du recours aux APU (groupe auxiliaire de puissance) qui alimentent en énergie les avions en stationnement et émettent entre 15 et 30 fois plus de CO_2 qu'une alimentation électrique directe,
- promouvoir par un site Internet le co-voiturage pour les 120 000 personnes qui travaillent sur les plates-formes.

La politique de développement durable

La politique de développement durable repose sur trois axes : exceller dans le management environnemental de nos propres pollutions, renforcer la prise de conscience de nos intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes, et travailler à rendre notre développement acceptable et attractif auprès de nos diverses parties prenantes.

Elle est évaluée par une agence de notation extra-financière indépendante sur l'ensemble des domaines ou partiellement, en alternance tous les deux ans. Pour 2007, Aéroports de Paris a obtenu la note A+. En 2008, cette note a été confirmée lors de l'évaluation partielle, et le périmètre de la notation extra-financière étendu aux filiales ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Hub télécom.

Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental, a remis en décembre 2008 un rapport de recommandations pour l'élaboration d'une charte de développement durable pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. Ce rapport préconise une série de mesures dont la plupart entérinent les dispositifs réglementaires issus du Grenelle de l'environnement et les actions menées par Aéroports de Paris et propose de nouveaux organes de gouvernance orientés vers les relations avec les parties prenantes ainsi que la création de pôles spécifiques afin de dynamiser la promotion du territoire.

6.6.2. Indicateurs environnementaux

Ces chiffres concernent les consommations propres à Aéroports de Paris SA ainsi que les consommations relatives aux tiers installés sur ses aéroports.

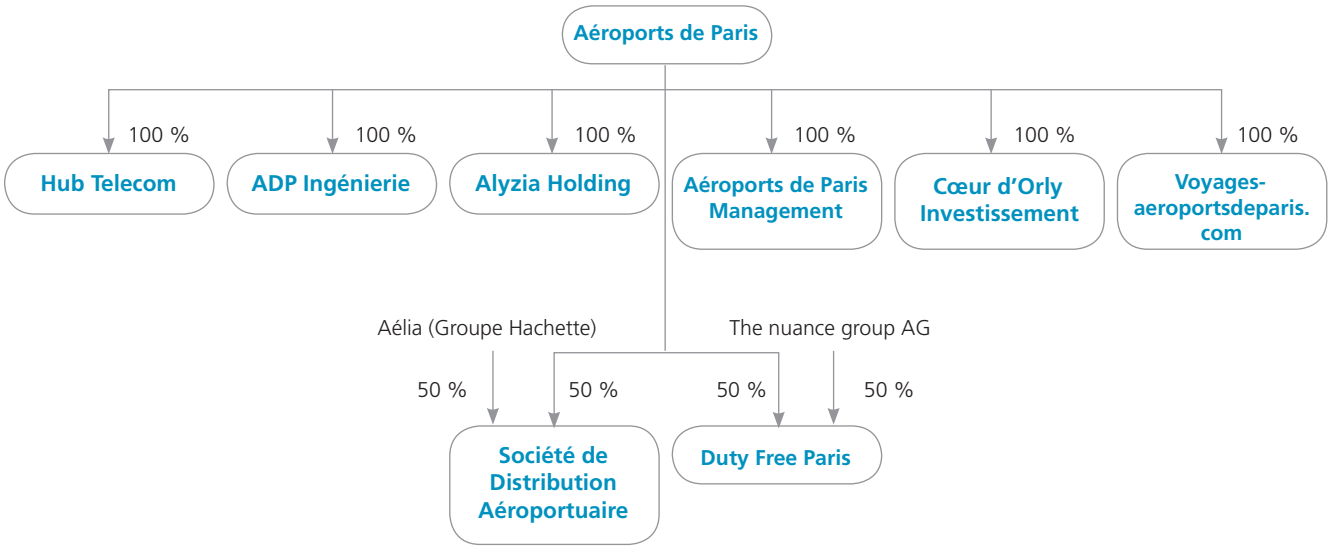
	2008	2007
Consommation d'eau potable (en m³)	3 125 819	
Paris - Charles de Gaulle	2 436 104	2 299 980
Paris - Orly	595 485	585 278
Paris - Le Bourget	94 230	ND
Consommation gaz (en MWh PCS)	781 203	780 609
Paris - Charles de Gaulle	639 006	639 148
Paris - Orly	115 174	116 901
Paris - Le Bourget	26 881	24 560
Consommation électrique (en MWh)	486 688	459 269
Paris - Charles de Gaulle	346 910	320 318
Paris - Orly	108 720	109 612
Paris - Le Bourget	31 058	29 339
Production thermique (en MWh)	446 309	415 862
Paris - Charles de Gaulle	323 700	299 886
Paris - Orly	105 636	97 777
Paris - Le Bourget	16 973	18 199
Production frigorifique (en MWh)	154 781	129 681
Paris - Charles de Gaulle	137 262	111 433
Paris - Orly	17 519	18 248
Paris - Le Bourget	-	-
Emissions de CO_2 des centrales [43] (en tonnes)	144 459	144 171
Paris - Charles de Gaulle	118 216	118 038
Paris - Orly	21 270	21 589
Paris - Le Bourget	4 973	4 544
Emissions de NOX des centrales (en kg)	127 408	122 029
Paris - Charles de Gaulle	101 883	96 438
Paris - Orly	22 390	22 726
Paris - Le Bourget	3 135	2 865
Volume DIB [44] **collectés** (en tonnes)	59 113	58 725
Paris - Charles de Gaulle	43 261	43 057
Paris - Orly	14 239	13 957
Paris - Le Bourget	1 613	1 711
Taux de valorisation des DIB		
Recyclés	43,2 %	29,8 %
Incinérés	53,9 %	52,7 %
Enfouis	2,9 %	3,9 %
Aide à l'insonorisation des riverains		
Nombre de dossiers traités	3 471	2 672
Paris - Charles de Gaulle	1 652	1 733
Paris - Orly	1 819	939
Montants dépensés (en M€)	41,1	38,7
Paris - Charles de Gaulle	23,8	28,1
Paris - Orly	17,3	10,6

[43] *Volume vérifié par BVQI*
[44] *Déchets industriels banals*

07

ORGANIGRAMME

Organigramme simplifié du Groupe au 31 décembre 2008



Seules sont présentées dans l'organigramme ci-avant les participations dans les Sociétés par actions détenues directement à 50 % et plus par Aéroports de Paris. L'intégralité des Sociétés faisant partie du périmètre de consolidation du Groupe est mentionnée à la note 41 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1. D'autre part, l'entreprise associée GIE Roissypôle est détenue par Aéroports de Paris à hauteur de 49 %, par BNP Paribas à hauteur de 25,5 % et par Société Générale à hauteur de 25,5 %.

La majeure partie des activités du Groupe est exercée directement par Aéroports de Paris qui détient également les actifs essentiels pour l'activité du Groupe. Les activités d'Aéroports de Paris et de ses filiales les plus significatives sont décrites au Chapitre 6, les éléments financiers concernant ces Sociétés figurent au Chapitre 9. Aucun mandataire social d'Aéroports de Paris n'exerce de mandat social au sein des organes de Direction des filiales du Groupe.

Outre les flux financiers liés aux conventions de centralisation de trésorerie, les flux financiers existant entre Aéroports de Paris et ses filiales sont liés aux remontées de dividendes au sein du Groupe.

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières qu'aux filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2008, il n'y avait aucune garantie en circulation.

Les principaux flux entre Aéroports de Paris et ses filiales sont décrits dans les notes 5.5, 5.6 et 5.7 de l'annexe aux comptes sociaux, figurant en annexe 3.

En pourcentage arrondi de capital et de droit de vote à la date d'enregistrement du présent document de référence.

08

PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS

8.1. PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS

Actifs immobiliers et mobiliers dont Aéroports de Paris est propriétaire ou utilisateur

A la date d'enregistrement du présent document de référence, les actifs immobiliers d'Aéroports de Paris se composent de terrains d'une superficie totale de 6 686 hectares qui ont été déclassés et attribués à Aéroports de Paris à compter du 22 juillet 2005 en application de l'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005. Sur cette surface, 4 977 hectares correspondent à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution des missions de service public ou au développement de celles-ci qui, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, font l'objet de la part du ministre chargé de l'aviation civile d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains, ainsi que les biens qu'ils supportent appartenant à Aéroports de Paris. Ces terrains sont délimités sur des plans annexés au cahier des charges [45]. Ils comprennent principalement des aires aéronautiques (pistes, voies de circulation et de stationnement des avions) et des aires de dégagement associées, ainsi que les bâtiments d'aérogare et leur terrain d'assiette.

Les actifs immobiliers du Groupe se composent également des infrastructures aéroportuaires (voiries, réseaux, etc.) et des terminaux passagers. Ces actifs sont décrits au paragraphe 6.3. "Description des plates-formes d'Aéroports de Paris". Le patrimoine immobilier d'Aéroports de Paris comprend par ailleurs des ouvrages et bâtiments construits sur ces terrains ou, parfois, sur des terrains qu'Aéroports de Paris est autorisé à occuper dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaires du domaine public ou de baux de droit privé. Aéroports de Paris occupe en particulier 7 hectares appartenant à la Ville de Paris pour l'exploitation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et 2 hectares nécessaires à l'implantation de balises ou de mesures du bruit qui sont loués à des propriétaires privés. Certains bâtiments ou ouvrages construits par des tiers sur des terrains dont Aéroports de Paris est propriétaire doivent lui revenir à la fin du contrat autorisant l'occupation du terrain. Les contrats conclus avant le changement de statut d'Aéroports de Paris ont été transférés à la Société Aéroports de Paris en application de l'article 4 de la loi du 20 avril 2005.

Au 31 décembre 2008, la valeur nette des terrains et aménagements (immeubles de placement compris) s'élevait à 70,7 millions d'euros, les constructions à 5 075,9 millions d'euros et les installations techniques et autres à 547,5 millions d'euros. Les immobilisations corporelles et les immeubles de placement sont décrits aux notes 22 et 23 de l'annexe aux comptes consolidés.

Remboursement à Aéroports de Paris des investissements engagés sur les biens transférés à l'Etat

En application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005, quatre conventions financières entre l'Etat et Aéroports de Paris ont été conclues en 2006 afin de déterminer les montants et les modalités de versement des sommes dues par l'Etat en contrepartie de la reprise à son profit des biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public. Ces conventions, qui concernent des biens affectés à la Direction des services de navigation aérienne, la Direction des Douanes, la Gendarmerie des transports aériens et la Direction de l'évaluation de la performance et des affaires financières et immobilières du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, prévoient une compensation financière totale de près de 161 millions d'euros qui a été versée à Aéroports de Paris en 2006. Le transfert de la plupart des actifs concernés est effectif depuis le 22 juillet 2005.

Rétrocession d'une partie de la plus-value dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris

La convention conclue le 30 mars 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris par application de l'article 3 de la loi du 20 avril 2005 prévoit que, pendant une durée de 70 ans, dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome qu'elle exploite, Aéroports de Paris versera à l'Etat 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de référence de ces immeubles correspondant à la valeur inscrite à l'actif du bilan du 31 décembre 2004 tel que celui-ci a été approuvé par l'assemblée générale d'Aéroports de Paris le 23 décembre 2005, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. Le périmètre des actifs soumis à cette disposition sera alors déterminé par un comité d'experts, qui sera également chargé de vérifier sa correcte valorisation.

8.2. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Des contraintes environnementales peuvent résulter des législations et réglementations mondiales (OACI), européennes ou nationales. A la date de l'enregistrement du présent document de référence, ces contraintes sont compatibles avec l'utilisation actuelle et future des installations d'Aéroports de Paris. Seules des réglementations plus restrictives pourraient limiter les capacités d'utilisation des plates-formes d'Aéroports de Paris au-delà de ce qui est déjà le cas [46].

45 Voir paragraphe 6.5.7 "Propriété des actifs d'Aéroports de Paris"
46 Voir paragraphe 4.1. "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris"

EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2007 ont été établis conformément au référentiel IFRS.

9.1. CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires [47]	2 527,0	2 292,4	+10,2 %
EBITDA [48]	848,0	757,2	+12,0 %
Résultat opérationnel courant [49]	501,1	444,9	+12,6 %
Résultat opérationnel	503,2	403,9	+24,6 %
Résultat net part du Groupe	272,6	322,2	-15,4 %
Résultat net hors éléments non récurrents [50]	271,2	240,8	+12,6 %

9.2. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2008

Évolution du trafic

Voir le paragraphe 6.2.2. "Le trafic de passagers - Évolution du trafic de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris "et le paragraphe 6.2.3. "Le trafic de fret - Évolution du trafic de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris".

Ouverture de nouvelles infrastructures

La jetée du terminal 2E de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle a été remise en exploitation en mars 2008. D'une capacité de 7,4 millions de passagers par an, cette salle d'embarquement est dotée de plus de 4 800 m² de boutiques, bars et restaurants. Le terminal 2G de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle a été inauguré en septembre 2008. D'une capacité de 3 millions de passagers par an, il est dédié aux vols de l'espace Schengen et est totalement connecté au hub de Paris - Charles de Gaulle. Ces deux ouvertures représentent un gain de capacité et une amélioration de la qualité significatifs et renforcent la compétitivité du hub et de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle.

Le terminal 1 de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle fait l'objet d'une importante opération de réhabilitation commencée en avril 2004, selon quatre phases de travaux affectant successivement un quart de l'aérogare. L'ouverture du 3e quart rénové a eu lieu en avril 2008 et celle du satellite 6 est intervenue fin décembre 2008. Les travaux de réhabilitation devraient être terminés fin mars 2009. La capacité du terminal 1 passera alors de 8,1 millions à 10,8 millions de passagers par an.

L'opération de réaménagement des circuits internationaux d'Orly sud s'est achevée en juin 2008. Elle a permis d'étendre et réorganiser la zone de commerces, d'améliorer la capacité d'accueil et de réduire les coûts de sûreté.

Coopération industrielle avec Schiphol Group

Voir le paragraphe 6.1.4. "Partenariat avec Schiphol Group".

Projet Cœur d'Orly

Voir le paragraphe 6.4.2.2. "Stratégie de l'activité immobilière - Paris - Orly".

Réorganisation des activités d'assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a regroupé l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, Alyzia. Les repositionnements internes et les mobilités du personnel Aéroports de Paris vers Alyzia ont débuté dès le 1er semestre 2008 et s'achèveront au 1er trimestre 2009. Le coût du plan d'accompagnement est estimé au 31 décembre 2008 à 44,3 millions d'euros. Les charges réalisées en 2008 dans le cadre de ce plan se sont élevées à 11,3 millions d'euros et une reprise nette de provisions pour indemnités de fin de carrière s'est élevée à 15,1 millions d'euros. Le solde net de la période est donc de 3,8 millions d'euros. La différence entre le coût total estimé et la provision comptabilisée représente les charges de période qui sont constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

Tarifs des redevances

Conformément aux dispositions du IV de l'article R. 224-3 du Code de l'aviation civile, un avis a été publié le 28 février 2008 informant les usagers de la disponibilité des tarifs des redevances pour services rendus fixés par Aéroports de Paris pour les aéroports Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly applicables à compter du 1er avril 2008. Les tarifs des redevances principales et accessoires entre le 1er avril 2006 et le 30 mars 2007 et entre le 1er avril 2007 et le 31 mars 2008 ont évolué comme suit :

[47] *Produits des activités ordinaires*
[48] *EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises*
[49] *Le résultat opérationnel courant : résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants (voir ci-dessous)*
[50] *Charges et produits non récurrents 2007 (notamment plus-value de cession des titres BCIA de + 109,8 millions d'euros et provision nette pour réorganisation de l'escale de - 38,4 millions d'euros) et 2008 (notamment reprise nette de provision pour réorganisation de l'escale de 3,8 millions d'euros)*

	Au 1er avril 2008	Au 1er avril 2007
Évolution moyenne des redevances principales	**+ 3,8 %**	**+ 4,25 %**
Redevance d'atterrissage	+ 1,6 %	+ 1,7 %
Redevance stationnement	+ 4,9 %	+ 5,6 %
Redevance passager	+ 5,0 %	+ 5,8 %
Redevance carburant	+ 0,0 %	+ 0,0 %
Évolution moyenne des redevances accessoires	**+ 4,7 %**	**+ 4,2 %**

Voir également la note 3 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1.

9.3. ANALYSE DES RÉSULTATS 2008

Le périmètre de consolidation est décrit en note 41 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1. Les méthodes comptables sont présentées en note 4. Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés comparent les données de l'exercice 2008 aux données équivalentes de l'exercice 2007.

9.3.1. Chiffre d'affaires

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	**2 527,0**	**2 292,4**	**+10,2 %**
Services aéroportuaires	1 982,8	1 836,9	+7,9 %
Immobilier	208,8	194,2	+7,5 %
Escale et prestations annexes	196,3	195,3	+0,5 %
Autres activités	402,6	326,9	+23,2 %
Eliminations inter-segments	- 263,5	- 260,9	+1,0 %

Le chiffre d'affaires consolidé s'établit à 2 527,0 millions d'euros en forte croissance (+ 10,2 %) sous l'effet principal de :

- la croissance du trafic de passagers (+ 0,8 %) et des mouvements d'avions (+ 0,6 %) avec un effet de mix favorable résultant de la croissance plus rapide du trafic international (+ 3,2 %) ;
- un effet prix lié à la hausse des tarifs de redevances ;
- l'ouverture de nouvelles installations (la Galerie Parisienne, la nouvelle jetée d'embarquement du terminal 2E et le terminal régional 2G) ;
- la progression des revenus des commerces (+ 9,5 %) qui bénéficient de l'important plan d'extension des surfaces commerciales ;
- la rapide expansion des activités de diversification (segment Autres activités), en croissance de + 23,2 % ;
- la progression de l'immobilier (+ 7,5 %).

Le chiffre d'affaires par segment est décrit au paragraphe 9.3.3. ci-dessous.

9.3.2. EBITDA

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	**2 527,0**	**2 292,4**	**+10,2 %**
Production immobilisée	39,5	41,0	-3,8 %
Charges courantes	-1 718,1	-1 592,6	+7,9 %
Achats consommés	-168,7	-147,3	+14,5 %
Services extérieurs	-649,7	-580,2	+12,0 %
Charges de personnel	-704,9	-649,4	+8,6 %
Impôts et taxes	-161,1	-145,5	+10,7 %
Autres charges d'exploitation	-33,7	-70,2	-52,1 %
Autres charges et produits	-0,4	16,3	-102,5 %
EBITDA	**848,0**	**757,2**	**+12,0 %**
EBITDA / CA	33,6 %	33,0 %	+0,6 pt

La production stockée est constituée de Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST), qui correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Elle est en légère baisse par rapport à 2007.

Les **achats consommés** progressent de 14,5 %. Environ la moitié de cette hausse est attribuable à l'augmentation des achats de marchandises. Ces derniers augmentent en raison d'une part, de l'entrée dans le périmètre de consolidation au 2e semestre 2007 de Hub télécom Région dont le métier de grossiste en matériels de télécom est par nature fortement consommateur d'achats et d'autre part, de la croissance des achats de la Société de Distribution Aéroportuaire, liée au dynamisme de son activité et à l'extension de son périmètre d'activité au terminal 2E de Paris - Charles de Gaulle en avril, et au terminal 2G en septembre. Les achats d'énergie progressent fortement sur 2008 en raison de l'indexation du prix sur le prix de gaz. Les volumes consommés restent relativement stables malgré l'ouverture des nouvelles infrastructures grâce aux économies réalisées.

Les **services extérieurs** sont en hausse de 12,0 %. Le principal poste de dépense est la sous-traitance qui s'établit à 375,7 millions d'euros, en progression de 9,9 % par rapport à 2007. Cette hausse provient des coûts induits par la mise en œuvre des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) instaurée en juillet, de l'augmentation du recours à des prestataires dans le domaine de la sûreté en raison notamment de l'ouverture des nouvelles installations sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, et enfin, du développement important de l'activité des filiales. Les services d'entretien et réparation constituent le second poste de dépense et augmentent de 7,5 % à 95,8 millions d'euros, en lien avec les ouvertures des nouvelles infrastructures. Enfin, les autres services extérieurs sont impactés par des charges non récurrentes, comme la diffusion d'une campagne de communication durant l'été 2008.

Les **charges de personnel** progressent de 8,6 % sur l'exercice.

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Charges de personnel	**704,9**	**649,4**	**+8,6 %**
ADP SA	508,4	486,7	+4,5 %
Groupe Alyzia	125,4	107,8	+16,4 %
Autres filiales	71,1	55,0	+29,2 %

Les **effectifs moyens** sont les suivants :

	2008	2007	2008 / 2007
Effectifs moyens	**11 789**	**11 429**	**+3,2 %**
ADP SA	7 245	7 451	-2,8 %
dont escale	434	636	-31,8 %
ADP SA hors escale	6 812	6 815	+0,0 %
Groupe Alyzia	3 344	3 024	+10,6 %
Autres filiales	1 200	954	+25,8 %

Les effectifs de la maison-mère sont en baisse de 2,8 % par rapport à 2007. Les charges de personnel subissent l'effet année pleine de la mise en place en octobre 2007 d'une mutuelle obligatoire et d'un régime de retraite par capitalisation. Les effectifs du Groupe Alyzia progressent de 10,6 % en raison du transfert des activités d'assistance en escale depuis Aéroports de Paris SA et de la croissance de l'activité d'Alyzia Sûreté. Au 31 décembre 2008, l'escale Aéroports de Paris SA compte 155 personnes. La hausse des effectifs des autres filiales s'explique pour l'essentiel par la progression des effectifs d'ADP Ingénierie (+ 146 personnes) liée à l'accroissement important de l'activité en 2008.

Le montant des **impôts et taxes** progresse de 10,7 %, tirés notamment par l'augmentation de la taxe professionnelle malgré l'application du plafonnement à 3,5 % de la valeur ajoutée et par la hausse des taxes foncières.

Le montant des **autres charges d'exploitation** s'élève à 33,7 millions d'euros. Ces charges comprennent notamment les pertes pour créances irrécouvrables (5,4 millions d'euros) et des redevances versées (4,5 millions d'euros). En 2007, ce poste avait enregistré l'impact négatif du raccourcissement de l'échéancier d'un contrat de location concernant un hangar du segment Immobilier pour 14,8 millions d'euros [51] et la charge liée au contrôle fiscal, entièrement couverte par la reprise de provision.

Les **autres charges et produits** s'élèvent à - 0,4 millions d'euros.
Ils comprennent :

- des produits opérationnels courants pour 8,8 millions d'euros (19,8 millions d'euros en 2007) dont 3,6 millions d'euros au titre de la reprise quotas de gaz à effet de serre. En 2007, ce poste comprenait les pénalités de retard facturées aux fournisseurs, en particulier celles liées à la réalisation du Tri Bagages Est ;
- les dépréciations de créances nettes de reprise pour - 3,1 millions d'euros (produit de 1,2 millions d'euros en 2007) ;
- les dotations aux provisions pour risques et charges nettes de reprises pour -6,1 millions d'euros (- 4,7 millions d'euros en 2007). Les dotations de l'exercice, d'un montant de 30,9 millions d'euros, concernent divers litiges clients, fournisseurs et sociaux (5,3 millions d'euros), ainsi que des provisions pour risques clients et fournisseurs (25,6 millions d'euros). Les reprises de l'exercice s'élèvent à 24,8 millions d'euros. Les reprises de provisions pour litiges, d'un montant de 8,1 millions d'euros, comprennent la provision pour impôt et des litiges clients et fournisseurs réglés aux cours de l'exercice. Les reprises des autres provisions s'élèvent à 24,8 millions d'euros.

La progression de l'**EBITDA** de 12,0 % en 2008 reflète l'effet conjugué de l'évolution dynamique du chiffre d'affaires et de la progression plus modérée des charges opérationnelles courantes. Cette évolution favorable permet au taux de marge brute de progresser de 0,6 point pour atteindre 33,6 %.

EBITDA par segment :

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
EBITDA	**848,0**	**757,2**	**+12,0 %**
Services aéroportuaires	798,5	728,8	+9,6 %
Immobilier	114,0	81,1	+40,6 %
Escale et prestations annexes	-9,7	-9,0	+6,8 %
Autres activités	40,6	35,7	+13,8 %
Non affecté	-95,5	-79,2	+20,6 %

L'EBITDA par segment est décrit au paragraphe 9.3.3. ci-dessous.

Résultat opérationnel courant et résultat opérationnel

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
EBITDA	**848,0**	**757,2**	**+12,0 %**
Dotations aux amortissements	-347,1	-312,4	+11,1 %
Dépréciations d'immobilisations (nettes)	0,2	0,1	+94,4 %
Résultat opérationnel courant	**501,1**	**444,9**	**+12,6 %**
ROC / CA	19,8 %	19,4 %	+0,4 pt
Autres produits et charges opérationnels	2,1	-41,0	-105 %
Résultat opérationnel	**503,2**	**403,9**	**+24,6 %**

[51] *Cette perte correspond à la diminution de la valeur actualisée des paiements minimaux futurs liés à ce contrat.*

La hausse des **dotations aux amortissements** de 11,1 % résulte principalement de l'effet année pleine des mises en service intervenues en 2007, notamment la Galerie Parisienne et le système de Tri Bagages Est (TBE). Elle est due dans une moindre mesure aux mises en service intervenues en 2008, notamment la réouverture de la jetée du terminal 2E de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et la réhabilitation du 3e quart du terminal 1.

Le résultat opérationnel courant est en progression de 12,6 %. Le ratio résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires progresse de 0,4 point, à 19,8 %.

Les autres produits et charges opérationnels étaient essentiellement constitués en 2007 de la provision liée à la réorganisation des activités d'assistance en escale.

Après impact de ces éléments non récurrents, **le résultat opérationnel** s'établit en hausse de 24,6 % à 503,2 millions d'euros.

Résultat net

Le **résultat financier** est le suivant :

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Coût de l'endettement financier brut	-104,6	-102,7	+1,8 %
Produits de trésorerie et équivalents	15,1	18,2	-16,8 %
Coût de l'endettement financier net	**-89,4**	**-84,5**	**+5,8 %**
Autres produits et charges financiers	0,7	108,7	-
Résultat financier	**-88,7**	**24,2**	**-**

Le coût de l'endettement financier brut est stable. Les autres produits et charges financiers provenaient en 2007 de la plus value sur cession des titres de Bejing Capital International Airport (BCIA).

L'impôt sur les bénéfices du Groupe est en hausse de 31,6 % à 141,8 millions d'euros. Le taux d'impôt effectif ressort à 34,5 %. Il était de 18,8 % en 2007 en raison de l'impact de la taxation à taux réduit de la plus-value sur cession des titres de BCIA.

Le **résultat net part du Groupe** est en baisse de 15,4 % à 272,6 millions d'euros. Hors impacts d'éléments non récurrents, il se serait établi à 271,2 millions d'euros, en hausse de 13,3 %.

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Résultat de la période	**272,6**	**322,2**	**-15,4 %**
Charges liées à l'accident du terminal 2E	1,6	2,6	-
Provision pour réorganisation de l'escale	-3,8	38,4	-
Plus-value sur cession des titres BCIA		-109,8	-
Impact IS	0,7	-12,5	-
Résultat net hors éléments non récurrents	**271,2**	**240,8**	**+12,6 %**

9.3.3. Analyse par segment

La définition des différents segments est présentée au paragraphe 6.4. "Description des activités"et en note 4.22 de l'annexe aux comptes consolidés qui se trouve en annexe 1.

Services aéroportuaires

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	1 982,8	1 836,9	+7,9 %
EBITDA	798,5	728,8	+9,6 %
% CA	40,3 %	39,7 %	+0,6 pt
Résultat opérationnel courant	501,9	464,9	+8,0 %
% CA	25,3 %	25,3 %	+0,0 pt

Décomposition du chiffre d'affaires :

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Services aéroportuaires	**1 982,8**	**1 836,9**	**+7,9 %**
Redevances aéronautiques	774,7	731,7	+5,9 %
Redevances spécialisées	152,7	112,2	+36,0 %
Activités commerciales	251,8	230,0	+9,5 %
Parcs et accès	151,5	150,4	+0,7 %
Prestations industrielles	78,6	69,2	+13,5 %
Taxe d'aéroport	388,9	366,4	+6,1 %
Recettes locatives	92,0	82,7	+11,3 %
Autres recettes	92,7	94,3	-1,7 %

Les services aéroportuaires sont en forte croissance (+ 7,9 %) à 1 982,8 millions d'euros sous l'effet des tendances suivantes :

- Le produit des redevances aéronautiques (redevances passagers, atterrissage, stationnement, carburant et balisage) est en hausse de 43,1 millions d'euros (+ 5,9 %), sous l'effet de la croissance du trafic (+ 0,8 %), des augmentations tarifaires (+ 4,25 % en moyenne au 1er avril 2007 et + 3,8 % en moyenne au 1er avril 2008), de l'accroissement substantiel du nombre de postes de stationnement au contact des aérogares, ce qui contribue à la forte croissance de la redevance stationnement (+ 16,9 %), et d'une évolution favorable du mix de trafic passagers qui a un effet positif sur le montant de la redevance passagers. En effet, le trafic international, dont la redevance passagers est la plus élevée, a augmenté de 3,2 %, alors que le trafic européen a augmenté de 0,9 % et le trafic national a diminué de 3,8 %,
- Les redevances spécialisées sont en hausse de 40,4 millions d'euros (+ 36 %) sous l'effet des augmentations du tarif des redevances accessoires (trieurs à bagages, banques d'enregistrement, dégivrage) de + 4,25 % en moyenne au 1er avril 2007 et + 4,70 % en moyenne au 1er avril 2008, d'effets de périmètre liés à l'ouverture de nouvelles installations à Paris - Charles de Gaulle (capacités de tri des bagages, banques d'enregistrement) et de la création de nouvelles redevances spécialisées pour la fabrication des badges de sûreté et les prestations d'accueil des passagers handicapés ou à mobilité réduite,
- Le chiffre d'affaires des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, publicité, banques et change, loueurs de voitures) est en hausse de 21,8 millions d'euros (+ 9,5 %, les boutiques en zone réservée croissant de + 11,2 %), sous l'effet d'importantes ouvertures et de rénovations de zones commerciales [52], d'enrichissement de l'offre et de gestion optimisée des flux de passagers. L'activité bénéficie aussi de la bonne tenue du trafic international,
- Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'énergie, de confort climatique…) croît de + 9,4 millions d'euros (+ 13,5 %), résultant d'effets prix liés à l'indexation des tarifs sur la hausse du coût d'achat du gaz et à des effets volumes liés à l'ouverture de nouvelles installations et un hiver 2008 plus rigoureux qu'en 2007,
- Le chiffre d'affaires correspondant à la collecte de la taxe d'aéroport, dédiée principalement au financement des activités de sûreté, progresse de 22,4 millions d'euros (+ 6,1 %),
- Les revenus locatifs (locations de locaux en aérogares) progressent de 9,3 millions d'euros (+ 11,3 %) sous l'effet de l'accroissement des surfaces louées en lien avec les installations ouvertes en 2007 et 2008 et de l'indexation des loyers sur l'indice du coût de la construction (+ 5,05 % au 1er janvier 2008).

L'EBITDA du segment est en augmentation de 9,6 % par rapport à 2007 grâce à la croissance du chiffre d'affaires et à la croissance plus modérée des charges courantes (+ 4,6 %).

Le résultat opérationnel courant croît moins vite que l'EBITDA (+ 8,0 %) sous l'effet de la hausse importante des dotations aux amortissements provenant des mises en services d'immobilisations effectuées en 2008 et de l'effet année pleine des importantes mises en services effectuées en 2007.

Immobilier

En millions d'euros	2008	2007	2007 hors non récurrent [53]	2008 / 2007	2008/2007 hors non récurrent
Chiffre d'affaires	208,8	194,2	194,2	+7,5 %	+7,5 %
EBITDA	114,0	81,1	95,9	+40,6 %	+18,9 %
% CA	54,6 %	41,7%	52,0%	+12,9 pt	+2,5 pt
Résultat Opérationnel Courant	81,4	49,2	65,2	+65,5%	+24,9 %
% CA	38,9 %	25,3 %	35,8 %	+13,7 pt	+3,2 pt

[52] Reconfiguration d'une partie des circuits empruntés par les passagers internationaux à Orly sud avec l'ouverture de trois nouvellles boutiques entre décembre 2007 et mi-février 2008 (+1 000 m² environ) et d'un nouveau restaurant en avril 2008 (+300 m² environ) et rénovation des trois premiers quarts de l'aérogare 1 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle
[53] Essentiellement révision de l'échéancier d'un contrat de location d'un hangar ayant conduit à la comptabilisation d'une charge opérationnelle courante de 14,8 millions d'euros

Le chiffre d'affaires du segment Immobilier poursuit son développement (+ 7,5 %) à 208,7 millions d'euros grâce à :

- une croissance forte du chiffre d'affaires externe [54] à 157,3 millions d'euros (+ 9,7 %) ;
- la bonne dynamique des nouvelles commercialisations : nouvelles gares de Fret, GB2 à Paris - Charles de Gaulle (1er juillet 2007) et GB1 à Paris - Orly (juin 2008), commercialisations auprès de FedEx et diverses autres locations ;
- l'indexation des loyers sur l'indice du coût de la construction (ICC), de 5,05 % au 1er janvier 2008.

L'EBITDA est en hausse de 40,6 %. L'EBITDA 2007 avait enregistré l'impact négatif de la révision de l'échéancier d'un contrat de location d'un hangar pour 14,8 millions d'euros. Si l'on exclut cet effet non récurrent, l'EBITDA aurait augmenté de près de 19 % entre 2007 et 2008. La croissance dynamique du chiffre d'affaires s'est accompagnée d'une baisse des charges d'exploitation de -3,6 %, ce qui a permis au taux de marge opérationnelle (après éléments non récurrents) de progresser de 3,2 points entre 2007 et 2008 [55].

Le résultat opérationnel courant est en augmentation de 65,5 %. Cependant, retraité des éléments non récurrents comptabilisés en 2007 (charge évoquée ci-dessus et dotation exceptionnelle aux amortissements résultant de travaux de réhabilitation et de démolition de bâtiments vétustes), il aurait augmenté de 24,9 %.

Escale et prestations annexes

En millions d'euros	2008	2007	2008 / 2007
Chiffre d'affaires	196,3	195,3	+0,5 %
EBITDA	-9,7	-9,0	+6,8 %
% CA	-4,9 %	-4,6 %	-0,3 pt
Résultat opérationnel courant	-12,1	-11,6	+4,4 %
% CA	-6,2 %	-6,0 %	-0,2 pt

Le chiffre d'affaires de l'Assistance en escale et des prestations annexes est pratiquement stable en 2008 (+ 0,5 %) à 196,3 millions d'euros, malgré un climat économique et concurrentiel difficile et la mise en œuvre d'un plan de réorganisation. L'activité a été réorganisée avec succès : les transferts d'activité de la maison-mère vers la filiale Alyzia sont quasi achevés et réalisés sans perte de client (les prestations pour Air Algérie doivent migrer au 1er trimestre 2009). L'activité 2008 a été marquée par des effets de périmètre (gains et pertes de contrats) légèrement négatifs dans un contexte de vive concurrence.

L'EBITDA et Le résultat opérationnel courant restent cependant négatifs et s'établissent respectivement - 9,7 millions d'euros et - 12,1 millions d'euros. Les charges liées à la réorganisation de cette activité (38,4 millions d'euros en 2007 contre un produit de 3,8 millions d'euros en 2008 en raison de reprises de provisions) ont été portées en "autres produits et charges opérationnels".

Autres activités

En millions d'euros	2008	2007	2008/2007
Chiffre d'affaires	402,6	326,9	+23,2 %
EBITDA	40,6	35,7	+13,8 %
% CA	10,1 %	10,9 %	-0,8 pt
Résultat opérationnel courant	25,2	21,5	+17,1 %
% CA	6,2 %	6,6 %	-0,3 pt

Contribution par entité :

En millions d'euros	Chiffre d'affaires			Résultat opérationnel courant		
	2008	2007	2008/2007	2008	2007	2008/2007
Total	**402,6**	**326,9**	**+23,2 %**	**25,2**	**21,5**	**+17,1 %**
SDA [56]	184,5	163,6	+12,8 %	12,4	10,4	+19,0 %
Hub télécom	94,8	84,6	+12,1 %	8,4	7,6	+10,5 %
ADPi	106,3	64,0	+66,2 %	6,1	3,5	+73,2 %
ADPM	13,1	10,6	+24,3 %	1,3	0,8	+58,0 %
ADP SA	3,9	4,1	-6,0 %	-3,0	-0,9	+252 %

[54] *Réalisé avec des tiers*
[55] *Cette progression bénéficie également de l'impact positif de l'évolution du solde de reprises de provisions net de dotations de + 4,7 millions d'euros*
[56] *Part Aéroports de Paris compte tenu de l'intégration proportionnelle (50 %)*

Le chiffre d'affaires de **Société de Distribution Aéroportuaire** (co-entreprise avec Aelia, exploitant les boutiques de vente d'alcools, tabacs, parfums et cosmétiques de l'ensemble des aérogares d'Aéroports de Paris et les boutiques dédiées à la gastronomie aux terminaux 2F, 2B et 2C) progresse de 12,8 % à 184,5 millions d'euros, traduisant la bonne performance des boutiques des installations nouvelles et rénovées, en particulier au sein de la Galerie Parisienne et de la nouvelle jetée du terminal 2E. Le résultat opérationnel bénéficie d'un effet mix positif grâce à l'accroissement plus rapide des flux de passagers les plus contributeurs (trafic duty free).

Hub télécom (services de télécommunication destinés au secteur des transports [57]) voit son chiffre d'affaires croître fortement (+ 12,1 %) à 94,8 millionsd'euros du fait de la prise en compte en année pleine de l'acquisition en juillet 2007 de la Société lyonnaise Hub télécom Région (+ 3,5 % à périmètre constant). Le résultat opérationnel courant progresse de 10,5 %.

ADP Ingénierie (architecture et ingénierie et gestion de projet à l'international) poursuit son développement rapide avec un chiffre d'affaires en forte croissance (+ 66,2 %) à 106,3 millions d'euros, tiré par les projets de développement d'aéroports signés en 2008 et 2007 en Arabie Saoudite (Djeddah) et en Libye (Tripoli, Benghazi et Sebah). Le résultat opérationnel courant progresse de 73,2 %.

Le chiffre d'affaires d'**Aéroports de Paris Management** (gestion et prises de participation dans des Sociétés aéroportuaires) progresse fortement (+ 24,3 %) à 13,1 millions d'euros, porté par les bons niveaux d'activité des contrats en Egypte et Algérie et les contrats d'exploitation signés en Jordanie et à l'Ile Maurice [58]. Le résultat opérationnel courant progresse de 58 % en 2008.

[57] *Hub télécom propose des solutions de téléphonie, Internet et des services de mobilité tels que le WiFi et la traçabilité*
[58] *Signature, respectivement, en 2007, pour 25 ans et en 2008, pour 6 ans*

10

TRÉSORERIE ET CAPITAUX

10.1. CAPITAUX PROPRES

Les capitaux propres du Groupe s'élèvent à 3 097,5 millions d'euros contre 2 987,6 millions d'euros au 31 décembre 2007. Les principales variations 2008 proviennent du versement d'un dividende de 161,2 millions d'euros, soit 1,63 euro par action, et du rachat complémentaire d'actions propres pour 0,5 millions d'euros.

10.2. FLUX DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	2008	2007
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	736,0	700,4
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	-961,7	-442,8
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	82,5	-252,9
Variation de la trésorerie	**-143,2**	**4,7**
Trésorerie d'ouverture	507,8	503,1
Trésorerie de clôture	364,6	507,8

10.2.1. Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

En millions d'euros	2008	2007
Résultat opérationnel	503,2	403,9
Amortissements et provisions	327,9	334,8
Autres produits et charges sans incidence trésorerie	-0,6	1,2
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôts	**830,5**	**740,0**
Variation du BFR	30,2	47,6
Impôts payés	-124,6	-87,1
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	**736,0**	**700,4**

10.2.2. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

En millions d'euros	2008	2007
Investissements corporels et incorporels	-507,1	-732,1
Acquisition de participations non intégrées	-375,3	-1,2
Autres flux liés aux activités d'investissement	-79,3	290,6
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	**-961,7**	**-442,8**

Investissements corporels et incorporels réalisés en 2008 [59] :

En millions d'euros	ADP SA	Filiales	Groupe
Investissements corporels et incorporels	**482,8**	**24,3**	**507,1**
Développement des capacités	152,7	18,6	171,4
Restructuration	44,8	-	44,8
Rénovation et qualité	136,2	0,3	136,5
Développement immobilier	59,4	5,4	64,8
Sûreté	27,8	-	27,8
Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux	57,2	-	57,2
Autres	4,5	0,1	4,6

[59] *Voir également le paragraphe 5.2. "Investissements "*

Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, les investissements ont porté sur :

- la fin de la reconstruction de la jetée du terminal 2E, mise en service en mars 2008 ;
- la fin des travaux du terminal 2G, mis en service en septembre 2008 ;
- la poursuite de la réhabilitation du terminal 1 avec l'ouverture au public du 3ème quart rénové en mars 2008 et du satellite 6 en décembre 2008, et le lancement du dernier quart, dont la réouverture a eu lieu en mars 2009 ;
- l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ;
- la poursuite des études relatives au satellite 4, future salle d'embarquement parallèle à la Galerie Parisienne.

Sur la plate-forme de Paris - Orly, les investissements ont essentiellement porté sur la poursuite de la reconfiguration des circuits internationaux d'Orly sud, ouverts en juin 2008.

En ce qui concerne les filiales, Hub télécom a investi 11,9 millions d'euros en 2008, essentiellement dans les technologies IP, les solutions innovantes comme la traçabilité, et l'évolution du réseau opéré dans les plates-formes parisiennes. La Société de Distribution Aéroportuaire a investi environ 4 millions d'euros dans ses différents points de vente. Les filiales immobilières ont investi près de 5 millions d'euros correspondant aux premières études relatives au projet Cœur d'Orly.

Les acquisitions de participations non intégrées figurant en 2008 pour 375,3 millions d'euros concernent presqu'exclusivement la prise de participation de 8 % dans Schiphol Group.

En 2007, les autres flux d'investissements avaient enregistré le prix de cession des titres BCIA.

10.2.3. Flux de trésorerie liés aux activités de financement

En millions d'euros	2008	2007
Encaissements provenant des emprunts à long terme	528,4	2,5
Remboursements des emprunts à long terme	-203,4	-78,2
Dividendes versés aux actionnaires de la Société mère	-161,2	-93,0
Autres flux	-81,2	-84,2
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**82,5**	**-252,9**

Les encaissements provenant des emprunts à long terme résultant notamment de l'émission en novembre 2008 d'un emprunt obligataire international d'une valeur nominale de 500 millions d'euros au taux de 6,375 %.

Les remboursements des emprunts à long terme proviennent notamment du remboursement de l'emprunt obligataire ADP 4,95 % 1998-2008 pour une valeur nominale de 152,4 millions d'euros.

Les autres flux correspondent principalement aux intérêts financiers payés (172,5 millions d'euros) et aux produits financiers encaissés (86,0 millions d'euros).

10.3. FINANCEMENT

L'endettement financier est en hausse de 26,5 % à la clôture et se décompose comme suit :

En millions d'euros	31/12/08	31/12/07	2008/2007
Dettes financières	2 677,5	2 341,8	+14,3%
Instruments financiers dérivés passif	7,3	11,7	-37,5%
Endettement financier brut	**2 684,9**	**2 353,5**	**+14,1%**
Instruments financiers dérivés actif	-58,2	-47,5	+22,6%
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-373,0	-524,1	-28,8%
Endettement financier net	**2 253,7**	**1 782,0**	**+26,5%**

Ratios financiers :

En millions d'euros	31/12/08	31/12/07	2008/2007
Gearing	0,73	0,60	+0,13 pt
Dettes nettes / EBITDA	2,7	2,4	+0,3 pt

Le taux moyen de la dette d'élève à 4,8 % en 2008.

Voir également la note 31 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1.

10.4. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Voir également les notes 5 et 32 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1.

Outre les instruments dérivés, les principaux passifs financiers du Groupe sont constitués d'emprunts et de découverts bancaires, d'obligations, de dettes de location financement, de dettes fournisseurs et de contrats de locations. L'objectif principal de ces passifs financiers est de financer les activités opérationnelles du Groupe. Le Groupe détient d'autres actifs financiers tels que des créances clients, de la trésorerie et des dépôts à court terme qui sont générés directement par ses activités. Le Groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des swaps de taux d'intérêt. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt liés au financement du Groupe.

Les risques principaux attachés aux instruments financiers du Groupe sont le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché.

La politique de gestion des risques du Groupe a pour objectif d'identifier et d'analyser les risques auxquels le Groupe doit faire face, de définir les limites dans lesquelles les risques doivent se situer et les contrôles à mettre en œuvre, de gérer les risques et de veiller au respect des limites définies. La politique et les systèmes de gestion des risques sont régulièrement revus afin de prendre en compte les évolutions des conditions de marché et des activités du groupe. Le Groupe, par ses règles et procédures de formation et de gestion, vise à développer un environnement de contrôle rigoureux et constructif dans lequel tous les membres du personnel ont une bonne compréhension de leurs rôles et de leurs obligations.

Le comité d'audit du conseil d'administration d'Aéroports de Paris a notamment pour mission de procéder à un examen, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe, notamment au moyen d'une cartographie des risques et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines (politique d'assurance, gestion financière, intervention sur les marchés à terme). Par ailleurs, l'Audit Interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au comité d'audit.

10.4.1. Risque de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles. Ce risque provient essentiellement des créances clients et des titres de placement.

Clients et autres débiteurs

La politique du groupe est de vérifier la santé financière de tous les clients qui souhaitent obtenir des conditions de paiement à crédit. A l'exception des baux signés avec l'État et les filiales détenues à 100 %, ceux conclus entre Aéroports de Paris et ses clients comportent des clauses de garantie (chèque de dépôt, caution bancaire, garantie bancaire à première demande, etc.). De plus, les soldes clients font l'objet d'un suivi permanent. Par conséquent l'exposition du Groupe aux créances irrécouvrables n'est pas significative.

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. En 2008, environ 25 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client. En revanche, il n'y a pas de concentration du risque de crédit au niveau géographique.

Le Groupe détermine un niveau de dépréciation qui représente son estimation des pertes encourues relatives aux créances clients et autres débiteurs ainsi qu'aux placements. Les deux principales composantes de cette dépréciation correspondent d'une part à des pertes spécifiques liées à des risques significatifs individualisés, d'autre part à des pertes globales déterminées par groupes d'actifs similaires, correspondant à des pertes encourues mais non encore identifiées. Le montant de la perte globale repose sur des données historiques de statistiques de paiement pour des actifs financiers similaires.

Placements

Concernant le risque de crédit relatif aux autres actifs financiers du Groupe (trésorerie, équivalents de trésorerie, actifs financiers disponibles à la vente et certains instruments dérivés), Aéroports de Paris place ses excédents de trésorerie au travers d'OPCVM de type monétaire euro. Le risque de contrepartie lié à ces placements est considéré comme marginal. Pour les instruments dérivés, l'exposition du groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers concernés, qui sont, pour l'essentiel des institutions financières de premier rang. L'exposition maximale est égale à la valeur comptable de ces instruments.

Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières qu'aux filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2008, il n'y avait aucune garantie en circulation.

10.4.2. Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie. La trésorerie d'Aéroports de Paris est suivie quotidiennement. Tous les mois un reporting reprend notamment les opérations de financement, les placements et l'analyse des écarts par rapport au budget annuel de trésorerie. Il comprend en outre une ventilation détaillée des placements ainsi qu'éventuellement leur degré de risques.

Aéroports de Paris est noté AA- par Standard & Poor's depuis juin 2006. La perspective est négative depuis mars 2009.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés sur Euronext Paris. Le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette pour les emprunts obligataires émis avant 2008. Les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour le financement des programmes d'investissements comprennent une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernés notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à un niveau inférieur ou égal à A+ par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement). L'emprunt obligataire Aéroports de Paris 6,375 % 2014 émis le 24 novembre 2008 dispose qu'en cas de changement de contrôle de la Société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle , chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

Au 31 décembre 2008, Aéroports de Paris ne dispose d'aucun programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie. La Société dispose de deux lignes de crédit confirmé pour un montant total de 300 millions d'euros. Ces lignes viennent à échéance en avril 2009 pour 200 millions d'euros et en juillet 2009 pour 100 millions d'euros. La ligne venant à échéance en avril 2009 est actuellement en cours de négociation. Depuis leur mise en place, ces lignes n'ont pas été utilisées. La Société estime ne pas être exposée de manière significative au risque de liquidité.

10.4.3. Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, telles que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité / risque.

Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement. Au cours de la période, Aéroports de Paris a enregistré des variations significatives de ses emprunts obligataires et bancaires.

L'échéance du prêt BEI 1998 de 41 millions de dollars initialement prévue en 2008 a été reportée en 2011. La deuxième période a été contractée directement en euros et à taux fixe avec la BEI. Compte tenu du taux de change du dollar américain contre l'euro, le nominal du prêt est passé de 41 millions de dollars à 28,1 millions d'euros pour la deuxième période.

Le 24 novembre 2008, Aéroports de Paris a émis un emprunt obligataire international d'un montant de 500 millions d'euros. Cet emprunt au taux nominal de 6,375 % a été émis à 99,570 % du pair. Il a une durée de 5 ans et 2 mois soit une échéance finale le 24 janvier 2014. Son remboursement sera in fine à cette date [60].

La dette au 31 décembre 2008, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2 608,9 millions d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires. Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (swaps). L'exposition au risque de taux d'intérêt d'Aéroports de Paris provient essentiellement de son endettement financier, et dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50 % à 100 % de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des swaps de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés, la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces swaps sont affectés à la couverture des emprunts. Au 31 décembre 2008, après prise en compte des swaps de taux d'intérêt, environ 72 % de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe, contre 69 % en 2007 [61]. Fin 2007, Aéroports de Paris avait mis en place des swaps annulables pour un montant total de 300 millions d'euros. Ces swaps ont tous été annulés en juillet et août 2008. Quatre swaps de taux d'intérêt pour un montant total de 220 millions d'euros ont été mis en place en décembre 2008 dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008. Tous ces swaps ont un départ décalé au 24 janvier 2009 et une échéance finale au 24 janvier 2014. La mise en place de ces swaps a modifié la répartition de la dette par type de taux. Au 24 janvier 2009, la part de la dette à taux fixe est ainsi passée à 64 %.

10.4.4. Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change. Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change du dollar américain et des monnaies qui y sont liées par une parité fixe, le Groupe a mis en place, au niveau de sa filiale ADP Ingénierie, une politique de couverture consistant à neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies et à procéder à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

[60] *Un prospectus en date du 20 novembre 2008 visa AMF n° 08-256 est disponible sur le site www.aeroportsdeparis.fr*
[61] *Il n'a pas été tenu compte dans le calcul de ce ratio de la trésorerie, celle-ci étant placée à taux variable*

10.5. ENGAGEMENTS DU GROUPE

Engagements en matière d'investissements

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part d'Aéroports de Paris sont ceux décrits dans le CRE. Voir le paragraphe 5.2.3. "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes".

Engagements hors bilan

Voir la note 38 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en annexe 1.

Engagements sociaux

Voir la note 13.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en annexe 1.

11

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES

11.1. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Au regard de l'activité qu'il exerce, Aéroports de Paris mène une politique de recherche et de développement spécifique et limitée à ses activités.

11.2. MARQUES, BREVETS ET LICENCES

Aéroports de Paris utilise près d'une cinquantaine de marques dont il détient la propriété, et qui déclinent les différents métiers du Groupe. La marque principale de la Société, "Aéroports de Paris", comprenant le logotype juxtaposant la Tour Eiffel et le soleil qui y est associé, est un élément essentiel de l'image et du patrimoine de la Société. Plusieurs autres marques telles que "Boutiques Aéroports de Paris", Voyages-Aéroports de Paris.com", "Aéroports de Paris.fr" ont également été déposées en vue de porter les offres commerciales du Groupe. Par ailleurs, plusieurs filiales d'Aéroports de Paris utilisent une marque qui leur est propre, dont Hub télécom. Les principales marques du Groupe bénéficient d'une protection en France et, en tant que de besoin, dans d'autres pays où le Groupe exerce ses activités.

Par ailleurs, Aéroports de Paris détient, à la date d'enregistrement du présent document de référence, un portefeuille d'environ 250 noms de domaine dont notamment "adp.fr" et "aeroportsdeparis.fr".

Aéroports de Paris peut occasionnellement déposer des demandes de brevets. Ainsi, en mars 2008, une demande de brevet pour un conteneur permettant de recevoir sans casse ni bruit des récipients pleins en verre a été déposé. Aucun de ces brevets n'est significatif pour le Groupe.

INFORMATIONS SUR LES TENDANCES

Tarifs des redevances aéroportuaires

Le 1er avril 2009, début de la 4ème période tarifaire fixée par le CRE qui se terminera le 31 mars 2010, les tarifs des redevances principales ont augmenté en moyenne de 5,5 % : - 7,3 % pour la redevance d'atterrissage (hors effet de l'intégration de la redevance de balisage dans la redevance d'atterrissage car en prenant en compte cet effet, les tarifs de la redevance d'atterrissage évoluent en moyenne de - 2,0 %), + 20 % pour la redevance de stationnement, + 16,4 % pour la redevance par passager, - 100 % pour la redevance carburant. Les tarifs des redevances accessoires ont augmenté en moyenne de + 5,3 %. Le tarif de la taxe d'aéroport a été porté à compter du 1er janvier 2009 à 9,5 euros par passager au départ (8,75 euros en 2008) et le tarif par tonne de fret ou de courrier a été maintenu à 1,0 euro.

Évolution du trafic au premier trimestre 2009

	Janvier 2009 - janvier 2008	Février 2009 - février 2008	Mars 2009 - mars 2008	T1 2009 - T1 2008
Aéroports de Paris	**-7,8 %**	**-8,1 %**	**- 9,8 %**	**- 8,6 %**
Paris - Charles de Gaulle	- 6,5 %	- 8,8 %	- 9,1 %	- 8,2 %
Paris - Orly	- 10,7 %	- 6,3 %	- 11,2 %	- 9,6 %

Politique de distribution de dividendes

Aéroports de Paris a pour objectif de pratiquer une politique de distribution de dividendes représentant 50 % de son résultat net consolidé part du Groupe, étant précisé que les dividendes futurs seront appréciés pour chaque exercice, en fonction des résultats de la Société, de sa situation financière et de tout autre facteur jugé pertinent. Pour l'exercice 2008, après prise en compte d'un résultat social de 216 717 012 euros, affectation de la réserve légale à hauteur de 5 486 621 euros et prise en compte du report à nouveau bénéficiaire de 225 576 181 euros, le bénéfice distribuable s'élève à 436 806 572 euros. Le Conseil d'Administration du 11 mars 2009 a proposé à la prochaine Assemblée Générale annuelle devant se réunir le 28 mai 2009 de voter la distribution d'un dividende de 1,38 euro par action (soit un dividende total de 136 565 631 euros) et d'affecter le solde de 300 240 941 euros au report à nouveau. Cette proposition est conforme à l'objectif de distribution de dividendes. En cas de vote favorable des actionnaires, le paiement pourrait s'effectuer le 11 juin 2009.

Programme de réduction de coûts

Pour faire face à l'environnement économique à court terme tout en sécurisant le positionnement concurrentiel de l'entreprise à long terme, Aéroports de Paris envisage d'adopter une stricte discipline qui devrait se traduire par :

- un programme structurel d'économies et d'amélioration de la performance visant à réduire les coûts de 17 millions d'euros en 2009 et de 30 millions d'euros en 2010 en ciblant principalement les coûts d'exploitation, de maintenance et d'achats d'énergie ;
- l'adoption de mesures d'économies conjoncturelles additionnelles liées au contexte de 2009 qui permettront de dégager 25 millions d'euros supplémentaires sur l'année, notamment au travers d'efforts sur les frais de personnel (gel des embauches), les autres charges externes, et les dépenses de prestataires externes, entretien et réparations ;
- l'adaptation du plan d'investissements aux perspectives de trafic avec un report de 100 millions d'euros d'investissements initialement prévus en 2009.

Perspectives

Aucune détérioration significative n'a affecté les perspectives de la Société depuis la clôture de l'exercice. Aéroports de Paris n'a connaissance d'aucun événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives, au moins pour l'exercice en cours.

13

PRÉVISIONS OU ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE

13.1. PRÉVISIONS OU ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE DU GROUPE

Évolution des objectifs 2006-2010 depuis l'introduction en bourse (juin 2006)

Objectifs 2006-2010	Juin 2006	Actualisation en mars 2009
Hypothèse [62] de trafic	Hypothèse du CRE = - 3,75 % par an	2009 : Hypothèse de - 2,5 à - 4,5 %
Tarifs régulés	3,25 % par an + inflation	3,25 % par an + inflation (2009 : + 5,5 %)
Commerces	- Objectif d'ouverture de surfaces de boutiques, bars et restaurants de + 30 % d'ici à 2010 dont environ + 44 % pour les boutiques en zone réservée - Essentiel des ouvertures en 2007-2008	- Objectif : + 34 % de nouvelles surfaces commerciales d'ici à 2010 dont environ + 70 % en zone réservée. - Essentiel des ouvertures réalisé en 2007-2008
Immobilier	- Aménagement de 59 ha - Mise en service d'environ 315 000 m² de bâtiments - 164 M€ d'investissements ADP SA sur 2006-2010, dont 40 % en immobilier de diversification	- Aménagement de 59 ha - Mise en service d'environ 285 000 m² de bâtiments, - 356 M€ d'investissements ADP SA [63] sur 2009-2013, dont 70 % en immobilier de diversification
Productivité	Gains de productivité (passagers/employés) de + 15 % sur la période (périmètre ADP SA)	- Effectifs ADP SA, y compris effectifs de l'escale : environ - 10 % entre fin 2005 et fin 2010 - Compte tenu de variation des hypothèses de trafic, objectif en pax/employé abandonné
EBITDA	Objectif de croissance dans le haut de la fourchette de 45 % à 50 % entre 2005 et 2010	Objectif de croissance de + 50 % à + 60 % entre 2005 et 2010
Investissements (périmètre régulé pour Aéroports de Paris SA [64])	2,5 Md €	2006 - 2010 : 2,8 Md € 2009 - 2013 : 2,5 Md € 2009 : -70 M€ (périmètre ADP SA)
Dividendes	Taux de distribution de 50 % des résultats 2006 (dividende payé en 2007)	Proposition de distribuer 50 % des résultats 2008 (dividende payé en 2009)

13.2. OBJECTIFS DU GROUPE

Sur la base d'hypothèses d'évolution du trafic de passagers comprise entre - 2,5 % et - 4,5 % en 2009 et en légère croissance en 2010, Aéroports de Paris anticipe :

- une légère croissance du chiffre d'affaires et de l'EBITDA en 2009 et une croissance de l'EBITDA comprise entre + 50 % et + 60 % entre 2005 et 2010 [65],
- un objectif de développement immobilier entre 2006 et 2010 ajusté à 285 000 m², qui tient compte du recalage du projet Cœur d'Orly et de l'identification de nouveaux projets [66]. Sous réserve de l'avancement de la commercialisation, les premières réalisations de Cœur d'Orly pourraient être livrées fin 2011 / début 2012,
- une augmentation des surfaces commerciales entre fin 2004 et fin 2010 de + 34 %, dont + 70 % pour les boutiques en zone réservée ;
- une baisse sensible du chiffre d'affaires du segment assistance en escale, dans un contexte économique particulièrement difficile pour cette activité. Le Groupe vise néanmoins en 2009 une réduction de son déficit opérationnel courant ;
- la réduction des effectifs d'Aéroports de Paris d'environ 10 % entre 2005 et 2010 [67], compte tenu du plan de réorganisation de l'assistance en escale (2006-2008).

[62] *Ces hypothèses ne constituent pas en soi un objectif quant à l'évolution du trafic*
[63] *Investissements de la maison mère (y compris les investissements financiers dans les filiales immobilières), hors Le Bourget*
[64] *Y compris investissements financiers dans filiales immobilières et hors immobilier de diversification à partir de 2011 inclus*
[65] *Le précédent objectif était de + 60 %*
[66] *Le précédent objectif était de 315 000 m². L'objectif de 59 hectares est inchangé*
[67] *Compte tenu de la variation des conditions de trafic, cet objectif exprimé directement en effectifs se substitue au précédent objectif exprimé en passagers par employé*

Les données, hypothèses et estimations présentées ci-dessus sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, concurrentiel, réglementaire et climatique. En outre, la matérialisation de certains risques décrits au paragraphe 4.1. "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris" aurait un impact sur les activités du Groupe et sa capacité à réaliser ses objectifs. Par ailleurs, la réalisation des objectifs suppose le succès de la stratégie commerciale d'Aéroports de Paris présentée au paragraphe 6.1.3. "Stratégie". Aéroports de Paris ne prend donc aucun engagement ni ne donne aucune garantie quant à la réalisation des objectifs ci-dessus.

13.3. RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES INFORMATIONS PRÉVISIONNELLES

Voir annexe 8.

14

ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

14.1. CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ

14.1.1. Organisation de la Direction générale

Aéroports de Paris est une Société anonyme à conseil d'administration. Les statuts de la Société prévoient que la Direction générale de la Société est assurée par le Président du conseil d'administration, qui porte le titre de Président-directeur général. Le conseil d'administration de la Société est, jusqu'au 14 juillet 2009, composé de 21 membres : sept administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, sept administrateurs représentant l'Etat nommés par décret et sept administrateurs élus par les salariés.

L'organisation de la Direction générale est décrite dans le rapport du Président du conseil d'administration sur la composition, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société, joint en annexe. Les pouvoirs du conseil d'administration en matière d'émission ou de rachat d'actions sont décrits au paragraphe 21.1.4. "Autorisation d'opérer sur le capital".

14.1.2. Composition du conseil d'administration

Sont décrits ci-après les mandats exercés par les administrateurs au cours des 5 derniers exercices. Les mandats suivis d'une* sont en cours à la date d'enregistrement du présent document de référence.

Administrateurs nommés par l'Assemblé générale

Pierre Graff
61 ans

Date de première nomination : 19 septembre 2003 [67]
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Administrateur de GDF SUEZ*
- Administrateur de la RATP*
- Administrateur de SOGEPA SA*
- Administrateur de SOGEADE SAS* (filiale de SOGEPA)
- Membre du Conseil économique et social*
- Président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil National du Tourisme*
- Membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale*
- Administrateur du MEDEF- Paris*
- Administrateur de Gaz de France

Olivier Andriès
47 ans

Date de première nomination : 10 juin 2002
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Directeur général adjoint en charge de la stratégie et du développement du groupe SAFRAN*
- Administrateur de Sagem Identification (Pays-Bas)*
- Administrateur de Sagem Défense et Sécurité*
- Administrateur de Dassault
- Administrateur de MBDA
- Directeur de la coordination stratégique d'EADS
- Directeur exécutif en charge de la stratégie et de la coopération et membre du comité exécutif d'Airbus
- Senior Vice president Head of A330/A340/A350 programmes d'Airbus
- Senior Vice president marketing and pricing policies d'Airbus
- Senior Vice president product and service policy d'Airbus

Vincent Capo-Canellas
42 ans

Date de première nomination : 9 juillet 2004
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Maire du Bourget*
- Président de la Communauté des Communes de l'aéroport du Bourget*
- Conseiller général de Seine-Saint-Denis*
- Président de la communauté de communes Le Bourget / Drancy
- Président-directeur général de la SEMBO
- Administrateur de l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France*

Jacques Gounon
55 ans

Date de première nomination : 2 juillet 2008
Date de début du mandat actuel : 2 juillet 2008

Autres mandats et fonctions :

- Président-directeur général de Groupe Eurotunnel SA (GET SA) et de TNU SA (ex - Eurotunnel SA)*
- Président du Conseil de surveillance de FACEO
- Vice-Président directeur Général de CEGELEC

Bernard Irion
71 ans

Date de première nomination : 9 juillet 1999
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Administrateur et Vice-Président de SIPAC SA*
- Vice-Président de la CCIP, délégation de Paris*
- Administrateur de CITER SA*

[68] *En qualité de président de l'établissement public*

- Représentant permanent de la CCIP au conseil d'administration de la SAEMES*
- Administrateur et Président de la Société d'exploitation du parc Expo Nord Villepinte
- Administrateur et Président de la Société d'exploitation du parc Paris Nord Le Bourget
- Administrateur de Peugeot Motocycles

Françoise Malrieu
63 ans

Date de première nomination : 22 juillet 2005
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Associé Gérant Aforge Finance*
- Directeur général de la Société financière de Grenelle*
- Administrateur de la Société de Financement de l'Economie Française (SFEF)*
- Administrateur de La Poste*

Gaston Viens
85 ans

Date de première nomination : 15 juin 1976
Date de début du mandat actuel : 20 septembre 2006

Autres mandats et fonctions :

- Maire de la ville d'Orly (94)*
- Administrateur de l'Office public d'aménagement et de construction du Val de Marne*
- Conseiller général du Val de Marne*
- Président de la Société d'économie mixte d'aménagement et d'équipement de la ville d'Orly*

Administrateurs représentants de l'Etat

Dominique Bureau
53 ans

Date de première nomination : 22 juillet 2005
Date de début du mandat actuel : 22 juillet 2005

Autres mandats et fonctions :

- Délégué général du Conseil économique pour le développement durable* (ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)
- Chargé de Mission au Commissariat Général au développement durable (ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)
- Directeur des affaires économiques et internationales (ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)
- Directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale (ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables)

Jérôme Fournel
41 ans

Date de première nomination : 5 avril 2007
Date de début du mandat actuel : 5 avril 2007

Autres mandats et fonctions :

- Directeur général des Douanes et des droits indirects* (ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique)
- Président de la "Masse des douanes"*
- Conseiller budgétaire auprès du Premier ministre
- Conseiller auprès du ministre de l'éducation nationale

Pascal Lelarge
52 ans

Date de première nomination : 6 septembre 2007
Date de début du mandat actuel : 6 septembre 2007

Autres mandats et fonctions :

- Préfet, Directeur Régional de l'Equipement d'Ile-de-France* (ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)
- Administrateur de l'Etablissement public foncier régional*
- Administrateur de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne*
- Administrateur de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Défense*
- Administrateur de l'Etablissement Public d'aménagement Orly / Rungis/ Seine Amont*
- Administrateur du Port Autonome de Paris*
- Administrateur de l'Agence de l'Eau Seine Normandie*
- Administrateur du Comité de Bassin Seine Normandie*
- Administrateur de l'Institut de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Région Ile-de- France*
- Administrateur de l'Atelier Parisien d'urbanisme*
- Directeur adjoint au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (ministère de l'équipement, du transport, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer)
- Directeur régional de l'équipement de Bretagne et de l'Ile-et-Vilaine (ministère de l'écologie et du développement durable)

Denis Mercier
49 ans

Date de première nomination : 5 octobre 2007
Date de début du mandat actuel : 5 octobre 2007

Autres mandats et fonctions :

- Général de brigade aérienne*
- Directeur des Ecoles d'Officiers de l'Armée de l'Air*
- Adjoint - Sous-chef "performance-synthèse" au sein de l'état-major de l'armée de l'air (ministère de la défense)
- Adjoint puis chef de bureau Plans - Etat major de l'armée de l'air
- Commandant de la base aérienne 112

Frédéric Péchenard
51 ans

Date de première nomination : 6 mai 2008
Date de début du mandat actuel : 6 mai 2008

Autres mandats et fonctions :

- Directeur général de la Police Nationale* (ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales)
- Contrôleur général*
- Directeur des services actifs de la préfecture de police, chargé de la Direction régionale de la police judiciaire (ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales)
- Sous-directeur des affaires économiques et financières (ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales)

Rémy Rioux
39 ans

Date de première nomination : 8 mars 2007
Date de début du mandat actuel : 8 mars 2007

Autres mandats et fonctions :

- Directeur de participations - Transports et Audiovisuel, Agence des Participations de l'Etat* (ministère de l'économie, des finances et de l'emploi)
- Administrateur de la RATP*, Renault*, SNCF*, France Télévision*
- Administrateur et membre du pôle français GEIE ARTE*
- Chef de bureau "coopération monétaire et développement avec les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ministère de l'économie, des finances et de l'industrie)
- Membre de la Cour des comptes affecté à la 2ème chambre (défense, industrie, énergie, commerce extérieur, commerce, entreprise et organismes publics industriels)

Michèle Rousseau
51 ans

Date de première nomination : 29 octobre 2008
Date de début du mandat actuel : 29 octobre 2008

Autres mandats et fonctions :

- Directrice, adjointe au Commissaire général au développement durable (ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)*
- Secrétaire Générale (ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables)
- Administrateur d'EDF SA
- Administrateur de l'ADEME (EPIC)
- Commissaire du Gouvernement auprès d'EDF-GDF

Administrateurs représentant les salariés

Nicolas Golias
44 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 1er janvier 2006

Parrainé par le syndicat Sictam-CGT (ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise)*

Jean-Louis Guy
60 ans

Date de première nomination : 18 mai 1999
Date de début du mandat actuel : 22 juillet 2005

Parrainé par la fédération CGT-FO*

Jean-Paul Jouvent
47 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 18 décembre 2008

Parrainé par le syndicat UNSA-SAPAP*

Carole Leroy
47 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 22 juillet 2005

Parrainée par la fédération CGT-FO*

Jean-Louis Pigeon
64 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 20 octobre 2008

Parrainé par la Confédération française de l'encadrement CGC (CFE-CGC)*

Antonio Pinto
38 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 22 juillet 2005

Parrainé par le syndicat SPE-CGT (personnel d'exécution)*

Brigitte Recrosio
58 ans

Date de première nomination : 3 juin 2004
Date de début du mandat actuel : 22 juillet 2005

Parrainée par le syndicat SPASAP-CFDT*

Autres personnes autorisées à siéger au conseil d'administration

L'article R. 251-1 du Code de l'aviation civile prévoit que le ministre chargé de l'aviation civile désigne par arrêté un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint habilités à siéger, avec voix consultative, au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Patrick Gandil, directeur général de l'aviation civile, et Paul Schwach, directeur du transport aérien, ont été nommés respectivement commissaire du Gouvernement et commissaire du Gouvernement adjoint auprès d'Aéroports de Paris par arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile du 19 octobre 2007 et du 22 septembre 2008. Un contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise assistent également au conseil d'administration sans voix délibérative.

Modifications sur la composition du conseil d'administration intervenues en 2008

Jacques Gounon a été coopté par le conseil d'administration dans sa séance du 2 juillet en remplacement de Marc Véron, démissionnaire. Par décret en date du 6 mai 2008, Frédéric Péchenard a été nommé en qualité de représentant de l'Etat, en remplacement de Eric Le Douaron. Par décret en date du 29 octobre 2008, Michèle Rousseau a été nommée en qualité de représentant de l'Etat, en remplacement de Pierre de Montlivault. Jean-Louis Pigeon a été désigné le 20 octobre 2008 en qualité de représentant des salariés en remplacement de Jean-Luc Dauje. Jean-Paul Jouvent a été désigné le 18 décembre 2008 en qualité de représentant les salariés en remplacement de Paul Vatin.

Modifications de la composition du conseil d'administration prévues en 2009

A compter du 15 juillet 2009, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris sera entièrement renouvelé et composé de 18 membres.

Dans la cadre de ce renouvellement, le conseil d'administration, dans sa séance du 28 mai 2009, a proposé à l'assemblée générale mixte prévue le 28 mai 2009 de renouveler les mandats d'administrateurs de Monsieur Jacques Gounon, Monsieur Pierre Graff et Madame Françoise Malrieu et de nommer Monsieur Henri Giscard d'Estaing, Monsieur Jos Nijhuis et Monsieur Pieter M. Verboom en qualité d'administrateurs. Il est proposé que ces nouveaux mandats prennent effet à la date de la première réunion du conseil suivant le 14 juillet 2009 et pour une période de cinq ans. Voir le paragraphe 14.2. "Renseignements personnels concernant les membres du conseil d'administration et le directeur général délégué" pour la description des accords sur les nominations de Messieurs Nijhuis et Verboom.

Le conseil d'administration a de surcroît proposé à la même assemblée de désigner trois censeurs, avec voix consultative, au sein du conseil d'administration, sous condition que la modification statutaire donnant cette faculté à l'assemblée générale des actionnaires soit adoptée par l'assemblée générale extraordinaire du 28 mai 2009. Les trois censeurs proposés par le conseil en raison de leur expérience sont Monsieur Vincent Capo-Canellas, Madame Christine Janodet et Monsieur Bernard Irion.

14.1.3. Directeur général délégué

François Rubichon
45 ans

Date de première nomination : 27 octobre 2005

Autres fonctions ou mandats exercés au cours des 5 derniers exercices :

- Administrateur de Chrono E-Liko SA
- Conseiller spécial chargé des affaires sociales au cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer
- Conseiller social auprès du premier ministre
- Directeur adjoint du cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

14.2. RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ

A la connaissance de la Société, il n'existe pas de contrat de service liant les membres du conseil d'administration ou le directeur général délégué à la Société ou à l'une quelconque de ses filiales prévoyant l'octroi d'avantages au terme d'un tel contrat. A la connaissance de la Société, les membres du conseil d'administration n'ont aucun lien familial entre eux ni avec le directeur général délégué.

A la connaissance de la Société, au cours des cinq dernières années: (i) aucune condamnation pour fraude n'a été prononcée à l'encontre d'un membre du conseil d'administration ou du directeur général délégué, (ii) aucun des membres du conseil d'administration ni le directeur général délégué n'a été associé à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation, (iii) aucune incrimination et/ou sanction publique officielle n'a été prononcée à l'encontre d'un membre du conseil d'administration ou du directeur général délégué par des autorités statutaires ou réglementaires (y compris des organismes professionnels désignés) et (iv) aucun des membres du conseil d'administration ou le directeur général délégué n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de Direction ou de surveillance d'un émetteur ni d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

Conflits d'intérêt

A la connaissance de la Société, il n'existe pas de conflit d'intérêt potentiel entre les devoirs, à l'égard de la Société, des membres du conseil d'administration et leurs intérêts privés. Outre les dispositions du code de commerce applicables en matière de conventions réglementées, la charte de l'administrateur annexée au règlement intérieur du conseil d'administration précise que tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou de toute Société de son groupe et doit s'abstenir de participer au vote de la délibération correspondante.

Arrangements ou accords sur la désignation des membres du conseil d'administration et du directeur général délégué

En application de dispositions législatives et réglementaires particulières applicables à la Société Aéroports de Paris en tant qu'entreprise appartenant au secteur public, le conseil d'administration comporte :

- jusqu'au 14 juillet 2009, 21 membres, dont 7 administrateurs représentant l'État, 7 administrateurs élus par les salariés et 7 administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires,
- après le 14 juillet 2009, 18 membres, dont des administrateurs représentant l'État, 6 administrateurs élus par les salariés et des administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires.

Dans le cadre de la coopération industrielle entre Schiphol Group et Aéroports de Paris (voir paragraphe 6.4), il est prévu que, d'ici le 15 juillet 2009, le "Chief Executive Officer" et le "Chief Financial Officer" de Schiphol Group soient nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Le conseil d'administration de la Société, dans sa séance du 11 mars 2009, a ainsi proposé à l'assemblée générale mixte prévue le 28 mai 2009 de nommer Messieurs Jos Nijhuis et Pieter Verboom, respectivement President & CEO, et Executive Vice President & CFO de Schiphol Group, en qualité d'administrateurs (voir le paragraphe 14.12 - Composition du conseil d'administration - Modifications du conseil d'administration prévues en 2009). Depuis janvier 2009 et jusqu'à la prise d'effet de ces nominations, Messieurs Nijhuis et Verboom sont invités à participer à chaque réunion du conseil d'administration.

Restrictions concernant la cession des actions

A la connaissance de la Société, il n'existe aucune restriction acceptée par un membre du conseil d'administration concernant la cession de leurs éventuelles participations dans le capital social d'Aéroports de Paris, à l'exception des obligations d'abstention du code d'éthique annexé au Règlement Intérieur et relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. En outre, les administrateurs représentant les salariés qui détiendraient des actions de la Société à travers le fond de commun de placement du plan d'épargne du Groupe investis en actions de la Société ou qui auraient acheté des actions à l'Etat dans le cadre des lois de privatisations, sont soumis aux règles de blocage ou d'incessibilité résultant des dispositions applicables à ces opérations. Par ailleurs, les administrateurs représentant les salariés qui auraient acheté des actions de la Société à l'occasion de l'ouverture de capital de la Société qui a eu lieu le 16 juin 2006, dans le cadre de l'offre réservée aux salariés telle que décrite dans la note d'opération visée par l'AMF le 30 mai 2006 sous le numéro 06-159, ou qui détiendraient des actions à travers des fonds communs de placement du plan d'entreprise du groupe Aéroports de Paris investis en actions de la Société, sont soumis aux règles de blocage ou d'incessibilité résultant des dispositions applicables à ces opérations.

Options de souscription d'actions

Aucun administrateur ni dirigeant ne bénéficie d'option de souscription ou d'achat d'actions à la date d'enregistrement du présent document de référence.

Opérations réalisées par les dirigeants sur leurs titres

En application du Code monétaire et financier et du règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF), l'obligation de communiquer à l'AMF, qui les rend public, certaines opérations réalisées par un dirigeant ou une personne liée sur les titres de l'émetteur incombe à la personne qui réalise de telles opérations. Ces personnes sont tenues de transmettre à Aéroports de Paris une copie de cette communication transmise à l'AMF.

15

RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS

15.1. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Modalités de rémunération des mandataires sociaux

Sur avis du comité des rémunérations, le Conseil d'administration a décidé que le Président-Directeur Général et de Directeur général délégué percevront une rémunération annuelle brute fixe respectivement de 370 000 euros et 300 000 euros. Ils percevront également une rémunération variable assise sur six objectifs de performance :

- trois objectifs récurrents : le taux de marge brute (pesant pour 45 %), les indicateurs de qualité du CRE estimés au 31 décembre 2008 (pesant pour 15 %), les recettes commerciales (pesant pour 10 %),
- trois objectifs spécifiques à l'année 2008 : redresser la rentabilité du segment Escale (pesant pour 5 %), augmenter significativement le taux de satisfaction perçue par les passagers, (pesant pour 15 %), augmenter le chiffre d'affaires des recettes locatives (pesant pour 10 %).

Le respect de chacun de ces objectifs déclenchera une majoration de 20 % de la rémunération annuelle brute perçue par chacun des deux dirigeants, affectée des taux de pondération décrits ci-dessus. Si ces objectifs sont dépassés, le taux de rémunération variable pourra être augmenté linéairement jusqu'à 50 % de la rémunération annuelle brute perçue.

Deux majorations spécifiques peuvent par ailleurs s'y rajouter : la mise en service de surfaces complémentaires de commerces en 2008 (majoration de 5 %) et le respect du calendrier de réalisation et des coûts afférents pour 4 chantiers importants (majoration de 5 %).

Le Président-directeur général et le Directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés d'Aéroports de Paris. Ils n'ont pas conclu de contrat de travail avec Aéroports de Paris et ne bénéficient d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence. Le Président-directeur général ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite ni de prime de départ. Le Directeur général délégué ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite. Au cas où il serait mis fin à son mandat de directeur général délégué soit par révocation, soit par non reconduction de son mandat venu à échéance, Monsieur Rubichon pourra percevoir une indemnité, conformément à la convention approuvée par les actionnaires en application de l'article L. 225-42-1 du code de commerce lors de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008, après constatation par le Conseil d'administration du respect des objectifs de performance. Celle-ci sera égale à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs annuels plafonds utilisés pour la détermination de la part variable de rémunération, ce taux étant calculé sur les trois derniers exercices. Au 31 décembre 2008, cette indemnité est estimée à 284 000 euros.

Le conseil d'administration du 11 mars 2009 a autorisé la modification de la convention, pour prendre en compte le taux de réalisation des objectifs annuels cibles utilisés pour le calcul de la rémunération variable, au lieu des objectifs plafonds. Il est proposé aux actionnaires de valider la convention dans le projet de résolution n°5 présentée à l'assemblée générale mixte prévue le 28 mai 2009.

Ce dispositif est conforme aux recommandations de l'AFEP-MEDEF du 6 octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des Sociétés dont les titres sont admis sur un marché réglementé auxquelles le conseil d'administration d'Aéroport de Paris a adhéré le 18 décembre 2008. Il est également conforme au décret n° 2009-348 du 30 mars 2009 relatif aux conditions de rémunération des dirigeants des entreprises aidées par l'Etat ou bénéficiant du soutien de l'Etat du fait de la crise économique et des responsables des entreprises publiques.

Montant des rémunérations versées aux mandataires sociaux

Pierre Graff

En euros	2008	2007
Rémunérations dues au titre de l'exercice	541 715	424 631
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Total	**541 715**	**424 631**

En euros	2008		2007	
	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	362 028	362 028	287 000	287 000
Rémunération variable	153 509	115 037	115 037	89 007
Rémunération exceptionnelle	néant	néant	néant	néant
Jetons de présence	21 450	17 866	17 866	15 900
Avantages en nature	4 728	4 728	4 728	4 728
Total	**541 715**	**499 659**	**424 631**	**396 635**

François Rubichon

En euros	2008	2007
Rémunérations dues au titre de l'exercice	423 856	339 204
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Total	**423 856**	**339 204**

En euros	2008		2007	
	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	294 306	294 306	238 750	238 750
Rémunération variable	124 793	95 697	95 697	73 678
Rémunération exceptionnelle	néant	néant	néant	néant
Jetons de présence	néant	néant	néant	néant
Avantages en nature	4 757	4 757	4 757	4 757
Total	**423 856**	**394 760**	**339 204**	**317 185**

15.2. RÉMUNÉRATIONS DES ADMINISTRATEURS

Les administrateurs représentants de l'Etat et les administrateurs représentant les salariés n'ont perçu aucune rémunération de la part de la Société ou de la part des Sociétés contrôlées par la Société en contrepartie de l'exercice de leur mandat d'administrateur. Les administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires (ou cooptés en 2008), y compris le Président-directeur général, ont perçu des jetons de présence au titre des exercices 2008 et 2007 (versés respectivement en 2009 et 2008) :

En euros	2008	2007
Pierre Graff	21 450	17 866
Olivier Andriès	11 440	9 529
Vincent Capo-Canellas	12 870	10 720
Jacques Gounon	5 720	-
Bernard Irion	31 950	21 930
Françoise Malrieu	22 790	20 178
Marc Véron	7 150	19 057
Gaston Viens	14 300	10 720
Total	**127 670**	**110 000**

15.3. ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES ADMINISTRATEURS

Les administrateurs représentants de l'Etat et les administrateurs élus par les salariés ne sont pas tenus de détenir des actions de la Société. A la date d'enregistrement du présent document de référence, les actions de la Société détenues par les membres du conseil d'administration sont les suivantes :

- Pierre Graff : 229,
- Olivier Andriès : 20,
- Vincent Capo-Canellas : 10,
- Jacques Gounon : 100,
- Bernard Irion : 400,
- Françoise Malrieu : 200,
- Gaston Viens : 10,
- Dominique Bureau : 0,
- Jérôme Fournel : 0,
- Pascal Lelarge : 0,
- Denis Mercier : 0,
- Frédéric Péchenard : 0,
- Rémy Rioux : 0,
- Michèle Rousseau : 0,
- Nicolas Golias : 0,
- Jean-Louis Guy : 0,
- Jean-Paul Jouvent : 966 dont 7 en propre et 959 par l'intermédiaire d'un FCPE,
- Carole Leroy : 0,
- Jean-Louis Pigeon : 462 par l'intermédiaire d'un FCPE,
- Antonio Pinto : 0,
- Brigitte Recrosio : 0.

François Rubichon détient 20 actions de la Société.

Aucun administrateur ni dirigeant ne bénéficie d'option de souscription ou d'achat d'actions à la date d'enregistrement du présent document de référence.

En application du Code monétaire et financier et du règlement général de l'AMF, l'obligation de communiquer à l'AMF, qui les rend public, certaines opérations réalisées par un dirigeant ou une personne liée sur les titres de l'émetteur incombe à la personne qui réalise de telles opérations. Ces personnes sont tenues de transmettre à Aéroports de Paris une copie de cette communication transmise à l'AMF.

15.4. RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF

Voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés qui se trouve en annexe 1.

15.5. RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES

Des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées pour les dirigeants membres du Comité exécutif, hors les mandataires sociaux, comme pour l'ensemble des salariés. Le montant provisionné au 31 décembre 2008 au titre de ces personnes s'élève au total à 433 000 euros.

Aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions n'a été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux.

16

FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1. FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1.1. Le conseil d'administration

Le fonctionnement du conseil d'administration d'Aéroports de Paris est déterminé par les dispositions légales et réglementaires, par les statuts et par un règlement intérieur adopté par le conseil d'administration dans sa séance du 9 septembre 2005 et modifié dans ses séances du 19 septembre 2006 et du 18 décembre 2008 (le "Règlement Intérieur"). Le Règlement Intérieur précise en particulier les périmètres de responsabilité du conseil d'administration et de ses membres ainsi que le mode de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés et comporte une charte de l'administrateur qui édicte les règles que chaque administrateur s'oblige à respecter, ainsi qu'un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. Le conseil d'administration a adhéré en sa séance du 18 décembre 2008 aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de Sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé, et constate le respect de ces dispositions par Aéroports de Paris.

Le Président-directeur général d'Aéroports de Paris dans le cadre de l'exercice de sa fonction de président du conseil d'administration organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Le Règlement Intérieur prévoit qu'une fois par an, le conseil débatte de son propre fonctionnement et propose, le cas échéant, des amendements à son Règlement Intérieur. Tous les trois ans, le conseil pourra mettre en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement. Cette évaluation sera réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la Société, sous la Direction d'un administrateur indépendant.

Le mandat des administrateurs est de cinq ans. Toutefois, l'article 13.III des statuts précise, en application du III de l'article 5 de la loi du 20 avril 2005, que le mandat de tous les administrateurs de la Société prendra fin le 14 juillet 2009.

Réunions du conseil d'administration

Il appartient au Président-directeur général de réunir le conseil soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, le Règlement Intérieur prévoit que le conseil se réunit au minimum six fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. En particulier, le Président-directeur général veille à réunir le conseil d'administration pour examiner les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'assemblée chargée d'approuver ces derniers.

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président. La convocation, adressée aux administrateurs au moins cinq jours avant la date de la séance sauf cas d'urgence motivée, fixe le lieu de la réunion, qui est en principe le siège de la Société. Les réunions du conseil d'administration peuvent également avoir lieu par voie de visioconférence, dans les conditions fixées par le Règlement Intérieur.

Attributions du conseil d'administration

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Il contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché, à travers les comptes ou à l'occasion d'opérations importantes, notamment sur les titres de la Société. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par délibérations les affaires qui la concernent ainsi que les matières dont il s'est réservé la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Aux termes du Règlement Intérieur, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris :

- débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de la Société et veille à leur mise en œuvre par la Direction générale. Au moins une fois par an, il examine dans son ensemble les orientations stratégiques du Groupe, notamment au regard des évolutions de l'industrie du transport aérien, ainsi que le contexte concurrentiel dans lequel évolue le Groupe ;
- examine le plan stratégique pluriannuel du Groupe ;
- est informé, une fois par an, des relations d'Aéroports de Paris avec l'Etat au titre de ses missions de service public ;
- approuve le contrat pluriannuel de régulation économique ;
- fixe les taux de redevances visées au 1° de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ;
- adopte le plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe et examine chaque année son exécution ;
- examine à chaque fin d'année, pour l'année à venir, le budget du Groupe ainsi que l'enveloppe d'emprunts que la Société et ses filiales sont autorisées à souscrire ;
- approuve la définition des objectifs et de la rentabilité des grands projets d'investissement directement réalisés par Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ;
- approuve les cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France ;
- approuve les cessions d'actifs ou investissements de développement externe d'un montant supérieur à 10 millions d'euros pour toutes les autres activités ;
- approuve les transactions et renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros hors taxes ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aérogares ;
- est informé à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats et examine notamment les écarts éventuels constatés

par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du Groupe ;

- examine une fois par an, et en tant que de besoin, la situation des principales filiales et participations de la Société ;
- fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Président-directeur général est autorisé à consentir au nom d'Aéroports de Paris. En outre, le Président-directeur général rend compte au conseil des cautions, avals ou garanties dont le montant unitaire est supérieur à 30 millions d'euros ;
- fixe annuellement le montant des emprunts obligataires que le Président-directeur général est autorisé à émettre ;
- arrête les statuts du personnel et les échelles de traitements, salaires et indemnités.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter la stratégie d'Aéroports de Paris, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité, sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration. Le conseil examine également les questions soumises à son information à l'initiative du Président-directeur général. Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil dans le cadre des sujets divers. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au Président-directeur général en début de séance ; si le Président-directeur général le demande, la discussion de tout ou partie de ces questions est reportée à la séance suivante.

Information des administrateurs

Le Règlement Intérieur rappelle que l'information préalable et permanente des administrateurs est une condition primordiale de l'exercice de leur mission. Sur la base des informations fournies, les administrateurs demandent tous éclaircissements et renseignements qu'ils jugent utiles. Les administrateurs s'engagent à préserver la confidentialité des informations communiquées.

Dans la perspective d'une réunion du conseil d'administration, le président du conseil d'administration communique aux administrateurs concernés, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations utiles à cette réunion, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Par ailleurs, le Président-directeur général leur communique, dans la mesure du possible, le procès-verbal de la séance qui précède.

Lors de chaque conseil d'administration, le Président-directeur général porte à la connaissance de ses membres les principaux faits et événements significatifs portant sur la vie de la Société, intervenus depuis la précédente réunion.

Les administrateurs peuvent recevoir de manière régulière, et au besoin entre deux séances, toutes informations pertinentes concernant la Société, y compris les articles de presse et rapports d'analyse financière.

Le Président-directeur général adresse aux administrateurs, tous les trois mois, un tableau de bord de la Société comportant tous éléments significatifs, notamment sur son activité et ses résultats, ainsi qu'un état récapitulatif des marchés d'un montant supérieur à 15 millions d'euros passés par Aéroports de Paris.

Lors de l'entrée en fonction d'un nouvel administrateur, le Président-directeur général lui remet tous documents nécessaires au bon exercice de sa fonction (notamment les statuts de la Société, les textes légaux et réglementaires, le Règlement Intérieur, le dernier rapport annuel de la Société, les derniers comptes sociaux et consolidés disponibles, annuels ou semestriels).

Enfin, chaque administrateur peut bénéficier de la part de la Société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la Société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité.

Le conseil d'administration s'est réuni 10 fois en 2008 (avec un taux de présence de 78,7 %) pour examiner notamment les dossiers concernant :

- l'arrêté des comptes annuels ;
- les autorisations préalables de signature de conventions règlementées ;
- la répartition des jetons de présence ;
- les états financiers semestriels ;
- l'établissement des documents de gestion prévisionnelle de l'exercice 2008 et du rapport sur l'évolution de la Société Aéroports de Paris ;
- la stratégie : point d'étape du plan stratégique 2006-2010 du Groupe ;
- la fixation des tarifs des redevances aéronautiques 2008-2009 ;
- l'adoption du programme d'investissement 2009-2013 ;
- les autorisations de cautions, avals et garanties ;
- l'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration d'Aéroports de Paris par un cabinet externe ;
- l'adhésion aux recommandations sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des Sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé (rapport de l'AFEP/MEDEF d'octobre 2008).

16.1.2. La Direction générale

Les statuts de la Société prévoient que le président du conseil d'administration assure la Direction générale de la Société (article 14 des statuts).

En application de l'article 14 des statuts de la Société, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-directeur général, nommer jusqu'à cinq personnes chargées d'assister le Président-directeur général avec le titre de directeur général délégué. Dans ses séances du 27 octobre 2005 et du 20 septembre 2006, le conseil d'administration a procédé à la nomination en tant que directeur général délégué de François Rubichon. A la date d'enregistrement du présent document de référence, la Direction générale du Groupe est assurée par Pierre Graff et François Rubichon.

16.1.3. Le comité exécutif

Missions

Le comité exécutif assure le pilotage opérationnel et stratégique du Groupe et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Il s'assure de la bonne exécution de ses décisions.

Composition

Il est présidé par le Président-directeur général et comporte les membres permanents suivants :

- le directeur général délégué ;
- le directeur général adjoint aménagement et développement ;
- le directeur général adjoint finances et administration ;
- le directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle ;
- le directeur de l'aéroport Paris - Orly ;
- le directeur immobilier ;
- le directeur marketing, commerces et communication ;
- le directeur des ressources humaines.

A la date d'enregistrement du présent document de référence, le comité exécutif est en conséquence composé de Pierre Graff, François Rubichon, Bernard Cathelain (directeur général adjoint aménagement et développement), Laurent Galzy (directeur général adjoint finances et administration), René Brun (directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle) et Patrice Hardel (directeur de l'aéroport Paris - Orly), François Cangardel (directeur de l'immobilier), Pascal Bourgue (directeur marketing, commerces et communication) et Gonzalve de Cordoue (directeur des ressources humaines).

Tout autre directeur est convié chaque fois que nécessaire au bon traitement d'un dossier. Le comité exécutif se réunit une fois par semaine.

Renseignements personnels concernant les membres du comité exécutif de la Société.

Pierre Graff, 61 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Après avoir occupé divers postes en Direction départementale de l'équipement, Pierre Graff a été conseiller technique chargé de la politique routière, de la sécurité routière et des transports au cabinet du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports (1986 - 1987), directeur de la sécurité et de la circulation routière, délégué interministériel à la sécurité routière (1987 - 1990), puis directeur départemental de l'équipement de l'Essonne (1990 - 1993), directeur adjoint du cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (1993 - 1995), directeur général de l'aviation civile (1995 - 2002), puis directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (juin 2002 à septembre 2003). Il a été nommé Président de l'établissement public Aéroports de Paris en septembre 2003, puis, Président-directeur général de la Société anonyme Aéroports de Paris en juillet 2005. Pierre Graff est, par ailleurs, membre du Conseil économique et social, président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil national du tourisme, membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale, administrateur de la RATP (Régie autonome des transports parisiens), administrateur de Gaz de France devenue GDF SUEZ le 22 juillet 2008, administrateur de SOGEPA (Société de gestion des participations aéronautiques) et SOGEADE (Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'espace), administrateur du MEDEF Paris, officier de la Légion d'Honneur et officier de l'ordre national du Mérite.

François Rubichon, 45 ans, est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et de l'Ecole Nationale Supérieure des Postes et Télécommunications. En juin 1993, il a été nommé conseiller technique au cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme après avoir été chef du département contrôle de gestion à la Direction financière de La Poste. En mai 1995, il a été nommé directeur général de Sofipost (Société holding des filiales de La Poste), puis s'est vu confier la présidence du directoire de Publi-Trans (groupe La Poste) en septembre 1998. Après avoir été président-directeur général de GeoPost Logistics à partir de septembre 2000, François Rubichon a été nommé directeur adjoint du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en juillet 2002. En avril 2005, il s'est vu confier le poste de conseiller social auprès du Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin, avant d'être nommé en juin 2005, conseiller spécial chargé des affaires sociales au cabinet de Dominique Perben, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Depuis octobre 2005, François Rubichon occupe les fonctions de directeur général délégué d'Aéroports de Paris. François Rubichon est chevalier de l'ordre national du Mérite.

Laurent Galzy, 51 ans, est diplômé de l'école des Hautes Etudes Commerciales (HEC), titulaire d'une maîtrise d'économie, diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration. A partir de 1984, il a occupé à la Direction du budget (ministère de l'économie et des finances) plusieurs postes portant en particulier sur l'équipement, les transports, l'aménagement du territoire ou les collectivités locales. En 1999, Laurent Galzy a été nommé sous-directeur "Industrie, transports, recherche" à la Direction du budget (ministère de l'économie et des finances). Arrivé à Aéroports de Paris en janvier 2002 en qualité de directeur du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques, Laurent Galzy occupe actuellement les fonctions de directeur général adjoint finances et administration.

Bernard Cathelain, 47 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. A partir de 1986, il a occupé différentes fonctions à la Direction départementale de l'équipement du Val d'Oise, puis en 1992, celle de conseiller technique au conseil régional d'Ile-de-France. En 1993, il rejoint la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) en qualité de directeur de la construction, chargé des tâches de maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des constructions autoroutières. Il est nommé, en 1998, directeur de l'ingénierie, du développement et de l'environnement. Il rejoint Aéroports de Paris en 2001, en qualité de chef de département, puis devient directeur de la Maîtrise d'ouvrage déléguée. Bernard Cathelain occupe, depuis le 1er janvier 2008, les fonctions de directeur général adjoint aménagement et développement.

René Brun, 62 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Il a occupé différentes fonctions au sein de la DGAC de 1971 à 1979 avant de rejoindre Aéroports de Paris où il a successivement été responsable du département développement (animation de la politique stratégique), puis responsable du département moyens généraux (intendance des aéroports parisiens) tout en pilotant plusieurs projets à l'étranger. De 1991 à 1996, il a été directeur général de Saresco, puis Président-directeur général d'Alyzia Airport Services, deux filiales d'Aéroports de Paris, l'une spécialisée dans la vente duty-free et la restauration et l'autre dans les services aéroportuaires. René Brun a occupé les fonctions de directeur de l'exploitation d'Aéroports de Paris à compter du 1er janvier 1997, avant d'être nommé directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en juillet 2003. René Brun est officier de la Légion d'Honneur, officier de l'ordre national du Mérite et médaillé de l'Aéronautique.

Patrice Hardel, 62 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Après quatre années passées à la DGAC entre 1969 et 1973, Patrice Hardel a rejoint Aéroports de Paris où il a notamment assuré les fonctions de chef du département du plan, chef du département production-maintenance et chef du département exploitation générale. En 1989, il est ingénieur en chef à la Direction de l'architecture et de l'ingénierie avant de devenir responsable, en 1997, du département relations compagnies, où il a été notamment amené à travailler au développement du hub et des installations de CDG 2. Patrice Hardel a dirigé le projet Pékin à partir de mars 2000, avant d'être nommé directeur de l'aéroport Paris - Orly en juillet 2003. En juillet 2008, Patrice Hardel a été

nommé Président d'ADP Ingénierie. Patrice Hardel est chevalier de l'ordre national de la Légion d'Honneur et médaillé de l'Aéronautique.

François Cangardel, 57 ans, est ingénieur civil des Ponts et Chaussées et est titulaire d'un MBA HEC-ISA. En 1977, il est nommé directeur des affaires nouvelles à SCOGIM (Société de promotion immobilière). En 1983, au sein de Bouygues Construction, il est responsable immobilier et montage d'affaires. A ce titre, il a créé puis assuré la Direction opérationnelle de la filiale SODEARIF (Société d'études, d'aménagement et de réalisations Immobilières et foncières). En 1993, il devient directeur de l'aménagement et des constructions à la SEM 92 puis directeur général adjoint en charge de l'aménagement, de la construction et du développement. Il a notamment supervisé de nombreux projets d'aménagement urbains pour des zones d'activités économiques et commerciales, des quartiers résidentiels et mixtes et des centres de villes ainsi que l'activité de la construction publique de la SEM 92. En mai 2007, François Cangardel rejoint Aéroports de Paris pour occuper les fonctions de directeur de l'immobilier.

Pascal Bourgue, 58 ans, est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux et titulaire d'un doctorat de gestion des entreprises de Paris-Dauphine. En 1977, il débute sa carrière professionnelle comme responsable de la stratégie et des études de marchés chez Automobiles Peugeot. Il rejoint la SNCF en 1987 au poste de directeur adjoint du marketing, puis de directeur de la communication Grandes-Lignes. En 1998, il est nommé directeur de la communication du Groupe "9 Télécom", filiale de Bouygues. Il intègre AGF (Assurances Générales de France) en 2001, en qualité de directeur de la communication. Pascal Bourgue rejoint Aéroports de Paris en 2003 pour occuper les fonctions de directeur marketing, commerces et communication.

Gonzalve de Cordoue, 61 ans, est ingénieur, diplômé de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Il débute sa carrière professionnelle en 1970, à la DGAC en qualité de chef de service, responsable de la Tour de Contrôle d'Orly. Il rejoint Aéroports de Paris en 1989 au poste de chef de service pour assurer des missions dans le secteur de l'exploitation aéroportuaire. En 1996, il s'investit dans le domaine de l'assistance en escale comme chef du service d'Orly. Ses responsabilités sont ensuite élargies à l'ensemble de l'activité (Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle) et en 1998, il est nommé directeur de l'escale d'Aéroports de Paris. En 2002, il cumule cette responsabilité avec celle de Président-directeur général d'Alyzia Airport Services, holding de filiales d'Aéroports de Paris, dédiées à l'assistance en escale et à la sûreté aéroportuaire. Depuis novembre 2005, Gonzalve de Cordoue occupe les fonctions de directeur des ressources humaines du Groupe.

Absence de contrats de service

A la connaissance de la Société, il n'existe pas de contrats de service liant les membres du conseil d'administration ou le directeur général délégué à la Société ou à l'une quelconque de ses filiales prévoyant l'octroi d'avantages au terme d'un tel contrat.

16.2. FONCTIONNEMENT DES ORGANES DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Les statuts d'Aéroports de Paris donnent la possibilité au conseil d'administration de constituer des comités spécialisés consultatifs en son sein, dont le conseil fixe la composition et les attributions, et qui doivent lui rendre compte de l'exercice de leurs missions. La mission des comités est de concourir à la préparation des décisions du conseil d'administration en émettant des avis, qui sont ensuite soumis au conseil. Ces comités ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à disposition du conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent. Ils ne sont en aucun cas substituables au conseil d'administration. La durée de la mission des membres de chaque comité est identique à la durée de leur mandat d'administrateur.

Ont ainsi été constitués le 9 septembre 2005, dans le cadre de l'adoption du Règlement Intérieur, un comité d'audit, un comité de la stratégie et des investissements et un comité des rémunérations dont la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont décrites ci-dessous.

Les présidents des comités rendent compte au conseil d'administration des débats et des recommandations des comités. Les membres des comités et toutes les personnes invitées aux réunions d'un comité soumis à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations qui leur sont communiquées ou auxquelles ils ont accès à l'occasion de leur mission.

Pour l'accomplissement de leurs travaux, les comités peuvent entendre les membres des Directions de la Société et de ses filiales ou également recourir à des experts extérieurs en cas de besoin. Aucun comité ne peut traiter de sa propre initiative de questions qui déborderaient le cadre propre de sa mission. Les comités n'ont pas de pouvoir de décision.

16.2.1. Le comité d'audit

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité d'audit est composé de cinq membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, le comité d'audit est composé de Françoise Malrieu, Brigitte Recrosio, Bernard Irion, Rémy Rioux et Jacques Gounon. Bernard Irion préside le comité d'audit. Le comité d'audit tient au moins trois réunions par an. Il s'est réuni cinq fois en 2008 (dernière réunion en date : 3 mars 2009) avec un taux de présence des membres de 87 % en 2008. Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2007, les états financiers semestriels, le budget 2009, les engagements hors bilan, le rapport du président au conseil d'administration sur les conditions de travaux du conseil et les procédures de contrôle interne, le bilan des audits pour 2008 et le programme d'audit pour 2009, la gestion de la dette et de la trésorerie et les cautions, avals et garanties, procédures de pilotage des investissements et maîtrise des risques.

Missions

Pour ce qui concerne les comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes ; à cet effet, il prête une attention particulière au périmètre et aux méthodes de consolidation ;
- s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du Groupe ;
- examiner, au moment de l'arrêté des comptes annuels et semestriels, les comptes sociaux et consolidés, et leurs annexes ainsi que les rapports de gestion avant leur présentation au conseil d'administration ;
- procéder, une fois par an, à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du Groupe.

Pour ce qui concerne les risques, le comité d'audit a pour mission de :

- procéder à un examen régulier, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe, notamment au moyen d'une cartographie des risques ;

- examiner les engagements hors bilan significatifs ;
- examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines (politique d'assurance, gestion financière, intervention sur les marchés à terme).

Pour ce qui concerne le contrôle, l'audit interne et les commissaires aux compte, le comité d'audit a pour mission de :

- vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin d'assurer la fiabilité de celles-ci ;
- évaluer les systèmes de contrôle interne, examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et les recommandations et suites qui leur sont données ;
- émettre une recommandation au conseil d'administration sur le choix des commissaires aux comptes, qui donne lieu à une mise en concurrence et se prononcer sur leur rémunération ;
- se faire communiquer le détail des honoraires versés par la Société et le Groupe au cabinet et au réseau des commissaires aux comptes et s'assurer que le montant ou la part que représentent ces honoraires dans le chiffre d'affaires du cabinet et du réseau des commissaires aux comptes ne sont pas de nature à porter atteinte à leur indépendance ;
- examiner le programme des travaux des commissaires aux comptes, leurs conclusions et leurs recommandations.

Pour ce qui concerne la politique financière, le comité d'audit a pour mission de :

- examiner le budget de l'entreprise ;
- examiner la politique financière, comptable et fiscale générale de l'entreprise et sa mise en œuvre, ce qui inclut notamment l'examen de la politique de la Société relative à la gestion de sa dette (objectifs, couverture des risques, instruments financiers utilisés…) ;
- examiner les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de l'entreprise.

16.2.2. Le comité de la stratégie et des investissements

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité de la stratégie et des investissements est composé de six membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, ce comité est composé de Pierre Graff, Dominique Bureau, Nicolas Golias, Bernard Irion, Jean-Louis Pigeon, Rémy Rioux et Pierre Graff qui préside ce comité.

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an. Le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni cinq fois en 2008 (dernière réunion en date : 8 avril 2009) avec un taux de présence des membres de 95 % en 2008. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé le programme d'investissements 2009-2013, le point d'étape du plan stratégique 2006-2010 du Groupe, les différents projets du groupe notamment à l'international.

Missions

Le comité de la stratégie et des investissements a pour mission de :

- formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du Groupe (notamment au regard des perspectives de développement du trafic aérien et d'évolution de l'industrie du transport aérien, du développement des services aéroportuaires et des activités annexes, de l'évolution du contexte concurrentiel du Groupe) ;
- formuler au conseil d'administration des avis sur les orientations du Groupe en matière d'opérations de diversification (notamment : gestion aéroportuaire à l'international, immobilier, etc.), et auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;
- étudier et formuler des avis au conseil d'administration sur les questions relatives aux opérations relevant des compétences du conseil d'administration en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la Société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international (projets significatifs d'investissement et de développement, prises, extension ou cessions de participations ou d'activités du Groupe, projets de joint venture ou de réalisation d'apports), émettre un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets (en étudiant notamment les conditions de rentabilité des projets ainsi que l'exposition financière du Groupe sur la vie du projet), développer une analyse exhaustive des risques inhérents aux projets ainsi que leur influence sur les conditions de leur rentabilité, et évaluer la façon dont ces risques sont couverts et proposer le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser ;
- examiner la doctrine économique de l'entreprise (analyse des performances économiques de l'entreprise, analyse de la politique d'achats et de sous-traitance, réflexions relatives à la régulation économique, propositions en matière de politique tarifaire, etc.) ;
- examiner toutes les questions relatives à la définition et la mise en œuvre de la stratégie du Groupe que le conseil d'administration veut bien lui soumettre ou dont il jugera utile de se saisir, étant précisé que le conseil d'administration et le Président-directeur général demeurent seuls compétents pour décider de l'engagement des Sociétés du Groupe dans les projets de développement.

16.2.3. Le comité des rémunérations

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité des rémunérations est composé de quatre membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, ce comité est composé de Messieurs Olivier Andriès, Rémy Rioux, Marc Véron et de Madame Françoise Malrieu, qui préside ce comité.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an. Le comité des rémunérations s'est réuni deux fois en 2007 avec un taux de présence des membres de 75 % en 2007. Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur le montant des jetons de présence des administrateurs et la rémunération des mandataires sociaux.

Les informations communiquées au comité des rémunérations ou auxquelles il aura accès à l'occasion de sa mission ayant un caractère confidentiel, les membres de ce comité sont tenus, envers tout tiers au conseil d'administration ou audit comité, à une stricte confidentialité, soumise au même régime que celle applicable aux administrateurs de la Société.

Missions

Le comité des rémunérations a pour mission de :

- formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération totale des mandataires sociaux, ainsi que, le cas échéant, sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération, notamment en proposant le montant de la part fixe et de la part variable de leur rémunération, et les règles de fixation de cette part variable, en veillant à la cohérence de ces règles avec l'évaluation faite annuellement des performances de l'entreprise, et en contrôlant l'application annuelle de ces règles ;
- donner un avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la Société ;
- proposer, le cas échéant, au conseil d'administration un montant global pour les jetons de présence des administrateurs qui serait proposé à l'assemblée générale de la Société, ainsi que les règles de répartition des jetons de présence (en tenant compte notamment de l'assiduité des administrateurs au conseil d'administration et à ses comités ainsi que les missions qui leur ont été confiées) ;
- proposer au conseil d'administration une politique pour le remboursement des frais liés à l'exercice de la fonction des administrateurs ;
- approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

16.3. RÉGIME DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Dans un souci de transparence et d'information du public, et dans la limite des dispositions législatives et réglementaires qui lui sont applicables, la Société s'inspire des principes du code de gouvernement d'entreprise des Sociétés cotées de l'AFEP-MEDEF de décembre 2008 ainsi que de la Charte des relations avec les entreprises publiques qui édicte les règles de gouvernance régissant les relations entre l'Agence de participations de l'Etat et les entreprises dans lesquelles l'Etat détient des participations.

En application de dispositions législatives et réglementaires particulières applicables à Aéroports de Paris, le conseil d'administration comporte, sur un total de 21 membres, 14 administrateurs (dont 7 représentants de l'Etat et 7 représentants des salariés) qui ne peuvent, par définition, répondre aux critères d'indépendance retenus dans les rapports cités ci-avant. La Société estime toutefois que chacun des administrateurs dispose des compétences ainsi que d'une expérience professionnelle utiles à la Société, de même que d'une entière liberté et indépendance de jugement.

Pour ce qui concerne la rémunération de ses dirigeants, le conseil d'administration a adopté le 18 décembre 2008 les recommandations AFEP-MEDEF d'octobre 2008 en matière de rémunération des dirigeants mandataires sociaux.

Le conseil d'administration a par ailleurs prévu à son ordre du jour un débat sur le choix d'un code de gouvernement d'entreprise de référence en application de l'article L. 225-37 du code de commerce.

Contrôle interne

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du code de commerce, le président du conseil d'administration doit rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion du conseil d'administration, de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société. Le rapport du Président-directeur général, qui sera présenté à l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2008 appelée à se réunir le 28 mai 2009 figure en annexe 6 et le rapport des commissaires aux comptes sur ce rapport figure en annexe 7.

17

SALARIÉS - RESSOURCES HUMAINES

17.1. DONNÉES SOCIALES

Politique des ressources humaines

La politique sociale et la gestion des ressources humaines font partie des orientations stratégiques de l'entreprise et du groupe, dont elles sont le premier levier de modernisation et de progrès. Elles contribuent également à l'amélioration du fonctionnement interne du groupe, à la dynamique du développement durable et à la maîtrise des risques.

Les politiques de ressources humaines ont ainsi pour objectifs de développer l'efficacité collective et individuelle de l'entreprise et sa responsabilité sociale, tout en maintenant des rapports sociaux équilibrés indispensables au développement de ses projets. L'entreprise s'est engagée dans une démarche de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, tant au niveau du Groupe que d'Aéroports de Paris SA.

A partir notamment du référentiel des métiers du Groupe élaboré en 2008, une démarche prospective "emplois et compétences" a été entreprise pour déterminer un plan triennal d'adaptation de l'emploi et des compétences et un plan de formation associé. La gestion des cadres a fait l'objet de plusieurs actions pilotes en 2007 comme la mise en place d'un référentiel de compétences, le déploiement de revues de carrière, la refonte du dispositif de formation management et la consolidation du processus de management de la performance qui intègre notamment une augmentation de la rémunération variable. En complément de ces dispositifs, une nouvelle politique de gestion et de rémunération des cadres a été engagée en 2008 : compétitivité du salaire de base par rapport au marché, clarification des parcours professionnels et des évolutions de carrière, développement de pratiques managériales rénovées.

Une politique générale de prévention des risques professionnels a été formalisée et diffusée en 2008 à l'ensemble des salariés. En appui de cette politique, un travail plus particulier a été accompli sur la réduction des accidents de travail par la prévention du risque routier.

Un baromètre social, photographie du climat social de l'entreprise et outil de dialogue du manager avec ses équipes, a été mis en place en 2008. Il sera réactivé annuellement.

Statut du personnel

Les salariés d'Aéroports de Paris relèvent de contrats de droit privé et du Code du travail. A l'exception des personnels régis par un contrat particulier, des apprentis sous contrats d'apprentissage et des jeunes sous contrats spécifiques liés à la politique de l'emploi, ils bénéficient d'un statut particulier dont les dispositions se substituent à celles du Code du travail, qui demeurent applicables lorsque le statut du personnel ne prévoit pas de dispositions spécifiques. Les salariés des filiales d'Aéroports de Paris sont soumis aux dispositions du Code du travail et des conventions collectives spécifiques à leurs activités.

Le statut du personnel diffère du droit commun sur les principaux points suivants :

- une procédure d'affichage des postes à pourvoir permet d'informer l'ensemble des salariés et de susciter les candidatures ;
- des majorations de la rémunération de base comme une prime d'ancienneté, un 13ème mois, un supplément familial pour les salariés ayant au moins deux enfants à charge ;
- la possibilité pour les salariés de travailler à temps partiel pour convenance personnelle ;
- des congés spéciaux payés sont attribués à l'occasion d'événements familiaux.

Intéressement et participation

Une prime d'intéressement peut être versée en fonction des gains de productivité, des résultats financiers et de la réalisation d'objectifs sectoriels. Le montant de l'intéressement s'élève en 2008 à 14,9 millions d'euros pour le Groupe (14,3 millions d'euros en 2007).

Aéroports de Paris et ses filiales (à l'exclusion d'Aéroports de Paris Management) ont mis en place un dispositif de participation au profit de ses salariés. Le montant de la participation s'élève en 2008 à 10,5 millions d'euros pour le Groupe (9,1 millions d'euros en 2007).

Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié

Un Plan d'Epargne d'Entreprise (PEE) permet aux salariés de bénéficier de la faculté de se constituer un portefeuille de valeurs mobilières, pouvant éventuellement être abondées par l'entreprise. En 2008, l'abondement s'est élevé à 3,1 millions d'euros (2,2 millions d'euros en 2007).

Lors de l'ouverture du capital et pour les besoins de la mise en œuvre de deux formules proposées dans le cadre de l'offre réservée aux salariés qui a été faite aux salariés et à certains anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales, Aéroports de Paris a mis en place un Plan d'Epargne Groupe (PEG) auquel ont adhéré Alyzia, ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Hub Télécom. Un fonds commun de placement en entreprise, le FCPE Aéroparts, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises dans le cadre de ce PEG.

Au 31 décembre 2008, les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris détenaient 2,0 % du capital d'Aéroports de Paris. Le FCPE Aéroparts représentait ainsi 1,7 % de l'actionnariat.

Les actions de la Société détenues par les mandataires sociaux et les autres membres du conseil d'administration sont décrites au paragraphe 15.3.

Plan de sauvegarde de l'emploi

Pour maintenir l'activité d'assistance en escale au sein du groupe et rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a fait le choix d'intégrer l'ensemble des activités d'assistance en escale du Groupe au sein d'une filiale de services aéroportuaires. Ce projet de réorganisation des activités d'assistance en escale a fait l'objet d'un accord signé par quatre organisations syndicales et la Direction le 16 juillet 2007 ainsi que d'un dossier sur ses conséquences sociales qui a été soumis pour avis au Comité d'entreprise le 26 septembre 2007.

L'entreprise s'est engagée à proposer à chacun des 736 salariés concernés, dans le cadre du dispositif ouvert jusqu'au 31 décembre 2008, la solution la mieux adaptée à sa situation, basée sur le volontariat, sans aucun départ contraint de l'entreprise. 585 salariés ont rejoint un autre poste au sein de la maison mère et 144 salariés ont rejoint la filiale Alyzia ou trouvé une autre solution.

Relations professionnelles et accord collectifs

15 accords collectifs ont été négociés et signés au cours de l'année 2008, portant notamment sur le compte épargne temps, les salaires, le Plan Épargne Groupe, le Plan Épargne Entreprise, l'intéressement, l'élection des membres du comité d'entreprise et des délégués du personnel, la journée de solidarité, l'évolution professionnelle des agents commerciaux, les conditions d'aménagement et de réduction du temps de travail pour les agents H24 des services médicaux d'urgence, la participation et le comité de groupe.

Impact territorial des activités en matière d'emploi

49 % des salariés de Paris - Charles de Gaulle sont originaires des trois départements riverains. Aéroports de Paris dépense annuellement 2 millions d'euros pour des actions de développement économique et social à destination de publics défavorisés. Parallèlement, Aéroports de Paris a créé une mission de Coopération économique et sociale dont l'objectif est d'établir un dialogue avec les collectivités territoriales voisines par la mise en valeur des atouts des territoires dans lesquels les aéroports sont implantés.

17.2. INFORMATION SOCIALE

	Périmètre	2008	2007
Effectif moyen			
Aéroports de Paris	2	7 245	7 451
Groupe Alyzia		3 344	3 024
Société de Distribution Aéroportuaire [68]		448	380
Hub télécom		300	275
ADP Ingénierie		414	268
Aéroports de Paris Management		38	31
Total Groupe	1	11 789	11 429
Hommes	2	4 456	4 553
Femmes	2	2 789	2 898
Embauches / Départs			
Embauches	1	2 400	2 177
en CDI	1	801	852
en CDD	1	1 599	1 325
Départs	1	2 033	1 546
dont licenciements	1	187	178
Organisation du temps de travail			
Salariés à temps plein	2	6 602	7 051
Salariés à temps partiel	2	643	706
Taux d'absentéisme	2	6,78 %	6,40 %
Maladie	2	4,61 %	4,25 %
Maternité	2	0,86 %	0,83 %
Congés autorisés	2	0,52 %	0,52 %
Accidents du travail	2	0,56 %	0,53 %
Heures supplémentaires	2	16 176	18 825
Rémunérations			
Rémunération moyenne mensuelle (en €)		3 149	2 953
Cadres	2	5 096	4 704
Agents de haute maîtrise	2	3 356	3 175
Agents de maîtrise	2	2 615	2 478
Agents d'exécution	2	2 213	2 068
Masse salariale brute (en M€)	1	472,5	445,4
Charges sociales (en M€)	1	217,0	200,1
Intéressement et participation (en M€)	1	25,4	23,4

	Périmètre	2008	2007
Conditions d'hygiène et de sécurité			
Taux de fréquence	2	16,8	16,6
Taux de gravité	2	0,81	0,73
Formation			
Sommes versées pour la formation professionnelle (en M€)	2	20,7	18,5
Nombre d'heures moyen de formation par salarié	2	31	28
Emploi et insertion des travailleurs handicapés			
Nombre de travailleurs handicapés	2	281	267
Nombre de travailleurs handicapés embauchés	2	10	11
Œuvres sociales			
Sommes versées au Comité d'entreprise (en M€)	2	5,7	5,6
Subventions des restaurants du personnel (en M€)	2	6,3	5,3

Périmètre 1 : Groupe Aéroports de Paris

Périmètre 2 : Aéroports de Paris SA

[68] *Parts Aéroports de Paris*

18

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

18.1. ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ

En application de l'article L. 251-1 du Code de l'aviation civile, l'État est l'actionnaire principal d'Aéroports de Paris et doit demeurer propriétaire de la majorité du capital de la Société. Il n'existe pas de titre non représentatif du capital. A la date d'enregistrement du présent document de référence, l'État détient 60,4 % du capital et des droits de vote de la Société et par conséquent le contrôle de la Société.

Aéroports de Paris a procédé à l'identification de ses actionnaires par la réalisation d'un TPI (Titres au Porteur Identifiable) au 31 décembre 2008 sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 20 000 actions, actionnaires détenant un minimum de 500 actions. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 94,8 % du capital a été identifié.
Répartition du capital en pourcentage du capital et des droits de vote :

ACTIONNAIRES	31.12.08	31.12.07
Etat	60,4 %	68,4 %
Schiphol Group	8,0 %	-
Institutionnels français	13,4 %	14,8 %
Institutionnels non-résidents	7,6 %	5,9 %
Actionnaires individuels français et non identifiés	8,5 %	8,4 %
Salariés [69]	2,0 %	2,4 %
Auto-détention [70]	0,1 %	0,1 %

Dans le cadre du plan de relance de l'économie, l'Etat a annoncé, à l'issue du Conseil des Ministres du 15 avril 2009, qu'il apportera une fraction minoritaire du capital d'Aéroports de Paris au Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), détenu à 49 % par l'Etat et à 51 % par la Caisse des Dépôts et Consignations et qu'il restera l'actionnaire majoritaire en direct de la Société. A l'issue de cette opération, l'Etat pourrait détenir 52,4 % du capital et des droits de vote de la Société. L'opération ne remet donc pas en cause l'article L. 251-1, alinéa 2, du code de l'aviation civile qui dispose que la majorité du capital social d'Aéroports de Paris est détenu par l'Etat.

A la date du présent document, la Société n'a pas connaissance d'une participation directe ou indirecte dans son capital qui pourrait, compte tenu de la participation de l'Etat français, avoir une incidence en cas d'offre publique ou entraîner un changement de contrôle de la Société.

Les franchissements des seuils légaux dont la Société a été informée depuis son introduction en bourse sont les suivants :

- franchissement à la baisse de l'Etat du seuil légal des deux tiers du capital le 1er décembre 2008, la détention de l'Etat étant de 60,4 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse de Schiphol Group du seuil légal de 5 % du capital le 1er décembre 2008, la détention de Schiphol Group étant de 8 % à l'issue de ce franchissement.

Voir le chapitre 16 "Fonctionnement des organes d'administration et de gestion de la Société" pour ce qui concerne les mesures en matière de contrôle de l'actionnaire majoritaire. Voir le paragraphe 21.2.3. "Droits attachés aux actions" pour ce qui concerne les droits de vote des actionnaires.

Actionnariat du personnel

Un fonds commun de placement d'entreprise (FCPE), le FCPE Aéroparts, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises par les ayants droit relevant des Sociétés adhérentes du plan d'épargne groupe (PEG). Le conseil de surveillance de ce FCPE Aéroparts est composé de 6 salariés représentant les porteurs de parts, eux-mêmes porteurs de parts et de 6 représentants d'Aéroports de Paris et des Sociétés ayant adhéré au PEG. Les représentants des salariés porteurs de parts sont élus par les porteurs de parts, le conseil de surveillance comportant au moins un porteur de parts de chaque compartiment. Le conseil de surveillance exerce notamment le droit de vote attaché aux titres compris dans le fonds et à cet égard désigne un ou plusieurs mandataires pour représenter le fonds aux assemblées générales de la Société.

18.2. CHANGEMENT DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ

A la connaissance de la Société, il n'existe aucun accord dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de la Société. L'article L. 251-1, alinéa 2, du Code de l'aviation civile dispose que la majorité du capital de la Société est détenue par l'Etat et, aux termes de l'article 7 des statuts de la Société, "les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'Etat la majorité du capital social".

[69] *Comprend les actions détenues par les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales au travers du fonds commun de placement en entreprise Aéroparts du PEG d'Aéroports de Paris. Ce nombre comprend également les actions souscrites par les salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales dans la formule "Paris-Plus" créée lors de l'ouverture de capital, bien que celles-ci soient toutes cessibles à la date de rédaction du présent document de référence.*
[70] *Dans le cadre du programme de rachat d'actions. Ces actions sont privées de droit de vote.*

19

OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS

19.1. RELATIONS AVEC L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris une tutelle au titre de son statut d'entreprise publique et au titre de ses activités, notamment de service public. Ce dernier aspect des relations entre Aéroports de Paris et les autorités administratives est décrit au paragraphe 6.5. "Environnement législatif et réglementaire".

Contrôle économique et financier

Le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social, qui prévoit notamment une procédure d'approbation par l'Etat des cessions, prises ou extensions de participation financière réalisées par certains organismes, n'est pas applicable à Aéroports de Paris. En revanche, le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 modifié relatif au contrôle économique et financier de l'Etat est applicable à la Société.

Cour des comptes

Outre le contrôle exercé par les deux commissaires aux comptes, les comptes et la gestion de la Société et, le cas échéant, ceux de ses filiales majoritaires directes relèvent du contrôle de la Cour des comptes conformément aux articles L. 133-1 et L. 133-2 du code des juridictions financières. Ainsi, après vérification des comptes, la Cour des comptes peut également demander communication de tous documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission de contrôle, et entendre toute personne de son choix.

Inspection générale des finances

Le décret-loi du 30 octobre 1935 organisant le contrôle de l'Etat sur les sociétés, syndicats et associations ou entreprises de toute nature ayant fait appel au concours financier de l'Etat, permet au ministre chargé de l'économie de soumettre Aéroports de Paris aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Conseil général de l'environnement et du développement durable

En application du décret n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable, le conseil général de l'environnement et du développement durable peut effectuer les études et enquêtes prescrites par le ministre chargé de l'équipement.

19.2. RELATIONS AVEC LES APPARENTÉS

Aéroports de Paris a conclu :

- le 6 février 2006, le contrat de régulation économique avec l'Etat fixant sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, présentant le programme des investissements prévus par Aéroports de Paris et déterminant les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris (voir le paragraphe 6.4.1.1. "Les redevances") ;
- le 30 mars 2006, une convention avec l'Etat fixant les modalités de rétrocession par Aéroports de Paris à l'Etat d'une partie de la plus-value immobilière dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris (voir le paragraphe 8.1. "Propriétés immobilières et équipements") ;
- quatre conventions financières avec l'Etat en 2006 en application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005 qui déterminent les montants et les modalités de versement des sommes dues par l'Etat en contrepartie de la reprise à son profit des biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public (voir le paragraphe 8.1. "Propriétés immobilières et équipements").

Pour les informations relatives aux parties liées, voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1.

Les conventions réglementées et le rapport des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées aux titres des exercices 2008, 2007 et 2006 figurent respectivement en annexe 5 du présent document de référence, en annexe 5 du document de référence 2007 et en annexe 3 du document de référence 2006.

20

INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS DE L'ÉMETTEUR

20.1. INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES

Les comptes consolidés du Groupe Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2008 figurent en annexe 1. Le rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés du Groupe Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2008 figure en annexe 2.

20.2. ÉTATS FINANCIERS SOCIAUX

Les comptes sociaux d'Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2008 figurent en annexe 3. Le rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux d'Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2008 figure en annexe 4.

20.3. INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA

Non applicable.

20.4. INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES

Non applicable.

20.5. POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

Dividendes versés au cours des trois derniers exercices

- Dividende versé au titre de l'exercice 2007 : 161,3 millions d'euros soit 1,63 euros par action.
- Dividende versé au titre de l'exercice 2006 : 93,0 millions d'euros soit 0,94 euro par action.
- Dividende versé au titre de l'exercice 2005 : 63,2 millions d'euros soit 0,74 euro par action.

Les dividendes versés au titre des exercices 2007 et 2006 sont éligibles à l'abattement de 40 % bénéficiant aux personnes physiques fiscalement domiciliées en France, prévu à l'article 158.3.2° du code général des impôts. Les dividendes versés au titre de l'exercice 2005 est éligible à l'abattement de 50% bénéficiant aux personnes physiques fiscalement domiciliées en France, prévu à l'article 158.3.2° du code général des impôts.

Politique de distribution

Aéroports de Paris a pour objectif de pratiquer une politique de distribution de dividendes représentant 50 % de son résultat net consolidé, part du Groupe, étant précisé que les dividendes futurs seront appréciés pour chaque exercice, en fonction des résultats de la Société, de sa situation financière et de tout autre facteur jugé pertinent. Conformément à son objectif, le conseil d'administration a décidé lors de sa réunion du 11 mars 2009 de proposer à l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009 la distribution d'un dividende égal à 1,38 euros par action dont le paiement pourrait, en cas de vote favorable des actionnaires, s'effectuer le 11 juin 2009.

Délai de prescription

Les dividendes non réclamés sont prescrits au profit de l'Etat à l'issue d'un délai de cinq ans à compter de la date de leur mise en paiement.

20.6. PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

Aéroports de Paris est impliqué dans certaines procédures civiles et pénales dans le cadre de la marche ordinaire de son activité. Sans préjudice de ce qui figure ci-après, à ce jour, ni Aéroports de Paris ni aucune de ses filiales ne sont ou n'ont été parties à une procédure judiciaire ou arbitrale ou à une procédure devant une autorité indépendante, un organisme gouvernemental ou une autorité non juridictionnelle, qui pourrait avoir, ou a eu, au cours des 12 derniers mois, des effets significatifs sur la situation financière d'Aéroports de Paris, son activité, son résultat ou son patrimoine. Sans préjudice de ce qui figure ci-après, Aéroports de Paris n'a pas connaissance qu'une telle procédure soit envisagée à son encontre ou à l'encontre de ses filiales par des tiers.

La totalité des demandes formées à l'encontre d'Aéroports de Paris et de ses filiales dans le cadre des procédures judiciaires ou arbitrales en cours est inférieure à 100 millions d'euros. Les principales mesures d'instructions et procédures judiciaires en cours liées à Aéroports de Paris sont les suivantes :

Effondrement d'une partie de la jetée du terminal CDG 2E

Le 23 mai 2004, une partie du toit de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E s'est effondrée, entraînant notamment le décès de quatre personnes et quatre blessés ainsi que la fermeture de cette installation jusqu'en avril 2008. Dans le cadre de la procédure pénale, les magistrats instructeurs ont mis en examen Aéroports de Paris le 27 novembre 2008 pour homicide et blessure involontaire. Les Sociétés INGEROP, GTM et Bureau Veritas ont aussi été mises en examen pour les mêmes incriminations. A ce jour, aucune personne physique n'a été mise en examen. Cette procédure d'instruction est actuellement en cours.

Sur le plan civil, une première expertise a été ordonnée par le tribunal de grande instance de Paris le 4 juin 2004 à la demande d'Aéroports de Paris et une seconde expertise a été ordonnée par le tribunal administratif de Cergy Pontoise le 8 juin 2004 à la demande du groupe Vinci. Un collège expertal composé des trois mêmes experts judiciaires, techniciens de la construction, a été désigné par chacun des tribunaux. Le tribunal de grande instance de Paris et le tribunal administratif de Cergy Pontoise, par décision respectivement du 7 octobre 2008 et du 23 octobre 2008, ont accordé jusqu'au 30 juin 2009 pour le dépôt du rapport définitif. L'expertise civile en cours a notamment pour objet de déterminer la cause du sinistre et la répartition des responsabilités entre les différents intervenants à l'acte de construire, parmi lesquels figure Aéroports de Paris. Dans une note de synthèse déposée le 20 avril 2009, les experts judiciaires civils indiquent qu'Aéroports de Paris, en sa qualité de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre, ainsi que deux autres intervenants verraient leur responsabilité engagée dans des proportions qui sont toujours actuellement en discussion jusqu'au dépôt du rapport définitif desdits experts.

Dans le cadre de l'expertise civile, (i) Air France a initialement fait état du préjudice résultant de la fermeture du terminal CDG 2E d'un montant de 246 millions d'euros correspondant à des surcoûts d'exploitation, des pertes d'exploitation et pour préjudice moral ; (ii) les Sociétés Elior, Aelia et Phenix Aelia Partenaires ont déposé des réclamations pour des montants respectifs de 8,2 millions d'euros, de 21 millions d'euros et 8,8 millions d'euros. La réalité et l'entendue de ces préjudices est toujours actuellement en cours d'examen. A ce stade, aucune demande par ces Sociétés n'ayant été formulée à l'encontre d'Aéroports de Paris, le droit à réparation des éventuels préjudices n'ayant pas été démontré et la charge finale de l'éventuelle indemnisation restant dépendante de l'appréciation qui sera faite par les tribunaux lorsqu'ils seront saisis, Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer l'impact financier de cet accident sur ses comptes.

Pour sa part, Aéroports de Paris a déposé auprès des experts judiciaires nommés par le tribunal de grande instance de Paris une réclamation initiale d'un montant total de plus de 161 millions d'euros, correspondant aux frais supplémentaires, aux pertes d'exploitation et aux charges exceptionnelles. La Société estime son préjudice moral à 40 millions d'euros. Cette réclamation a été établie par un cabinet d'expertise missionné par Aéroports de Paris. Après consultation auprès de ses conseils, Aéroports de Paris a engagé une procédure devant le tribunal administratif de Paris à l'encontre d'AIG, assureur de la police de "Dommages aux biens" concernée par ce sinistre, en contestation de son refus, jugé sans fondement, d'accorder ses garanties pour l'indemnisation des préjudices matériels ne relevant pas de la Police Unique de Chantier (environ 2 millions d'euros hors taxes) et les pertes de loyers sur 24 mois (environ 7,8 millions d'euros hors taxes). La procédure est toujours pendante.

Par conséquent, à la date d'enregistrement du présent document de référence, aucune action en responsabilité n'a été engagée dans le cadre de l'effondrement du terminal CDG 2E.

Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer l'impact financier de cet accident sur ses comptes.

Des accords d'indemnisation ont été trouvés avec l'ensemble des ayants droit des victimes. Chacune de ces indemnisations est couverte par la police d'assurance d'Aéroports de Paris. A ce titre, les assureurs ont été partie à ces transactions. Dans chaque cas, le versement de l'indemnité par nos assureurs a été conditionné au renoncement à tous recours ou actions judiciaires contre Aéroports de Paris et ses assureurs.

Requêtes en matières tarifaires

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'Etat a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 (période allant du 15 mai 2006 au 31 mars 2007) d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

Ces mêmes associations ont déposé le 25 avril 2007 des recours en annulation devant le Conseil d'Etat contre les tarifs des redevances 2007 (période allant du 1er avril 2007 au 31 mars 2008).

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'Etat précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a engagé une nouvelle procédure de fixation des tarifs 2006 et fait de même, par sécurité, pour la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'Etat a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixés avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement établis.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'Etat ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Des recours ont néanmoins été engagés le 15 janvier 2008 par des compagnies aériennes devant le tribunal de commerce de Paris aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'Etat. Le montant de ces demandes est inférieur à 3 millions d'euros au jour de l'enregistrement du présent document de référence.

Les nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris ont fait l'objet, le 11 janvier 2008, d'un recours en annulation formé devant le Conseil d'Etat par une association de compagnies aériennes, le SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes), qui conteste notamment le caractère rétroactif de ces décisions et le niveau des tarifs. Les décisions tarifaires prises par Aéroports de Paris pour 2008 ont, quant à elles, fait l'objet d'un recours en annulation le 25 avril 2008 de la part du SCARA et de la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande).

Par ailleurs, les 28 janvier et 27 février 2008, Air France et le SCARA ont déféré à la censure du Conseil d'Etat les décisions portant création et fixation des tarifs de la redevance de titres de circulation en zone réservée. Par décision du 19 février 2009, le Conseil d'Etat a rejeté les requêtes d'Air France et du SCARA.

Aéroport Paris - Le Bourget - écrasement du 20 janvier 1995

Le 20 janvier 1995, des oiseaux se sont introduits dans le moteur d'un avion Falcon et ont causé l'écrasement de l'avion sur l'aéroport Paris - Le Bourget. Les sept passagers et les trois membres d'équipage sont décédés. La citation directe du directeur général d'Aéroports de Paris dans la procédure pénale a définitivement été rejetée par la cour de cassation le 11 septembre 2001. Les ayants droit de cinq des sept passagers ont déposé six requêtes indemnitaires à l'encontre d'Aéroports de Paris et de l'Etat en 1999 et 2000 devant le tribunal administratif de Paris. Le 15 octobre 2003 et le 18 mai 2005, le tribunal administratif de Paris, dans sept jugements différents, n'a pas retenu la responsabilité d'Aéroports de Paris et a condamné l'Etat à verser aux ayants droit, y compris la Caisse de Retraite du Personnel Naviguant Professionnel de l'Aéronautique Civile (CRPNAC), à titre de réparation de leurs préjudices moral et matériel un montant global de plus de 800 000 euros. Les ayants droit des passagers précités et/ou l'Etat ont interjeté appel des décisions du 15 octobre 2003 en décembre 2003 et de celle du 18 mai 2005 en novembre 2005. La cour d'appel de Paris, dans quatre arrêts du 4 octobre 2006 et dans un autre de mai 2008, a confirmé la mise hors de cause d'Aéroports de Paris. Les quatre premiers arrêts n'ont donné lieu à aucun pourvoi en cassation. Un pourvoi en cassation a été formé devant le Conseil d'Etat contre la décision de mai 2008. Cette procédure est toujours pendante.

Alpha Flight Services

Le 21 mai 1992, Aéroports de Paris et Alpha Flight Services ont signé une convention d'occupation temporaire du domaine public sur l'aéroport Paris - Orly pour une durée de 25 ans, avec effet rétroactif au 1er février 1990. Le 22 juin 1995, Alpha Flight Services a déposé une plainte auprès de la Commission de l'Union européenne, qui a donné lieu le 11 juin 1998 à la constatation par la Commission d'abus de position dominante ayant conduit à des pratiques discriminatoires concernant la fixation des redevances domaniales. La décision de la Commission a été confirmée, le 12 décembre 2000, par le tribunal de première instance, puis par la Cour de justice européenne le 24 octobre 2002. Le 28 mai 2004, Alpha Flight Services a assigné Aéroports de Paris devant le tribunal de commerce de Paris pour perte de chiffre d'affaires, pertes liées aux redevances excessives, et coûts de structure excessifs, en réparation du préjudice subi résultant d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles pour un montant (à parfaire) de 15 millions d'euros. Le tribunal des conflits, saisi par arrêté de conflit du 25 mars 2005, a rendu un arrêt le 15 janvier 2007 confirmant la compétence du tribunal de commerce. Le tribunal de commerce de Paris, par décision du 6 décembre 2007, a considéré que la violation du droit de la concurrence constatée par les instances communautaires caractérisait une faute d'Aéroports de Paris au sens de l'article 1382 du code civil et a désigné un expert ayant pour mission de chiffrer le quantum du préjudice de la Société Alpha Flight.

Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et CEGELEC/EI IDF/AMEC (réhabilitation de la piste 1 de Paris - Charles de Gaulle)

En 2003, deux marchés publics de travaux ont été obtenus par les groupements Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et CEGELEC/EI IDF/AMEC relativement au génie civil et au balisage de la piste 1 de Paris - Charles de Gaulle. Ayant constaté au cours de l'été 2004 des désordres sur la piste 1 de Paris - Charles de Gaulle, Aéroports de Paris a requis en référé auprès du tribunal administratif de Cergy Pontoise la désignation d'un expert afin de faire un constat d'urgence. Le rapport de constats consignant les désordres et leur évolution a été déposé le 31 décembre 2004. Par requête en date du 4 novembre 2004, Aéroports de Paris a également requis devant le tribunal administratif de Cergy Pontoise la désignation d'un expert judiciaire. Le tribunal administratif a désigné le même expert. La procédure d'expertise judiciaire est en cours. Le coût des travaux de réhabilitation de la piste est estimé par Aéroports de Paris à 10 millions d'euros. Des travaux de réfection d'une partie de la piste ont été effectués durant l'été 2006 et les premiers 900 mètres de piste ont fait l'objet d'une réfection durant l'été 2007, requérant à chaque fois la fermeture de la piste 1 et la répartition du trafic sur les autres pistes. La charge financière des travaux devrait être atténuée par l'indemnisation à recevoir dans la limite de la responsabilité des entrepreneurs précités et/ou de leurs assureurs. Les travaux de réfection concernant l'autre partie de la piste 1 ont été effectués durant l'été 2008.

Service Médical d'Urgence

Le Service Médical d'Urgences d'Aéroports de Paris (le SMU) assure la prise en charge des urgences médicales survenant dans l'emprise aéroportuaire. La situation devrait évoluer compte tenu des décrets n° 97-615, 97-616, 97-619 et 97-620 du 30 mai 1997 et du décret n° 2005-840 du 20 juillet 2005. La situation n'est pas en parfaite conformité avec cette réglementation et Aéroports de Paris pourrait voir sa responsabilité civile engagée par une éventuelle victime en raison d'une insuffisance dans l'organisation de service. Des travaux sont en cours sous l'égide du préfet de police de Paris et des représentants de l'État dans les départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94).

Amiante

Aéroports de Paris fait l'objet de trois procédures contentieuses engagées chacune par un ancien salarié en vue d'obtenir une décision constatant la responsabilité pour faute inexcusable de celui-ci, pour exposition à des poussières d'amiante. Ces procédures sont destinées à permettre à ces salariés de percevoir une majoration de rente par les caisses d'assurance maladie ainsi qu'une indemnisation par Aéroports de Paris de leurs préjudices extrapatrimoniaux. Le tribunal des affaires de sécurité sociale de Créteil, par jugements des 21 novembre 2006 et 20 décembre 2007 et le tribunal de sécurité sociale de Bobigny, par jugement du 20 mai 2008, ont reconnu la faute inexcusable d'Aéroports de Paris pour exposition de ses salariés à l'amiante. Aéroports de Paris a fait appel de la décision du 21 novembre 2006. Ces contentieux n'ont pas d'effet significatif sur la situation financière d'Aéroports de Paris.

20.7. CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE

Il n'existe pas d'autre procédure gouvernementale, judiciaire ou arbitrage, y compris toute procédure dont la Société a connaissance, qui est en suspens ou dont elle est menacée, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des 12 derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité de la Société et/ou du Groupe.

21

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES

21.1. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL

21.1.1. Capital social

A la date d'enregistrement du présent document, le capital social d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions de 3 euros, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification en 2008. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur Euronext Paris (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006. Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542,7 millions d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

Aéroports de Paris a été transformée en Société anonyme et son capital fixé à 256 084 500 euros, divisé en 85 361 500 actions d'une valeur nominale de 3 euros en application du décret du 20 juillet 2005. L'évolution du capital au cours des 3 derniers exercices est la suivante :

Date de l'assemblée	Opération	Nombre d'actions émises [71]	Montant de l'augmentation de capital en €	Prime d'émission en €	Montant cumulé du capital en €	Nombre cumulé d'actions
22 mai 2006	Augmentation de capital sans droit préférentiel de souscription [72]	11 959 612	35 878 836	490 344 092	291 963 336	97 321 112
22 mai 2006	Exercice de bons de souscription d'actions [73]	1 639 490	4 918 470	68 858 602	296 881 806	98 960 602

21.1.2. Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris

Programme de rachat d'actions en vigueur [74]

Lors de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008 (7e résolution), les actionnaires de la Société ont autorisé, conformément aux dispositions des articles L. 225-209 et suivants du code de commerce, la mise en place d'un programme de rachat d'actions de la Société pour un maximum de 5 % du capital de la Société. Cette résolution a mis fin, avec effet immédiat, pour la fraction non utilisée, à l'autorisation donnée par les actionnaires, lors de l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007 (6e résolution), d'acheter des actions de la Société.

Le programme de rachat a été autorisé par les actionnaires en vue :

- de l'attribution d'actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise et de la mise en œuvre du Plan d'Épargne d'Entreprise dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 3332-1 et suivants du code du travail, ou
- de la remise d'actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière, ou
- de l'annulation des titres ainsi rachetés, sous réserve d'une autorisation par l'assemblée générale extraordinaire du 28 mai 2008 (15e résolution), ou
- de la conservation et de la remise d'actions (à titre d'échange, de paiement ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe, ou
- de l'animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers.

Ce programme est également destiné à permettre à la Société d'opérer dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur. Dans une telle hypothèse, la Société informerait ses actionnaires par voie de communiqué.

Les achats d'actions de la Société peuvent porter sur un nombre d'actions tel que :

- le nombre d'actions que la Société achète pendant la durée du programme de rachat n'excède pas 5 % des actions composant le capital de la Société, à quelque moment que ce soit, ce pourcentage s'appliquant à un capital ajusté en fonction des opérations l'affectant postérieurement à l'assemblée générale du 28 mai 2008, soit, à titre indicatif, au 31 décembre 2008, 4 948 030 actions ;
- le nombre d'actions que la Société détiendra à quelque moment que ce soit ne dépasse pas 10 % des actions composant le capital de la Société à la date considérée.

L'acquisition, la cession ou le transfert des actions peuvent être réalisés à tout moment (y compris en période d'offre publique intégralement réglée

[71] *D'une valeur nominale de 3 euros*
[72] *Constaté par le Président-directeur général le 20 juin 2006*
[73] *Constaté par le Président-directeur général le 27 juin 2006*
[74] *Au jour de l'enregistrement du présent document de référence*

en numéraire visant les titres de la Société ou de toute offre publique initiée par la Société) et par tous moyens, sur le marché ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs (sans limiter la part du programme de rachat pouvant être réalisée par ce moyen), par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options ou autres instruments financiers à terme négociés sur un marché réglementé ou de gré à gré ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement. Le prix d'achat maximal par action est égal à 110 euros, hors frais d'acquisition. Le montant maximal que la Société pourra affecter au programme de rachat d'actions ci-avant autorisé ne pourra être supérieur à 400 millions d'euros.

Sauf autorisation de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009 d'un nouveau programme, l'autorisation décrite ci-avant, en vigueur à la date du présent document de référence, prendra fin au plus tard le 28 novembre 2009, qui correspond au terme d'une période de dix-huit mois à compter de l'autorisation générale mixte du 28 mai 2009.

L'assemblée générale a délégué au conseil d'administration, en cas de modification du nominal de l'action, d'augmentation de capital par incorporation de réserves, d'attribution gratuite d'actions, de division ou de regroupement de titres, de distribution de réserves ou de tous autres actifs, d'amortissement du capital, ou de toute autre opération portant sur les capitaux propres, le pouvoir d'ajuster le prix maximal d'achat susvisé afin de tenir compte de l'incidence de ces opérations sur la valeur de l'action.

L'assemblée générale a conféré tous pouvoirs au conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les conditions légales, pour décider et effectuer la mise en œuvre de la présente autorisation, pour en préciser, si nécessaire, les termes et en arrêter les modalités, pour réaliser le programme d'achat et notamment pour passer tout ordre de bourse, conclure tout accord, en vue de la tenue des registres d'achats et de ventes d'actions, effectuer toutes déclarations auprès de l'Autorité des marchés financiers et de toute autre autorité qui s'y substituerait, remplir toutes formalités et, d'une manière générale, faire le nécessaire.

Synthèse de rachat d'actions en vigueur dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008

Le conseil d'administration de la Société a mis en œuvre les programmes de rachat d'actions autorisés par successivement les assemblées générales mixtes du 22 mai 2006, ordinaire du 29 mai 2007 et mixte du 28 mai 2008, dans le cadre d'un contrat de liquidité effectif depuis le 1er janvier 2007 conclu avec Crédit Agricole Cheuvreux. La somme de 10 millions d'euros a été affectée au compte de liquidité.

Au 31 mars 2009, la Société détenait 102 704 de ses propres actions représentant 0,1 % de son capital social pour une valeur de 4 108 160 euros. A cette même date, aucune position n'est ouverte, à l'achat comme à la vente, dans le cadre du programme de rachat d'actions. Entre le 28 mai 2008 et 31 mars 2009, la Société a acquis 244 751 de ses propres actions, pour une valeur moyenne unitaire de 50,48 euros et a vendu 203 547 de ses propres actions, pour une valeur moyenne unitaire de 52,01 euros. Aucune opération n'a été effectuée, dans le cadre du programme de rachats d'actions, par l'utilisation de produit dérivé.

La commission forfaitaire versée par la Société dans le cadre du contrat de liquidité a été de 35 000 euros au titre de l'exercice 2008.

Synthèse de rachat d'actions entre le 1er avril et le 27 mai 2008 dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007

Entre le 1er avril et le 27 mai 2008, la Société a acquis 36 016 de ses propres actions, pour une valeur moyenne unitaire de 73,12 euros et a vendu 20 516 de ses propres actions, pour une valeur moyenne unitaire de 75,97 euros.

Résolution relative à l'autorisation donnée au conseil d'administration pour opérer sur les actions de la Société, soumise à l'assemblée générale mixte devant se réunir le 28 mai 2009

Le conseil d'administration du 11 mars 2009 a soumis au vote de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009, (6ème résolution), un programme de rachat d'actions dont les caractéristiques sont similaires au programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale ordinaire du 28 mai 2008, notamment en ce qui concerne les objectifs du programme et les limitations sur le nombre d'actions pouvant être rachetées.

21.1.3. Titres non représentatifs du capital

Aucun autre instrument financier non représentatif de capital est en circulation à la date d'enregistrement du présent document de référence.

L'encours de la dette obligataire d'Aéroports de Paris s'élève à 2 020,2 millions d'euros au 31 décembre 2008. Le détail des emprunts obligataires est fourni en note 31 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1.

21.1.4. Autorisations d'opérer sur le capital

Délégations en vigueur à la date d'enregistrement du présent document de référence accordées au conseil d'administration par l'assemblée générale mixte des actionnaires du 28 mai 2008 pour augmenter le capital de la Société :

Titres concernés	Montant nominal maximal d'augmentation de capital
Emissions avec droit préférentiel (DPS) *Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues* [75]	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
Emissions sans DPS *Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues*	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans DPS	15 % d'une augmentation de capital avec ou sans DPS, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres	150 millions d'euros
Emissions réservées au personnel *Adhérents de plans d'épargne*	5,2 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
Augmentation de capital en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
Augmentation de capital en vue de rémunérer des apports en nature	10 % du capital social au moment de l'émission, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros

Par ailleurs, l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008 a autorisé le conseil d'administration à réduire le capital social, en une ou plusieurs fois, par annulation de tout ou partie des actions précédemment rachetées dans le cadre d'un programme de rachat d'actions de ses propres titres par la Société, dans la limite de 10 % du capital par périodes de 24 mois.

La durée de ces délégations d'augmentation et de réduction du capital est de 26 mois à compter de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008. A la date d'enregistrement du présent document de référence, aucune de ces délégations n'a été utilisée.

21.1.5. Autres titres donnant accès au capital

Il n'existe actuellement aucun titre donnant accès au capital de la Société.

21.1.6. Droits de contrôle spéciaux

Aucune action de la Société ne confère de droits spéciaux à son détenteur. Voir également le paragraphe 21.2.6.

21.1.7. Options sur le capital de la Société

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société. Pour une description de l'accord contractuel conclu entre Aéroports de Paris et Aelia, filiale du groupe Lagardère Services, voir le paragraphe 6.4.4.4. "Société de Distribution Aéroportuaire – Présentation". Pour une description de l'accord contractuel conclu entre Aéroports de Paris et The Nuance Group, voir le paragraphe 6.4.4.5. "Duty Free Paris". Pour une description des accords contractuels conclus entre d'une part Aéroports de Paris et d'autre part Altaréa et Foncière des Régions, voir le paragraphe 6.4.2.2. "Stratégie de l'activité immobilière – Paris - Orly".

21.2. DISPOSITIONS STATUTAIRES

21.2.1. Objet social

En application de l'article 2 des statuts, la Société a pour objet, en France et à l'étranger :

- d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires ;
- de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle ;
- de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers ou immobiliers qu'elle détient ou utilise ;
- de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés ;
- de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de Sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière ;
- généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.

[75] *L'assemblée générale mixte des actionnaires du 28 mai 2008 a par ailleurs fixé à 500 millions d'euros le plafond d'émission de valeurs mobilières représentatives de créances, que ces valeurs mobilières soient émises avec ou sans DPS.*

21.2.2. Organes de gestion

Voir chapitres 14 et 16.

21.2.3. Droits attachés aux actions

En application de l'article 11 des statuts, chaque action donne droit, dans les bénéfices et l'actif social, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

En outre, elle donne droit au vote et à la représentation dans les assemblées générales, dans les conditions et sous les restrictions légales, réglementaires et statutaires. Ainsi, dans toutes les assemblées générales, chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions libérées des versements exigibles, sans autres limitations que celles qui pourraient résulter des dispositions légales. Il n'existe pas de clause statutaire prévoyant un droit de vote double ou multiple en faveur des actionnaires d'Aéroports de Paris.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions de l'assemblée générale.

Les actionnaires ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports.

Les héritiers, créanciers, ayants droit ou autres représentants d'un actionnaire ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer dans les actes de son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, en cas d'échange, de regroupement ou d'attribution d'actions, ou en conséquence d'augmentation ou de réduction de capital, de fusion ou autre opération sociale, les propriétaires d'actions isolées ou en nombre inférieur à celui requis ne peuvent exercer ce droit qu'à la condition de faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente d'actions nécessaires.

21.2.4. Modification du capital et des droits attachés aux actions

Toute modification du capital ou des droits de vote attachés aux titres qui le composent est soumise au droit commun, les statuts ne prévoyant pas de dispositions spécifiques.

21.2.5. Assemblées générales

Convocation aux assemblées

Conformément à l'article 20 des statuts, les assemblées générales ordinaires et extraordinaires et, le cas échéant, les assemblées spéciales, sont convoquées, se réunissent et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu, y compris dans un autre département, indiqué dans l'avis de convocation.

Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit de participer aux assemblées générales de la Société ou aux opérations d'un dépositaire central par l'enregistrement comptable des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte, s'il justifie du droit de participer aux assemblées générales au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la Société, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

L'inscription ou l'enregistrement comptable des titres dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité est constaté par une attestation de participation délivrée par ce dernier, le cas échéant par voie électronique, en annexe au formulaire de vote à distance ou de procuration ou à la demande de carte d'admission établis au nom de l'actionnaire ou pour le compte de l'actionnaire représenté par l'intermédiaire inscrit. L'actionnaire souhaitant participer physiquement à l'assemblée et qui n'a pas reçu sa carte d'admission le troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), peut aussi se faire délivrer une attestation.

Ces formalités doivent être accomplies cinq jours au moins avant la réunion de l'assemblée. Le conseil d'administration peut abréger ou supprimer ce délai au profit de l'ensemble des actionnaires.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, faire remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et exiger la production de ces cartes pour l'accès à l'assemblée générale.

Si le conseil d'administration le décide au moment de la convocation de l'assemblée, les actionnaires pourront participer à l'assemblée par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions et suivant les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Tout actionnaire peut se faire représenter dans les conditions légales. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales. A compter de cette attestation, l'actionnaire ne peut choisir un autre mode de participation à l'assemblée générale. Pour être retenu, le formulaire de vote doit être reçu par la Société au plus tard trois jours avant la date de la réunion de l'assemblée.

Les propriétaires de titres mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce (propriétaires qui n'ont pas leur domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du Code civil) peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la loi, par un intermédiaire inscrit.

Règles applicables à la modification des statuts

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs stipulations. Elle ne peut, toutefois, augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve des opérations résultant d'un regroupement d'actions régulièrement effectuées. Sous la même réserve, elle statue à la majorité des deux-tiers des voix des actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance.

21.2.6. Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle

Aux termes de l'article 7 des statuts de la Société et conformément aux dispositions de l'article L. 251-1, alinéa 2 du Code de l'aviation civile, "les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'Etat la majorité du capital social".

21.2.7. Identification des actionnaires

Conformément à l'article 9 des statuts et au Code de Commerce, les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires. Les actions peuvent être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire est tenu de déclarer sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui, dans les conditions légales et réglementaires.

Les dispositions des alinéas ci-dessus seront également applicables aux autres valeurs mobilières émises par la Société.

La Société est en droit, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution et l'adresse des détenteurs de titres au porteur conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'entre eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés. La Société, au vu de la liste transmise par l'organisme susmentionné, a la faculté de demander aux personnes figurant sur cette liste et dont la Société estime qu'elles pourraient être inscrites pour le compte de tiers les informations ci-dessus concernant les propriétaires de titres.

S'il s'agit de forme nominative donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit dans les conditions prévues à l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la demande, de révéler l'identité des propriétaires de titres ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux sur simple demande de la Société ou de son mandataire, laquelle peut être présentée à tout moment.

21.2.8. Franchissement de seuils

Les actions de la Société sont librement négociables sous réserve des dispositions légales et réglementaires.

L'article 9 des statuts de la Société prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, directement ou indirectement, une fraction du capital ou des droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital de la Société correspondant à 1 %, a l'obligation d'en informer la Société par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement dudit seuil de 1 %. Cette information doit préciser l'identité de la personne concernée ainsi que celle des personnes agissant de concert avec elle et indiquer le nombre total d'actions, de droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital que cette personne possède. Cette obligation d'information porte également sur la détention de chaque fraction additionnelle de 1 % du capital ou des droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital de la Société, étant précisé qu'en cas de dépassement de l'un des seuils visés par le septième alinéa de l'article L. 233-7 du Code de commerce (voir ci-après), l'information doit préciser à la Société l'intention de la personne ou des personnes détentrices. A compter du franchissement du seuil de 5 % de l'article L. 233-7 du Code de commerce, une déclaration doit être effectuée dans des conditions identiques à celles mentionnées ci-dessus, chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse quelle qu'en soit la raison.

L'intermédiaire inscrit comme détenteur d'actions conformément au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, sans préjudice des obligations des propriétaires des actions, d'effectuer les déclarations ci-dessus pour l'ensemble des actions au titre desquelles il est inscrit [69].

Par ailleurs, en vertu des dispositions de l'article L. 233-7 du Code de commerce, lorsque les actions d'une Société ayant son siège sur le territoire de la République sont admises aux négociations sur un marché réglementé, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder un nombre d'actions représentant plus de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, $33^{1/3}$ %, 50 %, $66^{2/3}$ %, 90 % ou 95 % du capital ou des droits de vote de la Société, doit informer la Société dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement du seuil de participation, du nombre total d'actions ou de droits de vote qu'elle possède. Cette personne doit également en informer l'Autorité des marchés financiers dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement du seuil de participation. Ces obligations d'information s'appliquent selon les mêmes délais en cas de franchissement à la baisse des seuils mentionnés ci-dessus.

Aux termes des dispositions de l'article L. 233-14 du Code de commerce, à défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions statutaires et/ou légales identifiées ci-dessus sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification. Dans le cas d'inobservation des dispositions statutaires, cette suspension doit avoir fait l'objet d'une demande d'un ou de plusieurs actionnaires détenant une fraction au moins égale à 3 % du capital ou des droits de vote de la Société et être consignée dans le procès-verbal de l'assemblée générale.

21.2.9. Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique

Dans le cadre de la mise en place d'un accord de coopération industrielle, conclu le 14 novembre 2008, prenant effet le 1er décembre 2008 et d'une durée de 12 ans, entre Aéroports de Paris et Schiphol Group "l'Accord de coopération", prévoyant des participations croisées entre Aéroports de Paris et Schiphol Group, deux accords ont notamment été conclus : un pacte d'actionnaires concernant Aéroports de Paris, conclu entre l'Etat français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris d'une part et un accord de sortie l'"exit agreement" conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group d'autre part. Les stipulations de ces accords concernant la cession ou l'acquisition d'actions ADP prévoient les stipulations qui suivent.

[76] *Il est prévu de proposer à l'assemblée générale mixte des actionnaires du 28 mai 2009 de supprimer l'obligation de déclarations de franchissement de seuils pour les intermédiaires inscrits (24e résolution).*

Inaliénabilité des actions ("lock up")

Schiphol Group s'est engagé à ne pas transférer la propriété des actions qu'elle détient dans Aéroports de Paris pendant toute la durée de l'Accord de coopération sauf dans certains cas, principalement : le transfert à des filiales intégralement détenues par Schiphol Group, le droit de cession forcée de l'Etat (présenté ci-après), la cession dans les conditions prévues dans l' "exit agreement", notamment après résiliation de l'Accord de coopération.

La durée de ce "lock up" ne peut, sauf circonstances exceptionnelles (changement de contrôle de Schiphol Group ou d'Aéroports de Paris, perte par Aéroports de Paris ou par Schiphol Group de leur droit d'exploiter certains aéroports et liquidation, faillite, redressement judicaire d'Aéroports de Paris ou de Schiphol Group) être inférieure à deux ans".

Engagement de maintien du niveau des participations ("standstill")

Sauf pour certains cas visant à permettre que Schiphol Group ne puisse pas être dilué dans le capital d'Aéroports de Paris, Schiphol Group et ses affiliés ne peuvent augmenter leur participation dans Aéroports de Paris sans l'accord préalable de l'Etat et ne peuvent agir de concert avec des tiers.

Droit de cession forcée de l'Etat

L'Etat dispose d'un droit de cession forcée des actions ADP détenues par Schiphol Group, exerçable, dans un délai convenu entre les parties, en cas de cession par l'Etat d'actions Aéroports de Paris conduisant le tiers acquéreur à devoir lancer une offre publique ou une garantie de cours sur toutes les actions ADP.

Le prix d'acquisition des actions ADP détenues par Schiphol Group sera le prix par action payé par le tiers acquéreur à l'Etat ou le prix de l'offre publique ou de la garantie de cours, si celui-ci est plus élevé.

Si tout ou partie de la contrepartie payée par le tiers acquéreur n'est pas en numéraire, cette contrepartie sera évaluée à sa valeur de marché et, en cas de désaccord entre Schiphol Group et l'Etat, une procédure d'expertise sera mise en œuvre pour déterminer cette valeur de marché selon le mécanisme prévu dans le pacte d'actionnaires.

Terme et causes de résiliation des accords

Le pacte d'actionnaires est conclu dans le cadre et pour la durée de l'Accord de coopération, soit une durée de 12 ans, éventuellement prorogeable. Il prendra fin en cas de résiliation de l'Accord de coopération en cas de survenance d'une des "causes de résiliation" énumérées ci-après après avoir donné effet aux stipulations régissant la cession de la participation de Schiphol Group dans Aéroports de Paris.

Ainsi, en cas de survenance d'une des "causes de résiliation" suivantes, Aéroports de Paris et/ou Schiphol Group pourront mettre en œuvre les stipulations de l'Exit agreement :

- le changement de contrôle soit de Schiphol Group soit d'Aéroports de Paris ;
- l'admission aux négociations sur un marché réglementé de Schiphol Group ;
- la perte par Aéroports de Paris ou par Schiphol Group de leur droit d'exploiter certains aéroports ;
- un manquement important soit par Schiphol Group soit par Aéroports de Paris à leurs obligations au titre des pactes d'actionnaires ;
- liquidation, faillite, redressement judicaire (ou procédure analogue) d'Aéroports de Paris ou de Schiphol Group ;
- une violation significative de l'Accord de coopération soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group ;
- un différend permanent et/ou une situation de blocage permanente entre Aéroports de Paris et Schiphol Group ;
- l'exercice par l'Etat de son droit de sortie forcée tel que prévu dans le pacte d'actionnaires ;
- la sortie conjointe ou la sortie forcée d'Aéroports de Paris du capital de Schiphol Group tel que prévu dans le pacte d'actionnaires Schiphol Group ;
- la dilution excessive de Schiphol Group, ou
- la conclusion soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group d'une coopération industrielle avec une Société aéroportuaire européenne ayant substantiellement les mêmes objectifs que ceux décrits dans l'Accord de coopération et qui met significativement en cause l'atteinte des objectifs prévus par cet Accord de coopération.

Principes généraux de la sortie

Les sorties réciproques du capital d'Aéroports de Paris et Schiphol Group seront réalisées de manière conjointe dans une durée maximale de 18 mois après la survenance d'une des causes de sortie décrites ci-avant.

Schiphol Group procédera en premier à la cession de la participation des Aéroports de Paris qu'elle détient et conservera, le cas échéant, le produit de cession dans un compte de séquestre, garantissant le paiement du prix de cession des actions Schiphol Group détenues par Aéroports de Paris.

Enfin, en cas de non-cession des titres Aéroports de Paris détenus par Schiphol Group au terme de la période de 18 mois (pouvant dans certains cas être portée à 24 mois), Aéroports de Paris pourra exercer, avec faculté de substitution, une option d'achat sur ses propres titres détenus par Schiphol Group dans des conditions contractuelles convenues entre les parties (formule de calcul de prix à partir d'une moyenne de cours de bourse).

Droit de première offre d'Aéroports de Paris / droits de préemption de l'Etat et d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris dispose, après résiliation de l'accord de coopération, d'un droit de première offre pendant une période de temps limitée à compter de la résiliation de l'Accord de coopération, lui permettant de faire une offre à Schiphol Group sur les titres qu'elle détient dans Aéroports de Paris ou de désigner un tiers qui fera une offre sur les titres ADP.

En l'absence d'exercice par Aéroports de Paris de son droit de première offre, ou si Schiphol Group n'accepte pas son offre d'acquisition, Schiphol Group aura le droit de céder ses actions ADP soit sur le marché, soit à une ou plusieurs personnes identifiées, étant précisé que l'Etat et Aéroports de Paris auront alors un droit de préemption.

Le droit de préemption de l'Etat doit être exercé dans un délai fixé entre les parties et prévaut sur le droit de préemption d'Aéroports de Paris.

Droit de véto de l'Etat et d'Aéroports de Paris

Dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions ADP détenues par Schiphol Group, l'Etat et Aéroports de Paris disposent d'un droit de veto pour s'opposer à cette cession, pouvant être exercé une fois par projet de cession et dans un délai convenu entre les parties.

22

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants autres que ceux conclus dans le cadre normal des affaires auxquels Aéroports de Paris ou tout autre membre du Groupe est partie sont les suivants :

- le Contrat de régulation économique (voir le paragraphe 19.2. "Relations avec des apparentés") ;
- une convention conclue le 30 mars 2006 (voir le paragraphe 19.2. "Relations avec des apparentés") ;
- la convention conclue le 27 juillet 2007 entre l'Etat et Aéroports de Paris fixant les conditions selon lesquelles Aéroports de Paris met à disposition de l'Etat et de ses services les terrains et immeubles, ainsi que diverses natures de prestations afin qu'il puisse réaliser ses missions de service public (voir le rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés pour l'exercice clos le 31 décembre 2008 qui figure en annexe 5) ;
- l'ensemble contractuel relatif à la coopération industrielle avec Schiphol Group comprenant principalement : l'Accord de coopération industrielle conclu le 14 novembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrit au paragraphe 6.1.4. "Partenariat avec Schiphol Group"), le pacte d'actionnaires relatif à Aéroports de Paris conclu le 1er décembre entre l'Etat français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris (décrit au paragraphe 21.2.9 "Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique"), le pacte d'actionnaires relatif à Schiphol Group conclu le 1er décembre entre Aéroports de Paris, Schiphol Group, l'Etat hollandais, la ville d'Amsterdam et la ville de Rotterdam (décrit au paragraphe 6.1.4) et l'Exit agreement conclu le 1er décembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrit au paragraphe 21.2.9).

23

INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DÉCLARATIONS D'EXPERTS ET DÉCLARATIONS D'INTÉRÊTS

Non applicable.

24

DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

Les communiqués de la Société et les documents de référence comprenant notamment les informations financières historiques sur la Société déposées ou enregistrées auprès de l'AMF sont accessibles sur le site Internet de la Société à l'adresse suivante : www.aeroportsdeparis.fr et une copie peut en être obtenue au siège de la Société, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris.

L'annexe 10 reprend l'ensemble des informations rendues publiques par Aéroports de Paris au cours de 12 derniers mois, en application de l'article 222-7 du Règlement général de l'AMF.

Les statuts de la Société ainsi que les procès-verbaux d'assemblées générales, les comptes sociaux et consolidés, les rapports des commissaires aux comptes et tous autres documents sociaux peuvent être consultés, sur support papier, au siège social de la Société.

Relations Investisseurs

Charlotte Guyot
Responsable des Relations Investisseurs
invest@adp.fr
Téléphone : +33 (0)1 43 35 70 58
Adresse : 291 boulevard Raspail, 75014 Paris

25

INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Les informations concernant les entreprises dans lesquelles la Société détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats figurent au chapitre 6.

ANNEXES

ANNEXE 01

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2008

Compte de résultat consolidé

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2008	Année 2007
Produit des activités ordinaires	**9**	**2 527 031**	**2 292 415**
Autres produits opérationnels courants	10	8 768	19 801
Production immobilisée	11	39 452	41 068
Production stockée	-	-	(58)
Achats consommés	12	(168 749)	(147 320)
Charges de personnel	13	(704 931)	(649 404)
Autres charges opérationnelles courantes	14	(844 380)	(795 869)
Dotations aux amortissements	15	(347 146)	(312 414)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	15	(2 911)	1 340
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(6 055)	(4 697)
Résultat opérationnel courant	**-**	**501 081**	**444 862**
Autres produits et charges opérationnels	16	2 140	(40 984)
Résultat opérationnel	**-**	**503 221**	**403 878**
Produits financiers	17	88 259	274 582
Charges financières	17	(176 980)	(250 382)
Résultat financier	17	**(88 721)**	**24 200**
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	91	1 904
Résultat avant impôt	**-**	**414 590**	**429 982**
Impôts sur les résultats	19	(141 841)	(107 794)
Résultat de la période	**-**	**272 749**	**322 187**
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires	-	188	-
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère	-	272 561	322 187
Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions ordinaires de la société mère :			
Résultat de base par action (en euros)	20	2,76	3,26
Résultat dilué par action (en euros)	20	2,76	3,26

Bilan consolidé

ACTIFS (en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Immobilisations incorporelles	21	52 783	48 807
Immobilisations corporelles	22	5 400 326	5 232 125
Immeubles de placement	23	293 736	274 252
Participations dans les entreprises mises en équivalence	18	401 601	30 359
Autres actifs financiers non courants	24	53 553	58 358
Actifs d'impôt différé	19	1 837	2 025
Actifs non courants	-	**6 203 837**	**5 645 926**
Stocks	25	11 369	9 997
Clients et comptes rattachés	26	518 904	478 166
Autres créances et charges constatées d'avance	27	112 699	104 815
Autres actifs financiers courants	24	82 386	72 925
Actifs d'impôt exigible	19	1 448	213
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28	372 997	524 071
Actifs courants	-	**1 099 802**	**1 190 186**
TOTAL DES ACTIFS	-	**7 303 638**	**6 836 112**

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS (en milliers d'euros)	Notes	Année 2008	Année 2007
Capital	29	296 882	296 882
Primes liées au capital	29	542 747	542 747
Actions propres	29	(4 190)	(3 704)
Ecarts de conversion	29	(2 192)	(1 270)
Résultats antérieurs non distribués	29	1 990 910	1 830 743
Résultat de la période (part du groupe)	-	272 561	322 187
Intérêts minoritaires	29	773	-
Capitaux propres	-	**3 097 491**	**2 987 586**
Emprunts et dettes financières à long terme	31	2 592 052	2 030 454
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	13	301 591	331 788
Autres provisions non courantes	30	38	155
Passif d'impôt différé	19	138 623	104 992
Autres passifs non courants	33	31 135	32 390
Passifs non courants	-	**3 063 439**	**2 499 779**
Fournisseurs et comptes rattachés	34	476 814	507 309
Autres dettes et produits constatés d'avance	35	446 763	387 845
Emprunts et dettes financières à court terme	31	92 805	323 031
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	13	35 311	25 644
Autres provisions courantes	30	84 563	83 097
Passif d'impôt exigible	19	6 453	21 822
Passifs courants	-	**1 142 708**	**1 348 747**
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	-	**7 303 638**	**6 836 112**

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2008	Année 2007
Résultat opérationnel	-	**503 221**	**403 878**
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions	-	327 873	334 841
- Moins-values de cession d'actifs immobilisés	-	71	1 630
- Autres	-	(1 465)	1 808
Charges financières hors coût de l'endettement net ;	-	762	(2 200)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	-	**830 461**	**739 958**
Augmentation des stocks	-	(1 372)	(2 061)
Augmentation des clients et autres débiteurs	-	(49 900)	(64 061)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs	-	81 425	113 689
Variation du besoin en fonds de roulement	-	**30 153**	**47 568**
Impôts sur le résultat payés	-	(124 625)	(87 117)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	-	**735 989**	**700 409**
Acquisitions de filiales (nettes de la trésorerie acquise)	-	(1)	(3 350)
Investissements corporels et incorporels	36	(507 055)	(732 133)
Acquisitions de participations non intégrées	36	(375 318)	(1 220)
Variation des autres actifs financiers	-	5 915	18 116
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	-	3 615	5 992
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	36	-	189 873
Dividendes reçus	-	2 652	1 542
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	-	(91 487)	78 410
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	-	**(961 677)**	**(442 770)**
Subventions reçues au cours de la période	-	3 999	1 089
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	-	422	-
Achats d'actions propres (nets de cessions)	-	(1 282)	(3 654)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	(161 224)	(93 006)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	-	528 355	2 451
Remboursement des emprunts à long terme	-	(203 445)	(78 208)
Variation des autres passifs financiers	-	2 129	1 375
Intérêts payés	-	(172 520)	(160 598)
Produits financiers encaissés	-	86 032	77 613
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	-	**82 465**	**(252 938)**
Incidences des variations de cours des devises	-	26	(1)
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	-	**(143 197)**	**4 699**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	36	507 802	503 102
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	36	364 605	507 802

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Écarts de conver-sion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts mino-ritaires	Total
Situation au 01/01/2007 (publiée)	**296 882**	**542 747**	**-**	**(200)**	**70 728**	**1 876 632**	**2 786 789**	**-**	**2 786 789**
Changement de mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière (cf. note 3.2)	-	-	-	-	-	35 201	35 201	-	35 201
Situation au 01/01/2007 (retraitée)	**296 882**	**542 747**	**-**	**(200)**	**70 728**	**1 911 833**	**2 821 990**	**-**	**2 821 990**
Différence de conversion	-	-	-	(1 070)	-	-	(1 070)	-	(1 070)
Variation de juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente, nette d'impôt	-	-	-	-	(70 728)	-	(70 728)	-	(70 728)
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	**-**	**-**	**-**	**(1 070)**	**(70 728)**	**-**	**(71 798)**	**-**	**(71 798)**
Résultat 2007	-	-	-	-	-	322 187	322 187	-	322 187
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	**-**	**-**	**-**	**(1 070)**	**(70 728)**	**322 187**	**250 389**	**-**	**250 389**
Mouvements sur actions propres	-	-	(3 704)	-	-	51	(3 653)	-	(3 653)
Dividendes	-	-	-	-	-	(93 007)	(93 007)	-	(93 007)
Autres variations	-	-	-	-	-	11 867	11 867	-	11 867
Situation au 31/12/2007	**296 882**	**542 747**	**(3 704)**	**(1 270)**	**-**	**2 152 931**	**2 987 586**	**-**	**2 987 586**

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liés au capital	Actions propres	Écarts de conver-sion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minori-taires	Total
Situation au 01/01/2008	**296 882**	**542 747**	**(3 704)**	**(1 270)**	**-**	**2 152 931**	**2 987 586**	**-**	**2 987 586**
Différences de conversion	-	-	-	(922)	-	-	(922)	163	(759)
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	**-**	**-**	**-**	**(922)**	**-**	**-**	**(922)**	**163**	**(759)**
Résultat 2008	-	-	-	-	-	272 561	272 561	188	272 749
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	**-**	**-**	**-**	**(922)**	**-**	**272 561**	**271 639**	**351**	**271 990**
Mouvements sur actions propres	-	-	(486)	-	-	(796)	(1 282)		(1 282)
Dividendes	-	-	-	-	-	(161 224)	(161 224)		(161 224)
Autres variations	-	-	-	-	-	(1)	(1)	422	421
Situation au 31/12/2008	**296 882**	**542 747**	**(4 190)**	**(2 192)**	**-**	**2 263 471**	**3 096 719**	**773**	**3 097 491**

Voir les commentaires en note 29

ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDÉS

NOTE 1 - DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

En application du règlement européen n° 1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du Groupe au titre de l'exercice 2008 ont été établis en conformité avec les normes «IFRS» (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne au 31 décembre 2008.

Ce référentiel est disponible sur le site internet de la Commission européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias_fr.htm#adopted-commission

Ces principes ne diffèrent pas des normes IFRS telles que publiées par l'IASB dans la mesure où l'application des normes et interprétations suivantes, obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008 est sans incidence sur les comptes du groupe Aéroports de Paris :

IFRIC 12 - Accords de concessions de services publics

IFRIC 14 - IAS 19 - Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction - approuvée par l'Union Européenne en décembre 2008 mais avec une date d'application obligatoire dans l'UE différée pour les exercices ouverts à compter du 31 décembre 2008

NOTE 2 - REMARQUES LIMINAIRES

Les comptes du Groupe AEROPORTS DE PARIS au 31 décembre 2008 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 11 mars 2009. Ces comptes ne seront définitifs qu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra le 28 mai 2009.

AEROPORTS DE PARIS («la Société») est une entreprise domiciliée en France.

Nom de la société mère : AEROPORTS DE PARIS
Siège social : 291, boulevard Raspail – 75014 Paris
Forme juridique : Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
SIREN 552 016 628 RCS Paris

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro.

Toutes les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation ont établi leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2008.

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Sur ces plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins.

NOTE 3 - COMPARABILITÉ DES EXERCICES

3.1. Événements signicatifs

3.1.1. Accord de coopération industrielle

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont conclu un accord de coopération industrielle de long terme et de prise de participations croisées effectif au 1er décembre 2008, chacune des sociétés prenant une participation de 8 % dans le capital de l'autre. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités.

D'une durée initiale de douze ans, l'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un Comité de Coopération Industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group.
- huit Comités de Pilotage, co-présidés par les deux sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque société, sont chargés de mettre en place la coopération dans les huit domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable et achats.

Il est prévu que, d'ici le 15 juillet 2009, le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris soit nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et soit proposé à ce conseil pour devenir membre du comité d'audit et que, réciproquement, le « Chief Executive Officer » et le « Chief Financial Officer » de Schiphol Group soient nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group soit proposé à ce conseil pour devenir membre du comité de la stratégie et des investissements.

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont identifié des synergies combinées de revenus et de coûts qui produiront des effets à partir de l'année 2010.

Le prix d'acquisition par Aéroports de Paris des actions de Schiphol Group représentant 8% du capital et des droits de vote de la société s'élève à 375,1 millions d'euros dont 5,5 millions d'euros de frais d'acquisition.

3.1.2. Projet Cœur d'Orly

Le projet immobilier Cœur d'Orly, évoqué au paragraphe «3.4. Évolution du périmètre de consolidation», a pour vocation de créer un quartier d'affaires sur une partie des réserves foncières du Groupe proches de l'aéroport de Paris-Orly. Aéroports de Paris a, suite à une procédure de mise en concurrence, choisi en mars 2008 le groupement Altaréa/Foncière des Régions comme partenaire financier et développeur pour la première étape du projet.

Au cours du premier semestre 2008, deux sociétés immobilières, la SCI Cœur d'Orly Bureaux pour la réalisation des immeubles de bureaux et la SNC Cœur d'Orly Commerces pour la réalisation des immeubles de commerce, ont été constituées avec le groupement partenaire. Un contrat de promotion immobilière (CPI) a également été signé par chacune des sociétés immobilières précitées et des filiales du groupement partenaire le 6 juin 2008 concernant les premiers îlots à développer.

La première tranche de 160 000 m² dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de village de marques, commerces de proximités, restaurant et espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4* est estimée à près de 450 millions d'euros, hors hôtel.

Aéroports de Paris est co-investisseur pour moitié dans les fonds propres du projet de bureaux et commerces, aux cotés du groupement Altaréa/Foncière des Régions.

3.1.3. Réorganisation des activités d'assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris regroupe l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique.

La Direction souhaitant privilégier le dialogue social a engagé une négociation en vue de définir les mesures proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Depuis le mois d'octobre 2007, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées conjointement par la Direction des Ressources Humaines et la Direction de l'Escale.

Les repositionnements internes et les mobilités vers Alyzia ont débuté dès le 1er semestre 2008 et se poursuivront jusqu'au 1er semestre 2009. Parallèlement les salariés ayant fait le choix d'une mobilité hors du Groupe sont accompagnés par des conseillers professionnels externes pour mener à bien leur projet.

Un bilan, au 31 décembre 2008, des mesures pour l'emploi mises en œuvre à partir du 28 septembre 2007 a été présenté au Comité d'entreprise du 8 Janvier 2009. Ce bilan fait apparaître que plus de 99% des salariés concernés disposent d'une solution réalisée ou prévue. Seuls 3 salariés présents à la Direction de l'Escale n'ont pas souhaité intégrer le dispositif d'accompagnement et seront traités de façon individuelle.

En tenant compte des différents types de mobilités mis en œuvre au cours de l'année 2008, le coût du plan d'accompagnement est estimé au 31 décembre 2008 à 44,3 M€ (dont 4,1 M€ de charges diverses liées à la restructuration de l'Escale). Ce coût est à comparer à l'estimation de 48,5 M€ du 31/12/07. La diminution du coût du plan est essentiellement due à la durée de présence plus courte des salariés dans le dispositif de cessation anticipée d'activité (C2A) que prévue initialement.

En application des règles comptables, compte tenu de l'existence d'un engagement à la clôture tel que défini par les normes IAS 19 et IAS 37, une provision nette des reprises de provision pour indemnités de fin de carrière des salariés visés par la réorganisation de l'escale a été constituée fin 2007 à hauteur de 35,1 M€ dont 23,9 M€ pour les cessations anticipées d'activités (C2A) complétée de 4,3 M€ au titre de l'augmentation de la contribution sociale.

Les charges réalisées en 2008 dans le cadre du plan Escale sont de 11,3 M€ et la reprise nette de provisions s'établit à 15,1 M€. Le solde net de la période est donc de 3,8 M€.

La différence entre le coût total estimé et la provision comptabilisée représente les charges de période qui sont constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

3.1.4. Tarif des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires pour services rendus, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

En outre, différents organismes, dont Ryanair et FedEx, ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007. Ryanair et FedEx ont été déboutées par le Conseil d'État en mars 2008.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs. Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les mêmes décisions tarifaires.

Des recours en annulation ont en outre été déposés par le SCARA et la FNAM, en avril 2008, contre les décisions tarifaires 2008 d'Aéroports de Paris et contre les décisions d'homologation de ces tarifs par l'Etat.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'État a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'État et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

En dernier lieu, il convient de rappeler l'existence de requêtes déposées par Air France et le SCARA contre la «Redevance badges». Le Conseil d'État en date du 19 février 2009 a rejeté ces requêtes.

3.1.5. Trieur Bagage Est

En septembre 2007 Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est

(TBE) situé sur la plateforme de Paris-CDG à Roissy.

Ce TBE a été réalisé par la société CEGELEC titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. La maintenance est assurée par la société CEGELEC.

Ce trieur a une double vocation, trier les bagages enregistrés au terminal 2E et trier des bagages en correspondance au sein du Hub de CDG.

À partir d'octobre 2007, Aéroports de Paris, en lien avec les compagnies concernées, a engagé une montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Des adaptations et des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

3.1.6. Suites de l'accident en 2004 du Terminal 2E

Dans le cadre de l'expertise civile, la compagnie AIR FRANCE-KLM, les sociétés AELIA, ELIOR, PAP (Phoenix Aelia Partenaire) et Aéroports de Paris ont déposé des réclamations aux fins de faire chiffrer par les experts judiciaires le quantum de leurs préjudices.

Leurs préjudices financiers sont constitués soit de coûts supplémentaires soit de pertes d'exploitation induites par l'indisponibilité de l'ouvrage.

Le quantum définitif de ces préjudices, leur caractère indemnisable ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir. Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes financiers.

La jetée du terminal 2E a été remise en exploitation début avril 2008.

3.1.7. Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés au cours du contrôle. Les éléments contestés sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

3.1.8. Rappel des événements significatifs et des modifications de périmètre 2007

Les événements significatifs présentés en 2007 non mentionnés dans les événements significatifs de 2008 portaient sur les mutuelles et la cession des titres BCIA.

Concernant les mutuelles, après consultation des représentants des salariés, Aéroports de Paris a conclu en 2007 un accord permettant d'instituer un dispositif collectif et obligatoire de remboursements complémentaires des frais de santé. Dans le cadre de cette négociation, il a été convenu, au regard du contexte légal et fiscal, de mettre un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement de la garantie de base. La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif a été qualifiée comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés) et s'est traduit par une reprise de provision de 5,6 millions d'euros dans les comptes 2007 et de 7,9 millions d'euros dans les comptes 2008.

Par ailleurs, le groupe Aéroports de Paris a cédé le 26 février 2007 l'intégralité de sa participation de 6,27 % dans BEIJING CAPITAL INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY LIMITED (BCIA) pour un montant net de 188,9 millions d'euros.

Enfin, les modifications de périmètre de 2007 n'ont pas eu d'impact significatif sur la présentation des comptes consolidés des exercices 2007 et 2008.

3.2. Changement du mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière

Selon IAS 19, si les services rendus au cours de périodes ultérieures aboutissent à un niveau de droits supérieur de façon significative à celui des périodes antérieures, les droits doivent être comptabilisés sur une base linéaire entre le début de carrière et la date à laquelle les services supplémentaires rendus par les salariés ne généreront plus un montant significatif de droits supplémentaires en vertu du régime.

Jusqu'au 30 juin 2008, Aéroports de Paris affectait les droits en matière d'indemnités de fin de carrière aux périodes de service en fonction du barème dégressif en fonction du nombre d'années de présence prévu par l'accord collectif en vigueur dans l'entreprise.

Cette approche a été revue. En France, les droits au titre des indemnités de fin de carrière n'étant acquis qu'au moment du départ en retraite, les engagements sont désormais reconnus de manière linéaire sur la carrière des salariés.

Conformément à IAS 8, ce changement a été comptabilisé de façon rétrospective. Il se traduit, dans les comptes consolidés, par une diminution de la provision de 53.685 milliers d'euros avant impôt (35.201 milliers d'euros après impôt) à l'ouverture du premier exercice présenté, c'est-à-dire au 1er janvier 2007, et de 54.221 milliers d'euros avant impôt (35.551 milliers d'euros après impôt) au 31 décembre 2007. Ce changement a par ailleurs donné lieu à un retraitement du résultat 2007 conduisant à un gain de 536 milliers d'euros avant impôt (351 milliers d'euros après impôt).

3.3. Changement des méthodes comptables

Les règles et méthodes appliquées par le Groupe dans les états financiers consolidés sont comparables à celles appliquées au 31 décembre 2007 à l'exception de l'adoption des normes / interprétations suivantes, entrées en vigueur en 2008 :

- IFRIC 11 - IFRS 2 - Actions propres et transactions intra-groupe (entrée en vigueur au 1er janvier 2008) ;
- amendements des normes IAS 39 et IFRS 7 relatifs au reclassement des actifs financiers (entrés en vigueur au 1er juillet 2008).

L'adoption des nouvelles normes et interprétations n'a pas d'incidence sur les comptes du Groupe au 31 décembre 2008.

Il est rappelé que le Groupe n'a pas opté précédemment pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19.

En outre, conformément à IAS 8.30, Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes approuvées par l'Union Européenne mais d'application non obligatoire en 2008, notamment:

- IFRS 8 - Secteurs opérationnels (approuvée en novembre 2007) ; cette nouvelle norme, qui sera d'application obligatoire pour les états financiers consolidés 2009 du Groupe, requiert une modification de la présentation et de la note relative à l'information sectorielle qui est basée sur le reporting interne régulièrement examiné par le principal décideur opérationnel du Groupe, afin d'évaluer la performance de chaque secteur et de leur allouer des ressources. A ce jour, le Groupe présente une information sectorielle basée sur ses secteurs d'activités (voir note 8) ;
- IAS 1 révisée - Présentation des états financiers (2007) (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée introduit la notion de résultat global total qui présente les variations de capitaux propres de la période, autres que celles résultant de transactions avec les propriétaires agissant en cette qualité. L'état du résultat global peut être présenté soit dans un état unique (comprenant à la fois le compte de résultat et toutes les variations de capitaux propres qui n'interviennent pas avec les propriétaires dans un état unique), soit dans deux états comprenant un compte de résultat et un état séparé reprenant le résultat et les autres éléments du résultat global (« comprehensive income ») ;
- IAS 23 révisée - Coûts d'emprunts (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée supprime l'option consistant à comptabiliser en charges les coûts d'emprunt et impose qu'une entité immobilise, en tant que composant du coût de l'actif, les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié. L'application d'IAS 23 révisée sera obligatoire dans les états financiers consolidés 2009 du Groupe et constituera un changement de méthode comptable pour le Groupe. En accord avec les dispositions transitoires, le Groupe appliquera IAS 23 révisée aux actifs qualifiés pour lesquels l'incorporation des coûts d'emprunt débutera à compter de la date d'entrée en vigueur de la norme. En conséquence il n'y aura pas d'impact sur les périodes antérieures présentées dans les états financiers consolidés 2009 du Groupe.
- Amendement à IFRS 2 - Conditions d'acquisition des droits et annulations (approuvé en décembre 2008) ;
- IFRIC 14 - Limitation de l'actif au titre des prestations définies, obligations de financement minimum et leur interaction (entrée en vigueur au 1er janvier 2008);
- IFRIC 13 - Programme de fidélisation des clients (entrée en vigueur au 1er juillet 2008)
- Enfin, le groupe n'applique pas les textes suivants, qui n'ont pas été adoptés par l'Union Européenne au 31 décembre 2008 :
- IFRS 3 (Révisée) - Regroupements d'entreprises
- Amendements d'IAS 27 - États financiers consolidés et individuels
- Amendements d'IAS 39 - Instruments financiers : comptabilisation et évaluation : Éléments éligibles à la couverture
- IFRIC 15 - Accords de construction de biens immobiliers
- IFRIC 16 - Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger
- IFRIC 17 - Distributions en nature aux propriétaires
- Amendements d'IAS 32 et IAS 1 - Instruments financiers remboursables et obligations naissant lors de la liquidation
- Améliorations des IFRS (et notamment l'amendement de IAS 38 – Immobilisations incorporelles, appliqué aux frais de publicité et promotion).

Aéroports de Paris n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

3.4. Évolution du périmètre de consolidation

3.4.1. Prise d'une participation croisée dans Schiphol Group

Comme mentionné en note 3.1.1, Aéroports de Paris et Schiphol Group ont procédé, en date du 1er décembre 2008, à une prise de participation croisée de 8%. Celle d'Aéroports de Paris s'est faite par le biais d'une souscription à une augmentation de capital réservée de Schiphol Group pour 369,6 millions d'euros. Compte tenu des frais d'acquisition, soit 5,5 millions d'euros, le coût total d'acquisition s'élève à 375,1 millions d'euros.

Cette participation est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence en raison de l'influence notable qu'Aéroports de Paris exerce sur Schiphol Group. En effet, bien que le taux de participation soit inférieur au seuil habituel de 20%, l'influence notable a été établie sur la base des considérations suivantes :

- les deux groupes ont signé un accord de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées ;
- un Comité de Coopération Industrielle a été créé afin de superviser la coopération entre les deux sociétés dans huit domaines de coopération. Ce comité est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris et le «Chief Executive Officer» de Schiphol Group ;
- le Président-directeur général d'Aéroports de Paris sera nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et présenté au conseil de surveillance pour devenir membre du comité d'audit ;
- les développements aéroportuaires internationaux seront menés conjointement.

Conformément à IAS28 §23, lors de l'acquisition de la participation, la différence entre le coût de la participation et la quote-part de l'investisseur dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entreprise associée est comptabilisée selon IFRS 3 – Regroupements d'entreprises.

Lors de l'établissement des comptes annuels, toutes les informations n'étaient toutefois pas disponibles pour procéder à l'affectation définitive du coût d'acquisition conformément à IFRS 3. En conséquence, la direction a procédé à une estimation des montants à comptabiliser ainsi que des informations à fournir dans les notes annexes.

La quote-part acquise de 8% dans l'actif net de Schiphol Group a ainsi été provisoirement évaluée, à la date d'acquisition, à 233,7 millions d'euros sur la base des méthodes comptables habituellement appliquées par Schiphol Group. Conformément à IFRS 3.62, la différence de 141,4 millions d'euros par rapport au coût d'acquisition de 375,1 millions d'euros fera l'objet, dans les douze mois suivant l'acquisition, d'une affectation

aux actifs corporels et incorporels identifiables, évalués à leur juste valeur. Le solde éventuellement non affecté sera traité comme un goodwill non amortissable.

3.4.2. Autres mouvements

Les autres mouvements de périmètre enregistrés au cours de l'exercice 2008 concernent :

- les prises de participations par ADP Ingénierie dans :
  - ADPI Middle East (Liban) à hauteur de 80% ;
  - ADPI Libya à hauteur de 65% ;
- la création de Voyages-aeroportsdeparis.com détenue à 100% par Aéroports de Paris ;
- la création des sociétés suivantes, dans le cadre du projet immobilier Cœur d'Orly :
  - SAS Cœur d'Orly Investissement détenue à 100% par Aéroports de Paris ;
  - SAS Cœur d'Orly Commerces Investissement détenue à 100% par la SAS Cœur d'Orly Investissement ;
  - SCI Cœur d'Orly Bureaux détenue conjointement à 50-50 par Aéroports de Paris et le groupement créé à cet effet par Foncière des Régions et Altaréa ;
  - SNC Cœur d'Orly Commerces détenue conjointement à 50-50 par la SAS Cœur d'Orly Commerces Investissement et le groupement précité ;
- l'entrée de Duty Free Paris, suite à la prise de participation par Aéroports de Paris, fin décembre, de 50 % dans le capital de cette entreprise détenue conjointement avec The Nuance Group.

Les méthodes de consolidation de ces nouvelles entités sont précisées en note 41.

En outre, dans le cadre de la réorganisation des activités d'assistance en escale entamée en 2007, le Groupe Alyzia a procédé en 2008 aux modifications juridiques internes suivantes:

- le changement de dénomination d'Alyzia Airport Services qui s'appelle désormais Alyzia Holding ;
- la radiation des sociétés Alyzia Training et Sapser, suite à leur dissolution sans liquidation décidée en 2007, ayant entraîné la transmission universelle de leur patrimoine au profit d'Alyzia en 2008.

Les autres mouvements de périmètre n'ont cependant pas d'impact significatif sur la présentation des comptes consolidés au 31 décembre 2008.

NOTE 4 - RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Base d'établissement des états financiers

Les états financiers sont principalement basés sur le coût historique, à l'exception des instruments financiers dérivés, des actifs détenus à des fins de transaction et des actifs désignés comme étant disponibles à la vente dont la comptabilisation suit le modèle de la juste valeur.

La préparation des états financiers selon les IFRS nécessite de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Elles servent ainsi de base à l'exercice du jugement rendu nécessaire à la détermination des valeurs comptables d'actifs et de passifs, qui ne peuvent être obtenues directement à partir d'autres sources. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées de façon continue. L'impact des changements d'estimation comptable est comptabilisé au cours de la période du changement s'il n'affecte que cette période ou au cours de la période du changement et des périodes ultérieures si celles-ci sont également affectées par le changement. Les estimations effectuées concernent essentiellement les normes IAS 19 (notes 4.19 et 13), IAS 37 (note 4.20) et la juste valeur des immeubles de placement présentée en annexe (notes 4.6 et 23).

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

Les méthodes comptables retenues par le groupe en cas d'option possible dans une norme sont les suivantes :

- IAS 19 - Avantage du personnel : le Groupe n'a pas opté pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. Le Groupe continue donc à appliquer la méthode du corridor pour comptabiliser les écarts actuariels dans le compte de résultat, sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.
- IAS 40 - Immeubles de placement : Après la comptabilisation initiale, le Groupe n'a pas opté pour le modèle de la juste valeur. Les immeubles de placement sont donc évalués au coût historique dans les états financiers du Groupe. La juste valeur des immeubles de placement fait l'objet d'une information en note 23.
- IAS 23 - Coûts d'emprunt - Le groupe n'a pas opté pour la capitalisation des coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif éligible. La méthode comptable du Groupe consiste à comptabiliser les coûts d'emprunt en charge lorsqu'ils sont encourus.

4.2. Principes de consolidation

4.2.1. Méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent les comptes de la société AEROPORTS DE PARIS ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises et entreprises associées :

- les filiales contrôlées de manière exclusive par le Groupe, notamment celles dont la société mère détient, directement ou indirectement, plus de 50% des droits de vote, sont incluses dans les états financiers consolidés en additionnant, ligne à ligne, les actifs, passifs produits et charges. La part attribuable aux intérêts minoritaires est présentée séparément au compte de résultat et au sein des capitaux propres du bilan. Les filiales sont consolidées à compter de leur date d'acquisition, qui correspond à la date à laquelle le Groupe a obtenu le contrôle, et ce jusqu'à la date à laquelle l'exercice de ce contrôle cesse;
- les coentreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel avec d'autres entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Cette méthode consiste à ne retenir les actifs, passifs, produits et charges, dans les états financiers, qu'à hauteur de la quote-part du Groupe dans le capital des entreprises concernées. La coentreprise est consolidée jusqu'à la date à laquelle le Groupe cesse d'avoir le contrôle conjoint de l'entité contrôlée conjointement;
- les entreprises associées dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sans en avoir ni le contrôle ni un contrôle conjoint sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. L'influence notable est présumée lorsque le Groupe dispose d'un droit de vote au moins égal à 20%. La mise en équivalence consiste à substituer à la valeur comptable des titres détenus le montant de la part qu'ils représentent dans les capitaux propres de l'entreprise associée, y compris les résultats de la période. L'écart d'acquisition lié à une entreprise associée est inclus dans la valeur comptable de la participation et il n'est pas amorti. Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, le Groupe détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur additionnelle au titre de la participation nette du groupe dans l'entreprise associée. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats de l'entreprise associée. Quand un changement est comptabilisé directement dans les capitaux propres des entreprises associées, le Groupe comptabilise sa quote-part de tout changement et fournit l'information dans le tableau de variation des capitaux propres si cela est applicable. Si la quote-part du Groupe dans les pertes d'une entreprise associée est supérieure à sa participation dans celle-ci, la valeur comptable des titres mis en équivalence est ramenée à zéro et le Groupe cesse de comptabiliser sa quote-part dans les pertes à venir, à moins que le Groupe ait une obligation légale ou implicite de participer aux pertes ou d'effectuer des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tous les comptes et transactions réciproques entre les sociétés intégrées sont éliminés à hauteur de la part d'intérêt du groupe pour les entreprises associées et coentreprises, de même que les résultats internes à l'ensemble consolidé (dividendes, plus-values de cessions, provisions sur titres et créances, etc.), sauf dans le cas de pertes latentes représentatives de perte de valeur.

4.2.2. Regroupements d'entreprises

Tous les regroupements d'entreprises sont comptabilisés en appliquant la méthode de l'acquisition. Les écarts d'acquisition dégagés lors de l'acquisition de titres de filiales, entreprises associées et coentreprises représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition de ces titres et la quote-part des actifs et des passifs acquis et passifs éventuels évalués à leur juste valeur. Ces écarts d'acquisition, lorsqu'ils sont positifs, sont inscrits au bilan dans les Immobilisations incorporelles pour les filiales et les coentreprises et au poste «Participations dans les entreprises mises en équivalence» pour les entreprises associées. Lorsqu'ils sont négatifs, ces écarts sont directement portés en résultat dans les «Autres produits opérationnels».

Les résultats des sociétés acquises ou cédées en cours d'exercice sont retenus dans le compte de résultat consolidé pour la période postérieure à la date à laquelle le groupe obtient le contrôle ou exerce un contrôle conjoint ou une influence notable ou antérieure à la date à laquelle le contrôle, le contrôle conjoint ou l'influence notable cesse.

4.3. Effets des variations des cours des monnaies étrangères

4.3.1. Conversion des états financiers des filiales, coentreprises et entreprises associées étrangères

Les états financiers des sociétés étrangères, dont la monnaie de fonctionnement n'est pas l'euro, sont convertis en euros de la manière suivante :

- les actifs et passifs de chaque bilan présenté sont convertis au cours de clôture à la date de chacun de ces bilans ;
- les produits et charges du compte de résultat et les flux de trésorerie sont convertis à un cours approchant les cours de change aux dates de transactions ;
- les écarts de change en résultant sont portés au bilan dans les capitaux propres en réserves de conversion.

Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans une économie hyper inflationniste.

4.3.2. Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit:

- lors de leur comptabilisation initiale, les transactions en devises sont enregistrées au cours de change à la date de la transaction ;
- à chaque clôture, les éléments monétaires sont convertis au cours de clôture, les éléments non monétaires qui sont évalués au coût historique demeurent convertis au cours de change initial et les éléments non monétaires qui sont évalués à la juste valeur sont convertis au cours de change de la date à laquelle la juste valeur a été déterminée ;
- les écarts résultant du règlement ou de la conversion d'éléments monétaires sont portés en résultat dans les charges financières nettes.

4.4. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

- les écarts d'acquisition correspondant aux écarts positifs dégagés lors de l'acquisition de titres, diminués du cumul des pertes de valeur, de filiales et coentreprises conformément aux principes exposés au § 4.2.2 ci-dessus. Ces écarts d'acquisition font l'objet, annuellement ou dès qu'il existe un indicateur de perte de valeur, d'un test de dépréciation pouvant conduire à constater une perte de valeur lorsque la valeur recouvrable de ces écarts devient inférieure à leur valeur comptable, la valeur recouvrable correspondant au plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est déterminée sur la base des flux de trésorerie prévisionnels actualisés, eux-mêmes calculés à partir des plans d'affaires des sociétés concernées. La juste valeur correspond au prix de cession de la société net de frais, qui pourrait être obtenu par le Groupe dans le cadre d'une transaction réalisée à des conditions normales de marché;
- les logiciels informatiques évalués à leur coût d'acquisition ou de production et amortis linéairement sur leur durée normale d'utilisation allant de 1 à 7 ans selon les cas;
- des droits d'usage amortis linéairement sur 15 ans.

4.5. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, à l'exclusion des coûts d'entretien courant, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Ce coût tient compte, le cas échéant, des réévaluations de 1959 et 1976, lesquelles ont été utilisées en tant que coût présumé en vertu de l'option offerte par la norme IFRS 1.17. Le coût d'un actif produit par le Groupe pour lui-même comprend notamment le coût des matières premières et de la main d'œuvre directe.

Un bien immobilier en cours de construction ou d'aménagement en vue d'une utilisation ultérieure en tant qu'immeuble de placement est classé en tant qu'immobilisation corporelle et est comptabilisé au coût jusqu'à l'achèvement de la construction ou de l'aménagement, date à laquelle le bien immobilier est reclassé en immeuble de placement.

Les intérêts des capitaux empruntés pour le financement des immobilisations sont exclus du coût d'acquisition de ces dernières.

Le Groupe comptabilise dans la valeur comptable d'une immobilisation corporelle le coût de remplacement d'un composant de cette immobilisation corporelle au moment où ce coût est encouru s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et son coût peut être évalué de façon fiable. Tous les coûts d'entretien courant et de maintenance sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement selon leur durée d'utilisation estimée :

Aménagement de terrains	20 ans
Aérogares	50 ans
Autres bâtiments	40 à 50 ans
Aménagements des aérogares et autres bâtiments	10 à 20 ans
Sécurité	10 à 20 ans
Équipements des aérogares :	
– Manutention des bagages	10 ans
– Passerelles télescopiques	20 ans
– Escaliers, ascenseurs et escalators	25 ans
Tunnels et ponts	45 ans
Pistes d'atterrissage	10 et 50 ans
Voies routières et signalisation	10 à 50 ans
Installations techniques	5 à 50 ans
Aires de stationnement	50 ans
Installations ferroviaires	10 à 50 ans
Véhicules	5 ans
Mobilier de bureau	7 ans
Matériel informatique	5 à 7 ans
Matériel de transport	7 à 10 ans

Pour la détermination des dotations aux amortissements, les immobilisations corporelles sont regroupées par composants ayant des durées et des modes d'amortissement identiques.

Les terrains ne donnent pas lieu à amortissement.

Les valeurs comptables des immobilisations corporelles sont revues pour dépréciation lorsque des événements ou changements dans les circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée, conformément à la méthode exposée au § 4.7 ci-après.

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les immeubles de placement portés sur une ligne spécifique du bilan (cf. § 4.6 ci-après).

Une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie. Tout gain ou perte résultant de la décomptabilisation d'un actif (calculé sur la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable de cet actif) est inclus dans le compte de résultat l'année de décomptabilisation de l'actif.

Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'une immobilisation corporelle sont comptabilisés en charges financières.

4.6. Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers (terrain, bâtiment, ensemble immobilier ou partie de l'un de ces éléments) détenus (en pleine propriété ou grâce à un contrat de location financement) pour être loués à des tiers et/ou dans la perspective d'un gain en capital.

Par opposition, les immeubles occupés par Aéroports de Paris pour ses besoins propres (sièges sociaux, bâtiments administratifs ou bâtiments d'exploitation) ne sont pas des immeubles de placement mais des immeubles d'exploitation figurant au bilan sous le poste Immobilisations corporelles.

Les immeubles vacants n'ayant pas vocation à être utilisés par Aéroports de Paris pour ses besoins propres, sont assimilés à des immeubles de placement.

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement pour plus de la moitié de leur surface sont retenus dans leur intégralité.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la

méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie allant de 20 à 50 ans.

La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de la présente Annexe, est basée sur une approche mixte reposant sur des données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs.

Les bâtiments et les terrains loués relevant de ce périmètre ont été évalués sur la base de leurs flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés sur la base des conditions actuelles d'exploitation d'Aéroports de Paris.

Les réserves foncières sont évaluées à partir d'un prix de vente estimé tenant compte des conditions de marché actuelles de la zone. Cette évaluation intègre par ailleurs un abattement lié à la capacité d'absorption du marché et donc à l'horizon effectif de valorisation de ces réserves.

Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital observé d'une activité immobilière parfaitement diversifiée. En parallèle, une décote liée à la spécificité des actifs détenus (nature, concentration géographique) a été appliquée aux résultats.

Les différents paramètres utilisés dans le cadre de cette approche ont été estimés conformément aux pratiques de marché actuelles. A cet égard, le Groupe n'a pas jugé nécessaire de recourir à un évaluateur indépendant.

4.7. Dépréciations d'actifs

Les valeurs comptables des actifs du Groupe, autres que les stocks et les actifs d'impôt différé, sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque indicateur qu'un actif a subi une perte potentielle de valeur. S'il existe un tel indicateur, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Les indicateurs suivis en application d'IAS 36 sont les suivants :

- baisse du niveau des investissements courants et de restructuration, ne permettant pas d'apprécier le maintien de potentiel des installations d'Aéroports de Paris ;
- concernant les activités du périmètre régulé et celles financées par la taxe d'aéroport, remise en cause du maintien du critère de régulation tarifaire s'appuyant sur le principe d'une rémunération des actifs calculée à partir de leur valeur nette comptable, dégradant les perspectives de flux de trésorerie futurs ;
- concernant l'escale, perspectives de pertes récurrentes et/ou d'incessibilité des actifs, dégradant les perspectives de flux de trésorerie futurs et/ou la valeur vénale des actifs.

Aucun de ces indicateurs n'est observé à fin 2008, si bien qu'aucune unité génératrice de trésorerie n'a nécessité la réalisation de tests de dépréciation d'actifs.

Pour les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée ou les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être mises en service, la valeur recouvrable est estimée à chaque date de clôture.

Une perte de valeur est comptabilisée si la valeur comptable d'un actif ou de son unité génératrice de trésorerie est supérieure à sa valeur recouvrable. Les pertes de valeur sont comptabilisées dans le compte de résultat.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'une unité génératrice de trésorerie est affectée d'abord à la réduction de la valeur comptable de tout écart d'acquisition affecté à l'unité génératrice de trésorerie, puis à la réduction de la valeur comptable des autres actifs de l'unité au prorata de la valeur comptable de chaque actif de l'unité.

Les tests de perte de valeur sont effectués au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie. Ces dernières ont été alignées sur les segments définis par ailleurs dans le cadre de l'information sectorielle (cf. note 4.24), à savoir :

- Services aéroportuaires
- Escale et prestations annexes
- Immobilier
- Autres activités

4.7.1. Calcul de la valeur recouvrable

La valeur recouvrable des actifs est la valeur la plus élevée entre leur juste valeur diminuée des coûts de la vente et leur valeur d'utilité. Pour apprécier la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés au taux, avant impôt, qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif. Pour un actif qui ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes, la valeur recouvrable est déterminée pour l'unité génératrice de trésorerie à laquelle l'actif appartient.

4.7.2. Reprise de la perte de valeur

La perte de valeur est reprise si l'augmentation de la valeur recouvrable peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut pas être reprise. Une perte de valeur comptabilisée pour un autre actif est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable.

La valeur comptable d'un actif, augmentée en raison de la reprise d'une perte de valeur ne doit pas être supérieure à la valeur comptable qui aurait été déterminée, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

4.8. Participations dans les entreprises mises en équivalence

Conformément au principe exposé au § 4.2.1, ce poste correspond à la part détenue par le Groupe dans les capitaux propres retraités des sociétés associées, majorés des écarts d'acquisition constatés sur ces dernières.

4.9. Actifs financiers courants et non courants

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction pour leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition des actifs financiers (sauf pour la catégorie des actifs financiers évalués à leur juste valeur par le biais du compte de résultat).

Les actifs financiers sont sortis du bilan dès lors que les droits à flux futurs de trésorerie ont expiré ou ont été transférés à un tiers, que le Groupe a transféré l'essentiel des risques et avantages et qu'il n'a pas conservé le contrôle de ces actifs.

A la date de comptabilisation initiale le Groupe détermine, en fonction de la finalité de l'acquisition, la classification de l'actif financier dans l'une des quatre catégories suivantes prévues par la norme IAS 39 :

4.9.1. Actifs financiers en juste valeur par le biais du compte de résultat

La catégorie des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat comprend, d'une part les actifs financiers détenus à des fins de transaction, et d'autre part des actifs financiers désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat. Les actifs financiers sont considérés comme détenus à des fins de transaction s'ils sont acquis en vue d'être revendus à court terme.

Il s'agit pour le Groupe :

- de la trésorerie et équivalents de trésorerie qui comprennent les disponibilités, les placements à court terme ainsi que les autres instruments liquides et facilement convertibles dont le risque de changement de valeur est négligeable et dont la maturité est de trois mois au plus au moment de leur date d'acquisition. Les placements de plus de trois mois, de même que les comptes bancaires bloqués ou nantis sont exclus de la trésorerie. Les découverts bancaires figurent en dettes financières au passif du bilan;
- des instruments financiers dérivés non qualifiés comptablement de couverture pour lesquels les justes valeurs sont positives.

Ces actifs financiers sont évalués à leur juste valeur par le biais du résultat.

4.9.2. Prêts et créances

Il s'agit pour le Groupe des autres immobilisations financières qui comprennent notamment les créances à long terme rattachées à des participations non consolidées, des prêts à des sociétés associées, des prêts à long terme au personnel ainsi que des dépôts et cautionnements.

Ces prêts et créances sont valorisés à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale puis sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux effectif. Une dépréciation est enregistrée dès lors que la valeur recouvrable estimée est inférieure à la valeur comptable. La juste valeur correspond à la valeur nominale lorsque l'échéance de paiement n'est pas significative.

La valeur recouvrable des créances comptabilisées au coût amorti est égale à la valeur des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif d'origine (c'est-à-dire au taux d'intérêt effectif calculé lors de la comptabilisation initiale). Les créances dont l'échéance est proche ne sont pas actualisées.

Sont transférées en créances douteuses les créances clients non recouvrées depuis plus de six mois à la clôture de l'exercice comptable ou de 12 mois pour les organismes publics, ainsi que toutes les créances non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire. Ces créances font l'objet de dépréciations à hauteur des montants non recouvrables.

Les créances de moins de 6 mois sont également prises en compte dans le calcul des dépréciations des comptes clients lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers, etc.).

Depuis le 1er juillet 2004, Aéroports de Paris ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

4.9.3. Actifs financiers disponibles à la vente

Il s'agit pour le Groupe des titres de participations non consolidés. À chaque clôture périodique, ces titres sont évalués à leur juste valeur, les variations de juste valeur sont enregistrées en capitaux propres. Lorsque ces placements sont décomptabilisés, le cumul des profits ou pertes comptabilisé antérieurement directement en capitaux propres est comptabilisé en résultat.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché et, pour les titres non cotés, à une référence à des transactions récentes ou à une technique d'évaluation reposant sur des indications fiables et objectives avec les autres estimations utilisées par les autres intervenants sur le marché. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est conservé au coût historique.

La perte de valeur au titre d'un instrument de capitaux propres classé comme disponible à la vente n'est pas reprise par résultat.

4.10. Titres d'auto-contrôle

Les titres d'auto-contrôle sont enregistrés en déduction des capitaux propres pour leur coût d'acquisition, y compris les coûts directs attribuables, nets d'impôts. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement en capitaux propres sans affecter le résultat.

Le solde positif ou négatif de la transaction est transféré en majoration ou minoration des résultats non distribués.

4.11. Dettes financières

Les emprunts et autres passifs porteurs d'intérêt sont initialement enregistrés pour leur juste valeur qui correspond au montant reçu, diminué des coûts de transaction directement attribuables aux emprunts concernés comme les primes et frais d'émission. Par la suite, ces emprunts sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti en utilisant le taux d'intérêt effectif de l'emprunt.

Le taux effectif correspond au taux qui permet d'obtenir la valeur comptable d'un emprunt à l'origine en actualisant ses flux futurs estimés.

De même, les dettes fournisseurs sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

4.12. Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt (swaps et cross currency swaps) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires.

Ces swaps de taux d'intérêts sont initialement et ultérieurement évalués au bilan à leur juste valeur par le biais du compte de résultat. La variation de juste valeur des instruments dérivés est enregistrée en contrepartie du résultat sauf dans les cas particuliers de la comptabilité de couverture exposés ci-dessous.

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IAS 39 :

- Si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement dans le compte de résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise. Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné. Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe.
- Si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de juste valeur, la variation de valeur du dérivé et la variation de valeur de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont enregistrées en résultat au cours de la même période.
- Une couverture de change d'un investissement net dans une entité étrangère est comptabilisée de la même manière qu'une couverture de flux de trésorerie. Les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture sont comptabilisées en capitaux propres pour ce qui concerne la partie efficace de la relation de couverture, tandis que les variations de la juste valeur relative à la partie inefficace de la couverture sont constatées en résultat financier. Lorsque l'investissement dans l'entité étrangère est cédé, toutes les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment comptabilisées en capitaux propres sont transférées au compte de résultat.

Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe.

La comptabilité de couverture est applicable si la relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de sa mise en place et si l'efficacité de la relation de couverture est démontrée de façon prospective et rétrospective dès son origine puis à chaque arrêté comptable

Les instruments dérivés sont présentés au bilan intégralement à l'actif en Autres actifs financiers courants ou au passif en Emprunts et dettes financières à court terme, ces dérivés étant résiliables à tout moment moyennant le versement ou l'encaissement d'une soulte correspondant à leur juste valeur.

4.13. Méthodes de calcul de la juste valeur des instruments financiers

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libre de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires ;
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés ;
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de cash flow futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

La juste valeur des contrats de vente à terme de devises correspond à la différence entre les montants de devises convertis aux cours contractuellement fixés pour chaque échéance et les montants de ces devises convertis au taux forward pour ces mêmes échéances.

4.14. Impôt sur le résultat

L'impôt sur le résultat comprend la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou le produit d'impôt différé. L'impôt est comptabilisé en résultat sauf s'il se rattache à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres ; auquel cas il est comptabilisé en capitaux propres.

L'impôt différé est déterminé selon l'approche bilantielle de la méthode du report variable pour toutes les différences temporelles entre la valeur comptable des actifs et passifs et leurs bases fiscales.

Les éléments suivants ne donnent pas lieu à la constatation d'impôt différé :

- les différences temporelles taxables liées à la comptabilisation initiale d'un écart d'acquisition ;
- les différences temporelles taxables ou déductibles liées à la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif dans une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable ;
- les différences temporelles taxables liées à des participations dans des filiales dans la mesure où il est probable qu'elles ne s'inverseront pas dans un avenir prévisibles ainsi que les différences temporelles déductibles liées à des participations dans des filiales, associées ou co-entreprises s'il n'est pas probable que les différences s'inverseront dans un avenir prévisible ou qu'il existera un bénéfice imposable sur lequel elles pourront s'imputer.

Toutefois, les retraitements liés aux contrats de location financement donnent lieu à la constatation d'un impôt différé, bien qu'ils n'affectent ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice fiscal lors de leur comptabilisation initiale.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôt dont l'application est attendue sur les exercices au cours desquels les actifs seront réalisés ou les passifs réglés, sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture.

Des actifs d'impôts différés sont constatés, le cas échéant, au titre du report en avant de pertes fiscales et de crédits d'impôts non utilisés. D'une façon générale, les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable que l'entité fiscale concernée disposera de bénéfices imposables futurs suffisants sur lesquels les différences temporelles déductibles, les pertes fiscales non utilisées et crédits d'impôts pourront être imputés. Les actifs d'impôts différés non reconnus sont réappréciés à chaque clôture et sont reconnus dans la mesure où il devient probable qu'un bénéfice futur imposable permettra de les recouvrer.

Les impôts différés ne sont pas actualisés.

Le groupe fiscalement intégré comprenant la société mère Aéroports de Paris et quatre filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95% - ALYZIA HOLDING, ALYZIA, ALYZIA SURETÉ, et AIRPORT HANDLING PARTNER (non consolidée) - constitue, pour l'application des principes ci-dessus, une entité fiscale unique.

L'impôt exigible est le montant des impôts sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

4.15. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement figurent en Autres passifs non courants.

Les reprises de subventions sont échelonnées sur la durée de l'amortissement des biens qui en ont bénéficié et enregistrées dans le résultat au niveau des Autres produits opérationnels courants.

4.16. Stocks

Le coût d'entrée des marchandises et des approvisionnements comprend le prix d'achat et les frais accessoires. En sont exclus les frais financiers internes et externes, les frais de distribution et les frais de stockage. Les stocks sont évalués lors de leur sortie suivant la méthode du coût unitaire moyen pondéré.

Une dépréciation est constatée si la valeur nette de réalisation est inférieure au coût d'entrée en stock. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

4.17. Avantages du personnel

4.17.1. Régimes à prestations définies

Donnent lieu à des provisions pour engagements sociaux portées au passif du bilan les avantages postérieurs à l'emploi suivants:

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude;
- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007 (cf. note 3.1.8);

L'obligation nette du Groupe au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des

avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements du Groupe. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

Tous les écarts actuariels au 1er janvier 2004, date de la transition aux IFRS, ont été comptabilisés. S'agissant des écarts actuariels survenus après le 1er janvier 2004 pour déterminer l'obligation du Groupe au titre d'un régime, la fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10% du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées en note 13.

4.17.2. Régimes à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique où implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées à l'actif dans la mesure où cela conduira à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

4.17.3. Autres avantages à long terme

L'obligation nette du Groupe au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements du Groupe. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

Cette catégorie d'avantages du personnel, qui concerne exclusivement les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris ainsi que les primes versées concomitamment, donne lieu à des provisions pour engagements sociaux au passif du bilan.

4.18. Provisions

Une provision est constituée lorsque le groupe Aéroports de Paris a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Ces provisions sont estimées en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes. Lorsque l'effet de la valeur temps est significatif, le montant de la provision est déterminé en actualisant les flux de trésorerie futurs attendus au taux, avant impôt, reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et lorsque cela est approprié, les risques spécifiques à ce passif.

4.19. Contrats de location

L'existence d'un contrat de location au sein d'un accord est mise en évidence sur la base de la substance de l'accord et nécessite d'apprécier si l'exécution de l'accord dépend de l'utilisation d'un ou plusieurs actifs spécifiques, et si l'accord octroie un droit d'utilisation de l'actif.

4.19.1. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que preneur

Les contrats de location-financement, qui transfèrent au groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif loué, sont comptabilisés au bilan au commencement du contrat de location à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location. Les paiements au titre de la location sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt périodique constant sur le solde restant dû au passif. Les charges financières sont enregistrées directement au compte de résultat. Les actifs faisant l'objet d'une location-financement sont comptabilisés en immobilisations corporelles (cf. note 4.5) ou en immeubles de placement (cf. note 4.6) et sont amortis sur la plus courte de leur durée d'utilité et de la durée du contrat si le Groupe n'a pas une certitude raisonnable de devenir propriétaire de l'actif à la fin du contrat de location. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en charges sur une base linéaire jusqu'à l'échéance du contrat.

4.19.2. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que bailleur

En application de la norme IAS 17, un actif mis à disposition d'un tiers aux termes d'une location financement (par opposition à une location simple) n'est pas enregistré à l'actif du bilan comme une immobilisation, mais comme une créance dont le montant est égal à la valeur actualisée des flux futurs générés par cet actif.

Un actif satisfait à la qualification de location financement lorsque le contrat transfère la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif eu preneur. Les critères suivants doivent être analysés :

- Spécificité des actifs à un client sauf à leur apporter des modifications majeures ;
- Durée de la convention représentant une partie significative de la durée de vie de l'actif ;
- Valeur actualisée des paiements au commencement du contrat s'élevant à la quasi-totalité de la juste valeur d'origine de l'actif loué (assimilé à la valeur brute comptable) ;
- Obligation implicite pour le preneur de re-louer le bien à la fin de la convention.

Les autres contrats de location dans lesquels le Groupe conserve la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif demeurent classés en tant que contrats de location simple. Les coûts indirects initiaux engagés lors de la négociation du contrat de location simple sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif loué et comptabilisés sur la période de location sur les mêmes bases que les revenus de location.

4.20. Comptabilisation des produits

4.20.1. Ventes de biens et prestations de services

Les produits provenant de la vente de biens sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsque les risques et avantages significatifs inhérents à la propriété des biens ont été transférés à l'acheteur.

Les produits provenant des prestations de services sont comptabilisés dans le compte de résultat en fonction du degré d'avancement de la prestation à la date de clôture. Le degré d'avancement est évalué par référence aux travaux exécutés.

Aucun produit n'est comptabilisé lorsqu'il y a une incertitude significative quant :

- à la recouvrabilité de la contrepartie due ;
- aux coûts encourus ou à encourir associés à la prestation ; ou
- au retour possible des marchandises en cas de droit d'annulation de l'achat, et lorsque le Groupe reste impliqué dans la gestion des biens.

4.20.2. Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques regroupent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, la redevance passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, en l'absence de contrat pluriannuel, sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret. Dans le cadre du processus de consultation qui précède la fixation des évolutions des redevances, les compagnies aériennes sont amenées à faire part de leurs commentaires et avis sur ces évolutions.

Dans le cadre des contrats pluriannuels conclus avec l'Etat, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités.

4.20.3. Revenus locatifs

Les revenus locatifs provenant des immeubles de placement sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire sur toute la durée du contrat de location.

4.20.4. Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quatervicies). L'article 1609 précise notamment : «le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux».

Les articles L251-2 et L282-8 du Code de l'Aviation Civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé, et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

4.20.5. Produits financiers liés à l'activité

Les produits d'intérêts constatés en tant que bailleur au titre des contrats de location financement sont comptabilisés en Produit des activités ordinaires, afin de donner une image fidèle de la performance financière notamment du segment Immobilier auquel ces produits sont affectés.

4.20.6. Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores aériennes, la Direction générale de l'Aviation civile reverse à Aéroports de Paris la TNSA encaissée auprès des compagnies aériennes.

Depuis le 1er janvier 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation et reverse aux riverains, pour le compte de l'Etat, les aides qui leurs sont attribués. A ce titre, Aéroports de Paris perçoit une indemnité pour les frais de gestion de cette taxe. Cette indemnité est portée en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

Les montants encaissés et reversés sont enregistrés en autres créances et autres dettes.

4.20.7. Reversement BAAC

Les fonctions de support technique et administratif auprès de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) font l'objet d'une rémunération couvrant les coûts exposés par Aéroports de Paris.

La convention-cadre spécifique aux services apportés signée le 30 juillet 2008 couvre la période du 1er janvier au 31 décembre 2008. En application de cette convention, les coûts de fonctionnement ont été facturés en totalité au cours de l'exercice.

Ce reversement est porté en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

4.21. Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts à payer sur les emprunts calculés en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, les intérêts à recevoir sur les placements, les produits provenant des autres dividendes, les profits et pertes de change et les profits et pertes sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Les produits provenant des intérêts sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsqu'ils sont acquis en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les produits provenant des dividendes sont comptabilisés dans le compte de résultat dès que le Groupe acquiert le droit à percevoir les paiements, soit, dans le cas des titres cotés, à la date de détachement.

La charge d'intérêt comprise dans les paiements effectués au titre d'un contrat de location-financement est comptabilisée en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

4.22. Information sectorielle

Le groupe AEROPORTS DE PARIS a défini son information sectorielle primaire sur la base d'une information par secteur d'activité. Un secteur est une composante distincte du Groupe qui est engagée soit dans la fourniture de produits ou services liés (secteur d'activité), soit dans la fourniture de produits ou de services dans un environnement économique particulier (secteur géographique) et qui est exposée à des risques et une rentabilité différents de ceux des autres secteurs.

Les segments de reporting identifiés sont les suivants :

- Services aéroportuaires : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par le Groupe qui sont nécessaires ou liés au traitement des avions sur les aéroports ou au flux des passagers aériens et de leurs accompagnants dans les installations du Groupe. Les services aéroportuaires incluent notamment les redevances aéroportuaires, les revenus locatifs liés au traitement des avions et des passagers, les revenus des commerces, ainsi que la taxe d'aéroport ;
- Escale et prestations annexes : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services fournis par le Groupe aux compagnies aériennes au titre de l'assistance en escale, tels que listés en annexe de la Directive européenne 96/67CE du Conseil relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, dont les dispositions sont reprises aux articles R 216-1 et suivants du Code de l'Aviation Civile, et de certains autres services;
- Immobilier : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aérogares qui sont liées au traitement des avions et des passagers et par voie de conséquence affectées au segment «services aéroportuaires» ;
- Autres activités : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis pour l'essentiel par les filiales du Groupe AÉROPORTS DE PARIS n'entrant pas dans les segments précédents ainsi que certaines activités de diversification.

La performance de chacun des secteurs d'activité est appréciée à partir de leur résultat opérationnel, de leurs actifs et de leurs investissements. Le résultat opérationnel sectoriel est apprécié avant affectation des frais de siège tel que stipulé à l'alinéa 16 de la norme IAS 14.

L'information sectorielle du Groupe Aéroports de Paris n'inclut pas de niveau secondaire relatif à une segmentation géographique dans la mesure où l'activité du Groupe est concentrée sur la Région Ile de France. Elle intègre en contrepartie une information complémentaire relative au résultat opérationnel, aux actifs et aux investissements des deux aéroports de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle sur lesquels le pilotage du Groupe est organisé.

Les prix de transfert entre les segments d'activités sont les prix qui auraient été fixés dans des conditions de concurrence normale, comme pour une transaction avec des tiers. Les produits sectoriels, les charges sectorielles et le résultat sectoriel comprennent les transferts entre les secteurs d'activité. Ces transferts sont éliminés en consolidation.

4.23. Résultat par action

Le Groupe présente un résultat par action de base et dilué pour ses actions ordinaires. Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, augmenté du nombre moyen pondéré d'actions ordinaires qui auraient été émises suite à la conversion en actions ordinaires, de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives.

NOTE 5 - GESTION DU RISQUE FINANCIER

5.1. Introduction

Outre les instruments dérivés, les principaux passifs financiers du Groupe sont constitués d'emprunts et de découverts bancaires, d'obligations, de dettes de location financement, de dettes fournisseurs et de contrats de locations. L'objectif principal de ces passifs financiers est de financer les activités opérationnelles du Groupe. Le Groupe détient d'autres actifs financiers tels que des créances clients, de la trésorerie et des dépôts à court terme qui sont générés directement par ses activités.

Le Groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des swaps de taux d'intérêt. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt liés au financement du Groupe.

Les risques principaux attachés aux instruments financiers du Groupe sont :

- le risque de crédit
- le risque de liquidité
- le risque de marché

Cette note présente des informations sur l'exposition du Groupe à chacun des risques ci-dessus, ses objectifs, sa politique et ses procédures de mesure et de gestion des risques, ainsi que sa gestion du capital. Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés.

Il incombe au Conseil d'administration de définir et superviser le cadre de la gestion des risques du Groupe. La politique de gestion des risques du Groupe a pour objectif d'identifier et d'analyser les risques auxquels le Groupe doit faire face, de définir les limites dans lesquelles les risques doivent se situer et les contrôles à mettre en oeuvre, de gérer les risques et de veiller au respect des limites définies. La politique et les systèmes de gestion des risques sont régulièrement revus afin de prendre en compte les évolutions des conditions de marché et des activités du groupe. Le Groupe, par ses règles et procédures de formation et de gestion, vise à développer un environnement de contrôle rigoureux et constructif dans lequel tous les membres du personnel ont une bonne compréhension de leurs rôles et de leurs obligations.

Le Comité d'Audit du Groupe a pour responsabilité de procéder à un examen, avec la direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'Audit Interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au Comité d'Audit.

5.2. Risque de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles. Ce risque provient essentiellement des créances clients et des titres de placement.

5.2.1. Clients et autres débiteurs

La politique du groupe est de vérifier la santé financière de tous les clients qui souhaitent obtenir des conditions de paiement à crédit. A l'exception des conventions signées avec l'État et les filiales détenues à 100%, les contrats passés entre Aéroports de Paris et ses clients comportent des clauses de garantie (chèque de dépôt, caution bancaire, garantie bancaire à première demande, etc.). De plus, les soldes clients font l'objet d'un suivi permanent. Par conséquent l'exposition du Groupe aux créances irrécouvrables n'est pas significative.

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. Environ 25 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client. En revanche, il n'y a pas de concentration du risque de crédit au niveau géographique.

Les éléments quantitatifs concernant les créances commerciales ainsi que l'antériorité des créances courantes sont précisés en note 32.2.4.

Le Groupe détermine un niveau de dépréciation qui représente son estimation des pertes encourues relatives aux créances clients et autres débiteurs ainsi qu'aux placements. Les deux principales composantes de cette dépréciation correspondent d'une part à des pertes spécifiques liées à des risques significatifs individualisés, d'autre part à des pertes globales déterminées par groupes d'actifs similaires, correspondant à des pertes encourues mais non encore identifiées. Le montant de la perte globale repose sur des données historiques de statistiques de paiement pour des actifs financiers similaires.

5.2.2. Placements

Concernant le risque de crédit relatif aux autres actifs financiers du Groupe (trésorerie, équivalents de trésorerie, actifs financiers disponibles à la vente et certains instruments dérivés), Aéroports de Paris place ses excédents de trésorerie au travers d'OPCVM de type monétaire euro. Le risque de contrepartie lié à ces placements est considéré comme marginal. Pour les instruments dérivés, l'exposition du groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers concernés, qui sont, pour l'essentiel des institutions financières de premier rang. L'exposition maximale est égale à la valeur comptable de ces instruments.

5.2.3. Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières qu'aux filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2008, il n'y avait aucune garantie en circulation (comme en 2007).

5.3. Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance.

Aéroports de Paris est noté AA- par Standard & Poor's depuis juin 2006. La perspective est stable. La note a été abaissée de AA à AA- lors de l'introduction en bourse de la société en juin 2006.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie.

La trésorerie d'Aéroports de Paris est suivie quotidiennement. Tous les mois un reporting reprend notamment les opérations de financement, les placements et l'analyse des écarts par rapport au budget annuel de trésorerie. Il comprend en outre une ventilation détaillée des placements ainsi qu'éventuellement leur degré de risques.

S'agissant des emprunts obligataires émis avant 2008, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette.

Pour les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernées notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à un niveau inférieur ou égal à A+ par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement).

L'emprunt obligataire Aéroports de Paris 6.375% 2014 émis le 24 novembre 2008 dispose qu'en cas de changement de contrôle de la société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle , chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

Au 31 décembre 2008, Aéroports de Paris :

- ne dispose d'aucun programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie ;
- dispose de deux lignes de crédit confirmé pour un montant total de 300 millions d'euros. Ces lignes viennent à échéance en avril 2009 pour 200 millions d'euros et en juillet 2009 pour 100 millions d'euros. Depuis leur mise en place, ces lignes n'ont pas été utilisées. Les discussions en cours avec les banques ne montrent pas de difficultés particulières pour le renouvellement de ces lignes de trésorerie.

5.4. Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité / risque.

5.4.1. Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement.

Au cours de la période, Aéroports de Paris a enregistré des variations significatives de ses emprunts obligataires et bancaires.

L'échéance du prêt BEI 1998 de 41 millions d'US dollars initialement prévue en 2008 a été reportée en 2011. La deuxième période a été contractée directement en euros et à taux fixe avec la BEI. Compte tenu du taux de change de l'USD contre l'EURO, le nominal du prêt est passé de 41 millions de dollars à 28.119 milliers d'euros pour la deuxième période.

Le 24 novembre 2008, Aéroports de Paris a émis un emprunt obligataire d'un montant de 500 millions d'euros. Un prospectus en date du 20 novembre 2008 visa AMF n° 08-256 en date du 19 novembre 2008 est disponible sur le site www.aeroportsdeparis.fr.

Cet emprunt au taux nominal de 6,375% a été émis à 99.570% du pair. Il a une durée de 5 ans et 2 mois soit une échéance finale le 24 janvier 2014. Son remboursement sera in fine à cette date.

La dette au 31 décembre 2008, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2.608.889 milliers d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires.

Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché.

La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (swaps).

L'exposition au risque de taux d'intérêt d'Aéroports de Paris provient essentiellement de son endettement financier, et dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50% à 100% de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des swaps de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés, la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces swaps sont affectés à la couverture des emprunts.

Au 31 décembre 2008, après prise en compte des swaps de taux d'intérêt, environ 72% de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (2007 : 69%).

Fin 2007 avaient mis en place des swaps annulables pour un montant total de 300 millions d'euros. Ces swaps ont tous été annulés en juillet et août 2008.

Quatre swaps de taux d'intérêt pour un montant total de 220 millions d'euros ont été mis en place en décembre 2008 dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008. Tous ces swaps ont un départ décalé au 24 janvier 2009 et une échéance finale au 24 janvier 2014. La mise en place de ces swaps a modifié au 24 janvier 2009 la répartition de la dette par type de taux. A cette date, la part de la dette à taux fixe est ainsi passée à 64%.

5.4.2. Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change (cf. note 32.2.2).

Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change du dollar américain et des monnaies qui y sont liées par une parité fixe, le Groupe a mis en place, au niveau de sa filiale ADP Ingénierie, une politique de couverture consistant à :

- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;
- procéder à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

NOTE 6 - GESTION DU CAPITAL

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le Conseil d'Administration veille au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions ordinaires.

A ce jour, les membres du personnel détiennent 2,40% des actions ordinaires.

Le Groupe gère son capital en utilisant un ratio, égal à l'endettement financier net divisé par la somme des capitaux propres.

L'endettement financier net tel que défini par le groupe AÉROPORTS DE PARIS correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Les capitaux propres incluent la part du Groupe dans le capital, ainsi que les gains et pertes latents enregistrés directement en capitaux propres.

Le ratio d'endettement net de 0,60 en 2007 est passé à 0,73 en 2008.

Occasionnellement, le Groupe achète ses propres actions sur le marché pour animer la liquidité des titres. Le rythme de ces achats dépend des cours sur le marché. Le Groupe n'a pas de plan défini de rachat d'actions.

Durant l'exercice, le Groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

Ni la société, ni ses filiales ne sont soumises, en vertu de règles extérieures, à des exigences spécifiques.

NOTE 7 - SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2008	Année 2007	Variation 2008/2007
Produit des activités ordinaires	**9**	**2 527 031**	**2 292 415**	**+10,2%**
Production immobilisée et stockée	11	39 452	41 010	-3,8%
Production de l'exercice	**-**	**2 566 483**	**2 333 425**	**+10,0%**
Achats consommés	12	(168 749)	(147 320)	+14,5%
Services et charges externes	14	(649 653)	(580 171)	+12,0%
Valeur ajoutée	**-**	**1 748 082**	**1 605 933**	**+8,9%**
Charges de personnel	13	(704 931)	(649 404)	+8,6%
Impôts et taxes	14	(161 073)	(145 469)	+10,7%
Autres charges d'exploitation	14	(33 655)	(70 229)	-52,1%
Autres produits opérationnels courants	10	8 768	19 801	-55,7%
Dépréciations de créances, nettes de reprises	15	(3 119)	1 233	-353,0%
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(6 055)	(4 697)	+28,9%
EBITDA	**-**	**848 018**	**757 169**	**+12,0%**
Ratio EBITDA / Produit des activités ordinaires	-	*33,6%*	*33,0%*	-
Dotations aux amortissements	15	(347 146)	(312 414)	+11,1%
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	15	208	107	+94,4%
Résultat opérationnel courant	-	**501 081**	**444 862**	**+12,6%**
Autres produits et charges opérationnels	16	2 140	(40 984)	+105,2%
Résultat opérationnel	**-**	**503 221**	**403 878**	**+24,6%**
Résultat financier	17	(88 721)	24 200	-466,6%
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	91	1 904	-95,2%
Résultat avant impôt	**-**	**414 590**	**429 981**	**-3,6%**
Impôts sur les résultats	19	(141 841)	(107 794)	+31,6%
Résultat de la période	**-**	**272 749**	**322 187**	**-15,3%**
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires	-	188	-	-
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la sociétémère	-	272 562	322 187	-15,4%

NOTE 8 - INFORMATION SECTORIELLE

8.1. Segmentation primaire

Les revenus et le résultat du Groupe AEROPORTS DE PARIS se décomposent de la manière suivante:

Année 2008

(en milliers d'euros)	Services aéropor-tuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimination inter-segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 982 791	196 274	208 781	402 636	(263 451)	2 527 031
- dont produits réalisés avec des tiers	1 860 406	136 534	157 257	372 834	-	2 527 031
- dont produits inter-segment	122 385	59 740	51 524	29 802	(263 451)	-
Dotation aux amortissements	(296 678)	(2 475)	(32 587)	(15 694)	339	(347 095)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(11 968)	142	5 565	(2 712)	-	(8 973)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	501 867	(12 131)	81 374	25 164	339	596 613
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	**500 241**	**(8 365)**	**81 374**	**25 164**	**339**	**598 753**
Résultat des participations	-	-	-	-	-	-
Mises en équivalence	-	-	1 482	(1 391)	-	91
Frais de siège	-	-	-	-	-	(95 829)
Autres produits (charges) non affectables	-	-	-	-	-	295
Produits financiers (charges financières) net(te)s	-	-	-	-	-	(88 721)
Impôt sur les sociétés	-	-	-	-	-	(141 841)
Résultat de la période	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**272 749**

Année 2007

(en milliers d'euros)	Services aéropor-tuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimination inter-segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 836 875	195 337	194 184	326 896	(260 877)	2 292 415
- dont produits réalisés avec des tiers	1 714 411	138 057	143 374	296 573	-	2 292 415
- dont produits inter-segment	122 464	57 280	50 810	30 323	(260 877)	-
Dotation aux amortissements	(263 864)	(2 582)	(31 897)	(14 323)	320	(312 346)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	993	(85)	(2 692)	(935)	-	(2 719)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	464 893	(11 624)	49 176	21 490	196	524 131
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	**461 239**	**(49 984)**	**49 176**	**22 520**	**196**	**483 147**
Résultat des participations mises en équivalence	-	-	1 845	59	-	1 904
Frais de siège	-	-	-	-	-	(79 546)
Autres produits (charges) non affectables	-	-	-	-	-	276
Produits financiers (charges financières) net(te)s	-	-	-	-	-	24 200
Impôt sur les sociétés	-	-	-	-	-	(107 794)
Résultat de la période	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**322 187**

Le résultat 2007 tient compte de l'impact du changement du mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière (cf. note 3.2), soit +351 milliers d'euros après impôt.

Les actifs et les passifs du Groupe, ainsi que les investissements, se répartissent par segment de la manière suivante :

Au 31 décembre 2008						
(en milliers d'euros)	Services aéropor-tuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimination inter-segments	Total
Actifs alloués au segment	**5 529 556**	**60 713**	**642 656**	**596 947**	**(53 793)**	**6 776 079**
dont Participations mises en équivalence	-	-	6 210	395 391	-	401 601
Actifs non affectés	-	-	-	-	-	527 559
Total des actifs	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7 303 638**
Passifs alloués au segment	**940 936**	**171 563**	**152 480**	**126 785**	**(51 800)**	**1 339 964**
dont Participations mises en équivalence	-	-	117	-	-	117
Passifs non affectés	-	-	-	-	-	2 866 183
Capitaux propres	-	-	-	-	-	3 097 491
Total des capitaux propres et passifs	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7 303 638**
Investissements du segment	**394 446**	**2 058**	**93 668**	**16 883**	**-**	**507 055**

Au 31 décembre 2007						
(en milliers d'euros)	Services aéropor-tuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimination inter-segments	Total
Actifs alloués au segment	**5 425 183**	**57 026**	**557 952**	**175 974**	**(51 588)**	**6 164 547**
dont Participations mises en équivalence	-	-	7 286	23 073	-	30 359
Actifs non affectés	-	-	-	-	-	671 565
Total des actifs	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6 836 112**
Passifs alloués au segment	**1 010 164**	**134 994**	**101 049**	**93 228**	**(48 883)**	**1 290 552**
dont Participations mises en équivalence	-	-	155	-	-	155
Passifs non affectés	-	-	-	-	-	2 557 974
Capitaux propres	-	-	-	-	-	2 987 586
Total des capitaux propres et passifs	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6 836 112**
Investissements du segment	**676 344**	**2 372**	**35 630**	**18 022**	**(235)**	**732 133**

8.2. Information complémentaire

L'information complémentaire relative au résultat, aux actifs et aux investissements des plateformes aéroportuaires faisant partie intégrante du segment des Services aéroportuaires s'établit comme suit:

	Année 2008				Année 2007			
(en milliers d'euros)	CDG	Orly	Autres	Total Services aéro-portuaires	CDG	Orly	Autres	Total Services aéro-portuaires
Produit des activités ordinaires	1 449 020	502 328	31 444	1 982 791	1 335 295	468 662	32 918	1 836 875
Dotation aux amortissements	(238 048)	(55 847)	(2 783)	(296 678)	(206 929)	(54 254)	(2 681)	(263 864)
Autres produits (charges) sans contrepartie de trésorerie	(10 373)	(919)	(676)	(11 968)	2 486	(2 959)	1 466	993
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	367 205	138 456	(3 794)	501 867	349 787	112 663	2 442	464 893
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	365 579	138 456	(3 794)	500 241	346 133	112 663	2 442	461 239
Investissements	349 608	40 438	4 400	394 446	613 462	50 873	12 009	676 344

NOTE 9 - PRODUIT DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Au 31 décembre 2008, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Redevances aéronautiques	774 725	731 651
Redevances spécialisées	145 641	105 912
Activités commerciales	379 764	343 170
Parcs et accès	151 560	150 304
Prestations industrielles	77 552	68 685
Taxe d'aéroports	388 858	366 447
Recettes locatives	229 049	205 513
Assistance aéroportuaire	136 532	138 057
Autres recettes	239 142	178 160
Produits financiers liés à l'activité	4 210	4 516
Total	**2 527 031**	**2 292 415**

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante :

(en milliers d'euros)	Produits sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions Année 2008	Contributions Année 2007
AÉROPORTS DE PARIS	2 251 988	(103 191)	2 148 797	1 993 032
VOYAGES-AÉROPORTSDEPARIS.COM	11	-	11	-
ADP INGÉNIERIE	97 587	(16 931)	80 656	63 369
ADPI MIDDLE EAST	1 126	(1 126)	-	-
ADPI LIBYA	25 335	-	25 335	-
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	14 052	(229)	13 823	9 849
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT	(716)	-	(716)	699
HUB TÉLÉCOM	82 684	(29 573)	53 111	50 086
HUB TÉLÉCOM RÉGION	13 010	(78)	12 932	5 527
ALYZIA HOLDING	-	-	-	9
ALYZIA	112 390	(105 139)	7 251	1 122
ALYZIA SURETE	48 839	(48 454)	385	530
SAPSER	3 762	(2 841)	921	1 977
ALYZIA HANDLING	-	-	-	1 155
LOCMAFER	-	-	-	359
AVIANCE FRANCE	-	-	-	249
ALYZIA RAMP ASSISTANCE	-	-	-	1
ALYZIA TRAINING	-	-	-	931
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE [1]	184 525	-	184 525	163 520
Total	**2 834 593**	**(307 562)**	**2 527 031**	**2 292 415**

NOTE 10 - AUTRES PRODUITS OPÉRATIONNELS COURANTS

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	5 128	1 694
Plus-values de cessions d'immobilisations	384	14
Autres produits	3 257	18 094
Total	**8 768**	**19 801**

En 2008, les subventions d'investissement incluent principalement la quote-part de 3.560 milliers d'euros réintégrée dans le résultat de la période au titre des quotas de droits d'émission de gaz à effet de serre alloués par l'État dans le cadre du Plan National d'Allocation de Quotas 2008-2012. Les émissions de gaz au cours de la période figurent, quant à elles, pour 2.562 milliers d'euros dans les Autres charges opérationnelles courantes (Autres charges d'exploitation) (cf. note 14.4).
En 2007, les Autres produits comprennent essentiellement les pénalités de retard facturées aux fournisseurs, en particulier celles liées à la réalisation du Tri Bagages Est.

[1] *La SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE étant intégrée proportionnellement, les montants apparaissant sur cette ligne ne représentent que 50% du produit des activités ordinaires de cette entité*

NOTE 11 - PRODUCTION IMMOBILISÉE

La production immobilisée s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	39 377	39 311
Autres	75	1 757
Total	**39 452**	**41 068**

Les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Les frais ainsi capitalisés comprennent essentiellement des charges de personnel ainsi que des frais de fonctionnements directement affectés à ces projets.

NOTE 12 - ACHATS CONSOMMÉS

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Achats de marchandises	(78 420)	(66 301)
Gaz et autres combustibles	(27 339)	(20 263)
Electricité	(20 985)	(18 290)
Autres achats	(42 005)	(42 467)
Total	**(168 749)**	**(147 320)**

Les achats de marchandises concernent principalement ceux de la Société de Distribution Aéroportuaire dont la contribution est passée de 61.847 milliers d'euros en 2007 à 69.156 milliers d'euros en 2008.

NOTE 13 - COÛT DES AVANTAGES DU PERSONNEL

13.1. Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Salaires et traitements	472 467	445 428
Charges sociales	217 016	200 054
Participation et intéressement	25 436	23 404
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	26 370	23 295
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(36 359)	(42 776)
Total	**704 931**	**649 404**

Ces montants ne comprennent pas les provisions liées à la réorganisation des activités d'assistance en escale, soit :

- en 2008 une reprise nette de +10.538 milliers d'euros ;
- en 2007 une dotation nette de -30.408 milliers d'euros en 2007.

Ces provisions ont été classées dans les Autres produits et charges opérationnels (cf. note 16).

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

(en milliers d'euros)		Année 2008	Année 2007
Cadres		1 654	1 538
Agents de maîtrise		5 652	5 519
Employés et ouvriers		4 483	4 372
Effectif salarié moyen		**11 789**	**11 429**
dont	ADP	7 245	7 451
	ADP INGÉNIERIE	414	268
	AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	38	31
	Groupe HUB TÉLÉCOM	300	275
	Groupe ALYZIA	3 344	3 024
	SDA (50%)	448	380

13.2. Avantages du personnel à long terme

13.2.1 Description des différents avantages

a. Indemnités de fin de carrière

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents d'Aéroports de Paris admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents d'Aéroports de Paris de plus de 60 ans licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale).

b. Protocole d'accord de régime de départ anticipé (PARDA) et autres mesures d'âge

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1er janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé.

Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le « PARDA IV » est entré

en vigueur le 1er janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n°1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005.

Les conditions d'accès sont les suivantes :

- Être âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ,
- Ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein.
- Justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de pré-retraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.

Les personnes souhaitant bénéficier du PARDA en 2005 l'ont fait savoir avant fin 2004, compte tenu du délai de préavis applicable.

En outre, des mesures d'âge ciblées ont été prises en 2006.

Concernant les agents pompiers, un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite à partir de 55 ans.

c. Régime de retraite des pompiers

Pour les agents pompiers, le dispositif PARDA ci-dessus est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de pré-retraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances.

La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité.

d. Couverture santé

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90% du personnel adhérant). Aéroports de Paris contribue à hauteur de 35% des cotisations des agents actifs et de 100% du régime de base des cotisations des agents retraités et préretraités.

La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.

Depuis 2007, ce régime est remplacé par un régime à cotisations définies complété par un régime à prestations définies.

La modification a été qualifiée de coût des services passés ; le profit est reconnu par résultat progressivement.

e. Régime de retraite complémentaire à prestations définies

Un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel, a été mis en place en 2007, visant à assurer le financement partiel de la couverture santé des futurs retraités suite à la fin du régime de Couverture Santé (cf. § d ci-dessus). Ce régime complète ainsi le régime à cotisations définies également instauré en 2007.

En vertu de l'accord signé en 2007, l'engagement constaté à l'égard des salariés actifs concernés est défini comme le paiement à un assureur du capital constitutif nécessaire au versement viager de la prestation. Cette dernière est déterminée par différence entre :

- un montant annuel forfaitaire de 850 euros revalorisé à hauteur de 2% par an à partir de 2008 ;
- la rente annuelle résultant de la liquidation du régime à cotisations définies instauré par ailleurs.

La répartition entre services passés et services futurs est effectuée au prorata de l'ancienneté à la date de calcul par rapport à l'ancienneté au départ en retraite.

f. Médaille d'honneur de l'Aéronautique

La société Aéroports de Paris finance les médailles de ses agents. L'engagement est défini, médaille par médaille, en fonction de la probabilité individuelle d'atteindre l'ancienneté requise avant le départ en retraite.

g. Avantages à long terme du personnel des filiales

Les filiales intégrées ne sont concernées que par les indemnités de fin carrière et les médailles du travail dont les engagements sont déterminés selon les mêmes méthodes que la société mère (cf. §a et §e ci-dessus).

13.2.2 Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues, inchangées par rapport à 2007, sont les suivantes :

(en milliers d'euros)	Cadres	Haute Maîtrise	Employés et Maîtrise	Global Aéroports de Paris
Taux d'actualisation	-	-	-	5,30%
Taux attendu de rendement des actifs du régime	-	-	-	4,00%
Hausse future des salaires	4,80%	4,30%	4,30%	-
Hausse future des dépenses de santé	-	-	-	4,00%
Age moyen de départ en retraite [2]	63 ans	63 ans	60 ans	-

Le taux utilisé pour l'actualisation de l'engagement est représentatif du taux de rendement des obligations en euros de première catégorie pour des durées comparables à celle des engagements concernés. Le taux a été déterminé en considérant des indices de marché de taux des obligations notées AA disponibles à fin 2008.

Il est à noter qu'en matière de sensibilité au taux, une hausse du taux d'actualisation de 0,20 point aurait entraîné une diminution de la valeur actualisée de l'engagement au 31 décembre 2008 d'environ 6 millions d'euros, mais n'aurait eu aucun impact significatif sur le passif comptabilisé au bilan à cette date.

[2] *Au-delà de 2008, une majoration des âges de départ a été prise en compte de manière à atteindre progressivement les âges respectifs de 65 ans pour les catégories Cadres et Haute Maîtrise et 62 ans pour la catégorie Employés et Maîtrise.*

13.2.3. Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur le compte de résultat

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Retraite à prestation définie	Couver-ture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31.12.2008	Total au 31.12.2007
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	146 253	54 249	1 443	15 423	74 355	1 464	293 187	416 661
Impact IFC (cf. note 3.2)	-	-	-	-	-	-	-	(48 979)
Variation du périmètre de consolidation	-	-	-	-	-	-	-	3
Ecarts actuariels de la période	3 196	1 076	(26)	(94)	128	52	4 332	(47 313)
Actualisation de l'engagement	7 445	405	71	759	3 840	78	12 598	14 510
Coût des services passés	-	-	-	-	-	-	-	(56 871)
Droits acquis au cours de la période	9 253	1 192	30	598	-	74	11 147	12 259
Prestations servies	(13 195)	(13 875)	(190)	(819)	(3 322)	(43)	(31 444)	(27 692)
Impact de la réorganisation de l'Escale	-	(9 483)	-	-	-	-	(9 483)	30 659
Réduction de régimes	-	-	-	45	-	48	93	(50)
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	**152 951**	**33 564**	**1 328**	**15 912**	**75 001**	**1 672**	**280 429**	**293 187**
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	(3 488)	(1 062)	(77)	(1 028)	-	-	(5 655)	(10 948)
Ecarts actuariels non comptabilisés	20 044	(4 668)	16	1 935	(85)	-	17 242	23 871
Coût des services passés non comptablisés	(68)	-	-	(11 487)	56 442	-	44 887	51 322
Passifs comptabilisés au bilan	**169 439**	**27 834**	**1 267**	**5 332**	**131 358**	**1 672**	**336 902**	**357 432**
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	7 445	405	71	759	3 840	78	12 598	14 510
Rendement attendu des actifs financiers du régime	(217)	(5)	(1)	(47)	-	-	(270)	(295)
Amortissement des écarts actuariels	(1 134)	2 671	-	(38)	-	52	1 551	(15 606)
Coût des services passés	7	-	-	1 487	(7 929)	-	(6 435)	(5 549)
Coût des services rendus au cours de la période	9 253	1 192	30	598	-	74	11 147	12 258
Dotations nettes liées à la réorganisation de l'Escale	-	(9 410)	-	-	-	-	(9 410)	30 408
Réduction de régimes	-	-	-	45	-	48	93	(50)
Autres	-	(1 032)	(42)	-	-	-	(1 074)	-
Charge de la période	**15 354**	**(6 179)**	**58**	**2 804**	**(4 089)**	**251**	**8 199**	**35 676**

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dette actuarielle nette	Ecarts actuariels différés	Coût des services passés non compta bilisés	Provision nette
Au 1er janvier 2007 (publié)	**416 661**	**(10 571)**	**406 090**	**12 197**	**-**	**418 287**
Impact IFC (cf. note 3.2)	(48 979)	-	**(48 979)**	(4 706)	-	**(53 685)**
Au 1er janvier 2007 (retraité)	**367 682**	**(10 571)**	**357 111**	**7 491**	**-**	**364 602**
Entrée de périmètre	3	-	**3**	1	-	**4**
Effet de l'actualisation	14 510	-	**14 510**	-	-	**14 510**
Coût des services passés	(56 871)	-	**(56 871)**	-	56 871	**-**
Droits acquis au cours de l'exercice	12 258	-	**12 258**	-	-	**12 258**
Produits financiers	-	(295)	**(295)**	-	-	**(295)**
Écarts actuariels de la période	(47 312)	(3 023)	**(50 335)**	32 236	-	**(18 099)**
Amortissements des écarts actuariels	-	-	**-**	(15 606)	-	**(15 606)**
Amortissements du coût des services passés	-	-	**-**	-	(5 549)	**(5 549)**
Impact de la réorganisation de l'Escale	30 659	-	**30 659**	(251)	-	**30 408**
Réductions de régimes	(50)	-	**(50)**	-	-	**(50)**
Flux de trésorerie :						
- Paiements aux bénéficiaires	(27 692)	-	**(27 692)**	-	-	**(27 692)**
- Cotisations versées	-	(300)	**(300)**	-	-	**(300)**
- Paiement reçus de tiers	-	3 241	**3 241**	-	-	**3 241**
Au 31 décembre 2007	**293 187**	**(10 948)**	**282 239**	**23 871**	**51 322**	**357 432**
Variation de périmètre	-	-	**-**	-	-	**-**
Effet de l'actualisation	12 598	-	**12 598**	-	-	**12 598**
Coût des services passés	-	-	**-**	-	-	**-**
Droits acquis au cours de l'exercice	11 147	-	**11 147**	-	-	**11 147**
Produits financiers	-	(270)	**(270)**	-	-	**(270)**
Ecarts actuariels de la période	4 332	2 848	**7 180**	(7 180)	-	**-**
Amortissements des écarts actuariels	-	-	**-**	1 551	-	**1 551**
Amortissements du coût des services passés	-	-	**-**	-	(6 435)	**(6 435)**
Impact de la réorganisation de l'Escale	(9 483)	-	**(9 483)**	73	-	**(9 410)**
Réductions de régimes	93	-	**93**	-	-	**93**
Flux de trésorerie :						
- Paiements aux bénéficiaires	(31 444)	-	**(31 444)**	-	-	**(31 444)**
- Cotisations versées	-	(3 500)	**(3 500)**	-	-	**(3 500)**
- Paiement reçus de tiers	-	6 215	**6 215**	-	-	**6 215**
Autres variations	-	-	**-**	(1 074)	-	**(1 074)**
Au 31 décembre 2008	**280 429**	**(5 655)**	**274 774**	**17 242**	**44 887**	**336 902**

13.2.4. Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des retraités et préretraités a été évalué au 31 décembre 2008 à 75.001 milliers d'euros et ne concerne que d'anciens salariés dans la mesure où le régime a été fermé, depuis octobre 2007, aux salariés actifs.

De ce fait, aucun coût des services rendus n'est comptabilisé pour ce régime sur l'exercice 2008. Le coût financier pour l'exercice 2008 ressort à 3 840 milliers d'euros.

Ces éléments sont basés sur une hypothèse de dérive des dépenses médicales de 4 %. Le tableau suivant présente l'impact d'une évolution de ces dépenses supérieure ou inférieure de 1 % :

(en milliers d'euros)	Diminution d'un point de pourcentage	Augmentation d'un point de pourcentage
Engagement	(7 922)	9 390
Coût financier	(424)	506

13.2.5. Expérience des régimes à prestations définies

Les tableaux suivants présentent ces informations pour chacun des types d'engagement identifié pour l'établissement des comptes.

Indemnités de fin de carrière

(en milliers d'euros)	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(152 954)	(146 247)	(151 732)	(148 845)	(147 902)
Actifs du régime	3 488	10 632	10 087	14 892	26 853
Excédent / (Déficit)	**(149 466)**	**(135 615)**	**(141 645)**	**(133 953)**	**(121 049)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	2 366	(632)	(1 945)	3 344	280
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(2 861)	2 668	145	492	1 001

PARDA et autres mesures d'âge

(en milliers d'euros)	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(33 564)	(54 249)	(41 474)	(53 791)	(69 848)
Actifs du régime	1 062	242	340	495	398
Excédent / (Déficit)	**(32 502)**	**(54 007)**	**(41 134)**	**(53 296)**	**(69 450)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(9 338)	(605)	(121)	(1 929)	8 113
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	12	283	60	58	(22)

Retraite supplémentaire des pompiers

(en milliers d'euros)	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(1 328)	(1 443)	(1 641)	(1 766)	(1 621)
Actifs du régime	77	74	144	210	415
Excédent / (Déficit)	**(1 251)**	**(1 369)**	**(1 497)**	**(1 556)**	**(1 206)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(23)	89	113	(69)	91
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	2	72	(61)	(224)	41

Couverture santé des retraités

(en milliers d'euros)	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(75 001)	(74 355)	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Actifs du régime	-	-	-	-	-
Excédent / (Déficit)	**(75 001)**	**(74 355)**	**(151 961)**	**(162 630)**	**(152 656)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(890)	(1 451)	53	(3 202)	3 718
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	-	-

Régime de retraite supplémentaire santé

(en milliers d'euros)	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(15 912)	(15 423)	-	-	-
Actifs du régime	1 028	-	-	-	-
Excédent / (Déficit)	**(14 884)**	**(15 423)**	**-**	**-**	**-**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(94)	-	-	-	-
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	-	-

13.2.6. Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe juge devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies en 2009 ne présente pas de caractère significatif.

13.2.7. Provisions pour engagements sociaux au bilan

Les provisions pour engagements sociaux ont évolué comme suit au passif du bilan :

(en milliers d'euros)	Total Année 2008	Total Année 2007
Provisions au 1er janvier	**357 432**	**364 602**
Augmentations :		
- Dotations	28 481	49 205
- Augmentation liée aux variations de périmètre	-	5
- Autres variations	(3)	(4)
Total augmentations	**28 478**	**49 206**
Diminutions :		
- Provisions utilisées	(28 719)	(24 751)
- Provisions devenues sans objet	(20 289)	(13 526)
- Autres diminutions	-	(18 099)
Total diminutions	**(49 008)**	**(56 376)**
Provisions au 31 décembre	**336 902**	**357 432**

Les provisions au 1er janvier 2007 tiennent compte du changement du mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière (cf. note 3.2), soit une diminution de 53.685 milliers d'euros par rapport au montant de 418.287 milliers d'euros publié en 2007.

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	Total Année 2008	Total Année 2007
Présentation au bilan :		
- Part non courante	301 591	331 788
- Part courante	35 311	25 644
Total	**336 902**	**357 432**

Les engagements sociaux, qui sont détaillés par nature en note 13.2, comprennent notamment 17.294 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escale (cf. note 3.1.3).

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Total Année 2008	Total Année 2007
Au bilan :		
- Dotations	28 481	49 205
- Provisions utilisées	(28 719)	(24 751)
- Provisions devenues sans objet	(20 289)	(13 526)
Dotations nettes au bilan	**(20 527)**	**10 928**
Au compte de résultat :		
- Dotations aux provisions courantes pour engagements sociaux (cf. note 13)	26 370	23 295
- Reprises de provisions pour engagements sociaux (cf. note 13)	(36 359)	(42 776)
- Dotations engagements sociaux liés au projet Escale (cf. note 16)	(10 538)	30 408
Dotations nettes au compte de résultat	**(20 527)**	**10 928**

NOTE 14 - AUTRES CHARGES OPÉRATIONNELLES COURANTES

14.1. État récapitulatif

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Services et charges externes	(649 653)	(580 171)
Impôts et taxes	(161 073)	(145 469)
Autres charges d'exploitation	(33 655)	(70 229)
Total	**(844 380)**	**(795 869)**

14.2. Détail des autres services et charges externes

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Sous-traitance :		
- Sûreté	(169 507)	(162 620)
- Nettoyage	(59 524)	(56 987)
- Assistance	(4 473)	(3 936)
- Coopératives	(21 161)	(22 312)
- Transports	(22 952)	(22 380)
- Autre	(98 062)	(73 578)
	(375 679)	**(341 813)**
Entretien, réparations et maintenance	(95 776)	(89 105)
Etudes, recherches & rémunération d'intermédiaires	(37 254)	(26 284)
Travaux & prestations externes	(23 743)	(23 783)
Personnel extérieur	(23 296)	(21 770)
Assurances	(26 324)	(20 074)
Missions, déplacements & réceptions	(15 266)	(12 956)
Publicité, publications & relations publiques	(11 657)	(7 978)
Autres charges et services externes	(40 658)	(36 411)
Total	**(649 653)**	**(580 171)**

14.3. Détail des impôts et taxes

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Taxe professionnelle	(60 657)	(55 115)
Taxe foncière	(43 856)	(40 527)
Autres impôts & taxes	(56 560)	(49 828)
Total	**(161 073)**	**(145 469)**

14.4. Détail des autres charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Pertes sur créances irrécouvrables	(5 410)	(6 211)
Redevances pour concessions, brevets, licences, droits et valeurs similaires	(4 524)	(4 142)
Subventions accordées	(2 387)	(2 666)
Perte sur créance de location-financement bailleur	-	(14 832)
Moins-values de cession d'immobilisations	(452)	(1 632)
Autres charges d'exploitation	(20 882)	(40 746)
Total	**(33 655)**	**(70 229)**

La perte 2007 de 14.832 milliers d'euros sur créance de location-financement résulte du raccourcissement de l'échéancier d'un contrat de location concernant un hangar du segment Immobilier. Cette perte correspond à la diminution de la valeur actualisée des paiements minimaux futurs liés à ce contrat.

Les Autres charges d'exploitation incluent :

- en 2008, le montant des émissions de gaz à effet de serre pour 2.562 milliers d'euros, largement compensé par la reprise correspondante des quotas alloués par l'État au titre de la période pour un montant de 3.560 milliers d'euros figurant en Autres produits opérationnels (cf. note 10) ;
- en 2007, les impacts du contrôle fiscal, entièrement couverts par la reprise de la provision constituée à cet effet au 31 décembre 2006 et portée sur la ligne Dotations aux provisions, nettes de reprises (cf. note 15).

NOTE 15 - AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Amortissement des immobilisations incorporelles	(12 772)	(11 162)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(334 374)	(301 252)
Dotations aux amortissements	**(347 146)**	**(312 414)**

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(136)	(617)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	344	724
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	**208**	**107**
Dépréciations de créances	(11 555)	(7 450)
Reprises de dépréciations de créances	8 436	8 683
Dépréciations de créances, nettes de reprises	**(3 119)**	**1 233**
Dépréciations d'actifs, nettes des reprises	**(2 911)**	**1 340**

Les provisions se présentent ainsi au compte de résultat :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(30 904)	(39 339)
Reprises de la période	24 849	34 643
Dotations aux provisions, nettes des reprises	**(6 055)**	**(4 697)**

Les dotations et reprises concernent principalement des provisions pour litiges Clients et Fournisseurs, ainsi que la reprise, en 2007, de la quasi-totalité de la provision pour impôt dotée en 2006 au titre du contrôle fiscal. (cf. note 3.1.7).

NOTE 16 - AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants:

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Réorganisation des activités assistance en escale (cf. note 3.1.3) :		
- Charges constatées au cours de la période	(11 362)	(1 037)
- Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	10 538	(30 408)
- Dotations nettes pour mesures sociales d'accompagnement, nettes de reprises	4 590	(6 916)
Sous-total	**3 766**	**(38 361)**
Charges complémentaires liées à l'accident du terminal 2E survenu en 2004	(1 626)	(2 623)
Total	**2 140**	**(40 984)**

NOTE 17 - RÉSULTAT FINANCIER

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2008 et en 2007:

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2008
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(115 839)	(115 839)
Résultat des dérivés de taux	67 355	(56 095)	11 260
Coût de l'endettement financier brut	**67 355**	**(171 934)**	**(104 579)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	15 130	-	15 130
Coût de l'endettement financier net	**82 485**	**(171 934)**	**(89 449)**
Produits de participations non consolidées	629	-	629
Gains et pertes nets de change	4 628	(4 891)	(263)
Dépréciations et provisions	3	(110)	(107)
Autres	514	(46)	469
Autres produits et charges financiers	**5 774**	**(5 047)**	**728**
Charges financières nettes	**88 259**	**(176 980)**	**(88 721)**

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2007
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(113 399)	(113 399)
Résultat des dérivés de taux	61 808	(51 144)	10 664
Coût de l'endettement financier brut	**61 808**	**(164 543)**	**(102 735)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	18 195	-	18 195
Coût de l'endettement financier net	**80 003**	**(164 543)**	**(84 540)**
Produits de participations non consolidées	115	-	115
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	189 873	(80 250)	109 623
Gains et pertes nets de change	1 943	(4 962)	(3 019)
Dépréciations et provisions	1 775	(574)	1 201
Autres	873	(53)	820
Autres produits et charges financiers	**194 579**	**(85 839)**	**108 740**
Charges financières nettes	**274 582**	**(250 382)**	**24 200**

Les plus-values 2007 de cession de titres non consolidés de 109.623 milliers d'euros concernent presque exclusivement la cession de titres BCIA. (cf. note 3.1.8). Ces plus-values intègrent un montant de 71.690 milliers d'euros sorti des capitaux propres.

Les gains et pertes par catégories d'instruments financiers se présentent ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Produits, charges, profits et pertes sur Dettes au coût amorti :		
- Charges d'intérêts sur Dettes au coût amorti	(107 039)	(106 584)
- Variation de valeur de l'instrument de couverture de juste valeur	9 767	(21 078)
- Variation de valeur de l'élément couvert	(10 061)	21 430
- Intérêts sur instruments dérivés de couverture de juste valeur	516	1 950
	(106 817)	**(104 281)**
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat :		
- Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	15 130	18 195
- Résultats sur les instruments dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de trading)	2 248	1 548
	17 378	**19 743**
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente :		
- Dividendes reçus	73	115
- Plus (moins-values) de cessions	-	109 623
- Reprises de dépréciations nettes	(107)	1 200
	(34)	**110 938**
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti :		
- Pertes nettes de change	(263)	(3 019)
- Autres profits nets	1 016	820
	753	**(2 200)**
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	**(88 721)**	**24 200**
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	-	(69 766)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	**-**	**(69 766)**

NOTE 18 - ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE

18.1. Quote-part dans le résultat des entités mises en équivalence

Les montants figurant au compte de résultat se décomposent ainsi par entité :

(en milliers d'euros)	% d'intérêt	Année 2008	Année 2007
SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	8,0%	1 301	-
CIRES TELECOM (Maroc)	49,0%	(200)	(376)
BOLLORÉ TÉLÉCOM	10,52%	(815)	(872)
GIE ROISSYPÔLE	90,0%	117	203
SCI ROISSY SOGARIS	40,0%	1 365	1 642
LIÈGE AIRPORT (Belgique)	25,6%	87	304
SETA (Mexique)	25,5%	(1 764)	1 003
Totaux		**91**	**1 904**

Malgré une détention d'intérêt inférieure à 20%, les indicateurs suivants ont notamment été retenus pour déterminer l'influence notable d'Aéroports de Paris dans Bolloré Télécom :

- existence d'une contribution opérationnelle à la gestion de l'entité du fait du savoir-faire technique de Hub Télécom ;
- existence d'une représentation au conseil de direction d'au minimum 25% des membres ;
- droit de véto ponctuel pour certaines décisions prévues au pacte d'actionnaire et dans les statuts.

18.2. Décomposition des montants au bilan

Les montants relatifs aux participations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT	SETA (Mexique)	TOTAL
Pourcentages de contrôle	8,0%	49,0%	10,5%	49,0%	40,0%	25,6%	25,5%	-
Pourcentages d'intérêts	8,0%	49,0%	10,5%	90,0%	40,0%	25,6%	25,5%	-
Quotes-parts mises en équivalence au 31 décembre 2008	**376 368**	**382**	**8 313**	**(117)**	**6 210**	**4 313**	**6 015**	**401 484**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	376 368	382	8 313	-	6 210	4 313	6 015	401 601
- passif (en Provisions)	-	-	-	(117)	-	-	-	(117)
Quotes-parts mises en équivalence au 31 décembre 2007	**-**	**580**	**9 128**	**(155)**	**7 286**	**4 365**	**9 000**	**30 204**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	-	580	9 128	-	7 286	4 365	9 000	30 359
- passif (en Provisions)	-	-	-	(155)	-	-	-	(155)

Le montant apparaissant en 2008 au titre de la mise en équivalence de Schiphol Group comprend un écart d'acquisition provisoirement établi à 141.353 milliers d'euros (cf. note 3.4.1).

Les pourcentages de contrôle et d'intérêt dans le GIE ROISSYPOLE, soit respectivement 49 % et 90%, résultent des dispositions statutaires de cette entité.

18.3. Évolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture des exercices :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT	SETA (Mexique)	TOTAL
Montants nets au 1er janvier 2007	**-**	**-**	**-**	**-**	**7 012**	**4 120**	**9 054**	**20 186**
Quote-part du Groupe dans les résultats	-	(376)	(872)	203	1 642	304	1 003	1 904
Variation de périmètre	-	-	10 000	-	-	-	-	10 000
Souscription de capital	-	962	-	-	-	-	-	962
Variation des réserves de conversion	-	(6)	-	-	-	-	(1 057)	(1 063)
Dividendes distribués	-	-	-	-	(1 368)	(59)	-	(1 427)
Virements en Provisions au passif	-	-	-	(203)	-	-	-	(203)
Montants nets au 1er janvier 2008	**-**	**580**	**9 128**	**-**	**7 286**	**4 365**	**9 000**	**30 359**
Quote-part du Groupe dans les résultats	1 301	(200)	(815)	117	1 365	87	(1 764)	91
Frais d'acquisition des titres	5 495	-	-	-	-	-	-	5 495
Souscription de capital	369 572	-	-	-	-	-	-	369 572
Variation des réserves de conversion	-	2	-	-	-	-	(1 221)	(1 219)
Dividendes distribués	-	-	-	-	(2 443)	(137)	-	(2 580)
Virements en Provisions au passif.	-	-	-	(117)	-	-	-	(117)
Montants nets au 31 décembre 2008	**376 368**	**382**	**8 313**	**-**	**6 208**	**4 315**	**6 015**	**401 601**

18.4. Informations financières résumées

Les montants agrégés des actifs, passifs, du produit des activités ordinaires et du résultat des sociétés mises en équivalence, tels qu'ils figurent dans les comptes individuels de ces dernières, s'établissent ainsi pour 2008 et 2007 :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT	SETA (Mexique)	Au 31.12.2008
BILAN :								
Actifs non courants	4 753 930	344	97 433	814	17 298	48 054	74 846	4 992 718
Actifs courants	655 408	1 307	1 114	524	8 654	15 999	5 103	688 108
Total Actifs	**5 409 338**	**1 651**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 826**
Capitaux propres	2 886 595	777	79 017	(864)	15 525	16 844	39 714	3 037 608
Passifs non courants	1 797 964	-	9 405	-	7 416	29 862	26 046	1 870 692
Passifs courants	724 779	873	10 124	2 202	3 012	17 347	14 189	772 526
Total Capitaux propres et Passifs	**5 409 338**	**1 650**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 826**
COMPTE DE RÉSULTAT :								
Produit des activités ordinaires	1 153 951	658	715	5 610	10 801	17 697	2 635	1 192 067
Résultat net	186 878	(386)	(7 745)	2 030	3 412	679	(3 080)	181 788

(en milliers d'euros)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT	SETA (Mexique)	Au 31.12.2007
BILAN :							
Actifs non courants	104	78 392	2 998	19 497	45 201	71 966	218 158
Actifs courants	1 761	15 362	494	9 736	14 425	8 266	50 044
Total Actifs	**1 865**	**93 754**	**3 492**	**29 233**	**59 626**	**80 232**	**268 202**
Capitaux propres	1 181	86 762	(2 894)	18 218	17 044	35 296	155 607
Passifs non courants	-	5 398	1 677	8 951	29 548	31 590	77 164
Passifs courants	683	1 594	4 709	2 064	13 034	13 347	35 431
Total Capitaux propres et Passifs	**1 865**	**93 754**	**3 492**	**29 233**	**59 626**	**80 232**	**268 202**
COMPTE DE RÉSULTAT :							
Produit des activités ordinaires	49	3	5 282	10 734	13 232	1 778	31 078
Résultat net	(766)	(6 671)	1 595	4 105	907	3 420	2 590

NOTE 19 - IMPÔTS

19.1. Taux d'impôt

Conformément à la règle exposée en note 4.14, les actifs et passifs d'impôts différés sont calculés sur la base des derniers taux connus à la clôture, soit 34,433%.

19.2. Analyse de la charge d'impôts sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôts sur les résultats se ventile comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Charge d'impôt exigible	(108 024)	(101 195)
Charge d'impôt différé	(33 817)	(6 599)
Impôts sur les résultats	**(141 841)**	**(107 794)**

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.

19.3. Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique basée sur le taux d'impôt applicable en France et la charge réelle d'impôt se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Résultat après impôt	272 749	322 187
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(91)	(1 904)
Charge d'impôt sur les résultats	141 841	107 794
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	**414 499**	**428 078**
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	*34,43%*	*34,43%*
Charge d'impôt théorique	**(142 726)**	**(147 401)**
Incidence sur l'impôt théorique des :		
- Résultats taxés à taux réduit	295	36 425
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	14	1 032
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(44)	(198)
- Variations des différences temporelles non reconnues	(34)	8
- Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(398)	1 907
- Crédits et avoirs fiscaux	1 105	1 470
- Ajustements au titre des périodes antérieures	(53)	(1 037)
Charge réelle d'impôt sur les résultats	**(141 841)**	**(107 794)**
Taux effectif d'impôt	*34,46%*	*18,77%*

L'incidence positive sur l'impôt théorique au titre des Résultats taxés à taux réduit, figurant en 2007 pour 36.425 milliers d'euros, correspond presque exclusivement à l'impact de la taxation à taux réduit de la plus-value de 110.758 milliers d'euros sur cession des titres BCIA soumise au taux de droit commun sur 5% seulement de son montant.

19.4. Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Au titre des différences temporelles déductibles :		
- Engagements sociaux	114 255	121 591
- Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	44 242	47 802
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans	1 676	3 353
- Provisions et charges à payer	17 153	13 805
- Autres	3 054	3 079
Au titre des différences temporelles imposables :		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(287 047)	(261 458)
- Location-financement	(20 818)	(21 934)
- Réserves de réévaluation	(8 309)	(8 310)
- Autres	(991)	(896)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	**(136 786)**	**(102 967)**
Ces montants sont répartis comme suit au bilan :		
- à l'actif	1 837	2 025
- au passif	(138 623)	(104 992)

Les amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1er janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'AEROPORTS DE PARIS en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1er janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180.180 milliers d'euros. Après prise en compte de l'effet d'impôt correspondant, soit 63.838 milliers d'euros, l'impact net négatif sur le report à nouveau s'était élevé à 116.342 milliers d'euros.

En accord avec l'Administration fiscale, cette correction a donné lieu, à compter du résultat fiscal 2004, à un traitement fiscal étalé sur la durée initiale d'amortissement de ces frais.

Dans les comptes consolidés en normes IFRS, cet étalement s'est traduit, à l'ouverture de l'exercice 2004, par la constatation d'un actif d'impôt différé de 63.838 milliers d'euros. Compte tenu des déductions fiscales opérées depuis 2004 au titre de cet étalement, le montant résiduel de cet actif d'impôt différé s'élève à 44.242 milliers d'euros au 31 décembre 2008.

19.5. Actifs et passifs d'impôts différés non reconnus

Certains actifs d'impôts différés n'ont pas été reconnus au niveau de plusieurs filiales, compte tenu de l'insuffisance d'éléments probants justifiant leur comptabilisation. Les bases correspondantes sont les suivantes :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire	10 356	12 204

19.6. Tableau de variation des actifs et passifs d'impôts différés

Les actifs et passifs d'impôts différés ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période :

(en milliers d'euros)	Actifs	Passifs	Montant net
Au 1er janvier 2007 (publié)	**1 417**	**74 044**	**(72 627)**
Impact du changement d'estimation des indemnités de fin de carrière (cf. note 3.2)	-	18 485	(18 485)
Au 1er janvier 2007 (retraité)	**1 417**	**92 529**	**(91 112)**
Montant crédité directement en capitaux propres [3]	-	5 271	(5 271)
Variation de périmètre	15	-	15
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	593	7 192	(6 599)
Au 1er janvier 2008	**2 025**	**104 992**	**(102 967)**
Montant crédité directement en capitaux propres	(2)	-	(2)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	(186)	33 631	(33 817)
Au 31 décembre 2008	**1 837**	**138 623**	**(136 786)**

19.7. Actifs et passifs d'impôt exigible

Les actifs d'impôt exigible correspondent aux montants à récupérer au titre de l'impôt sur les résultats auprès des administrations fiscales. Les passifs d'impôt exigible correspondent aux montants restant à payer à ces administrations.

Ces actifs et passifs d'impôt exigible s'établissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Actifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	-	-
- Autres entités consolidées	1 448	213
Total	**1 448**	**213**
Passifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	6 232	16 243
- Autres entités consolidées	221	5 579
Total	**6 453**	**21 822**

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2008.

[3] *Impôt différé lié au changement d'estimation des engagements sociaux effectué en 2007*

NOTE 20 - RÉSULTAT PAR ACTION

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Année 2008	Année 2007
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère (en milliers d'euros)	272 561	322 187
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 896 912	98 938 397
Résultat de base par action (en euros)	**2,76**	**3,26**

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

Le nombre moyen pondéré d'actions correspond au nombre d'actions composant le capital de la société-mère, minoré des actions propres détenues en moyenne au cours de la période, soit 63.690 en 2008 et 22.205 en 2007.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

NOTE 21 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Écarts d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2007 :				
- Valeur brute	2 223	114 216	20 692	137 131
- Cumul des amortissements	-	(88 324)	-	(88 324)
Valeur nette	**2 223**	**25 892**	**20 692**	**48 807**
Au 31 décembre 2008 :				
- Valeur brute	2 223	125 487	26 031	153 741
- Cumul des amortissements	-	(100 958)	-	(100 958)
Valeur nette	**2 223**	**24 529**	**26 031**	**52 783**

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante:

(en milliers d'euros)	Écarts d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2008	Total Année 2007
Valeur nette au 1er janvier	**2 223**	**25 892**	**20 692**	**48 807**	**36 714**
- Investissements	-	1 517	23 449	24 966	22 879
- Cessions et mises hors service	-	(3 181)	-	(3 181)	(1)
- Amortissements	-	(12 771)	-	(12 771)	(11 160)
- Dépréciations	-	-	-	-	-
- Variations de périmètre	-	-	-	-	2 156
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	13 072	(18 110)	(5 038)	(1 781)
Valeur nette au 31 décembre	**2 223**	**24 529**	**26 031**	**52 783**	**48 807**

Les écarts d'acquisition concernent principalement l'écart constaté en 2007 sur l'acquisition de HUB TELECOM REGION (ex-BGI TECHNOLOGIE), soit 1.985 milliers d'euros.

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles.

NOTE 22 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagement	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2007 :						
- Valeur brute	40 131	6 981 287	164 987	244 432	465 613	7 896 450
- Cumul des amortissements .	(4 785)	(2 396 669)	(111 139)	(150 916)	-	(2 663 509)
- Cumul des dépréciations	-	-	-	(817)	-	(817)
Valeur nette	**35 346**	**4 584 618**	**53 848**	**92 700**	**465 613**	**5 232 125**
Au 31 décembre 2008						
- Valeur brute	40 369	7 525 660	172 595	249 279	344 332	8 332 235
- Cumul des amortissements	(5 216)	(2 647 984)	(123 569)	(154 532)	-	(2 931 301)
- Cumul des dépréciations	-	-	-	(609)	-	(609)
Valeur nette	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aména-gement	Construc-tions	Instal-lations techniques	Autres	Immobi-lisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2008	Total Année 2007
Valeur nette au 1er janvier	**35 346**	**4 584 618**	**53 848**	**92 700**	**465 613**	**5 232 125**	**4 838 942**
- Investissements	-	2 498	5 142	5 607	441 903	455 150	701 589
- Cessions et mises hors service	-	(2 686)	(89)	(696)	225	(3 246)	(2 481)
- Variation des avances et acomptes	-	-	-	-	38 356	38 356	(20 548)
- Amortissements	(431)	(285 756)	(14 832)	(18 725)	-	(319 744)	(289 034)
- Reprises nettes de dépréciations	-	-	-	208	-	208	107
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	238	579 002	4 957	15 045	(601 765)	(2 523)	3 391
- Entrées de périmètre	-	-	-	-	-	-	159
Valeur nette au 31 décembre	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**	**5 232 125**

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles, ainsi que les variations du périmètre des immeubles de placement (cf. 23). Ces reclassements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- la reconstruction de la jetée du terminal 2E ;
- le terminal régional T2G ;
- le satellite 3 ;
- la réhabilitation de l'aérogare 1 à CDG.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

(en milliers d'euros)	Terrains	Construc-tions	Instal-lations techniques	Total Année 2008	Total Année 2007
Valeur nette au 1er janvier	**-**	**5 182**	**996**	**6 178**	**31 647**
- Retraitement levées d'options antérieures	-	-	-	-	(24 001)
- Amortissements	-	(1 042)	(426)	(1 468)	(1 468)
Valeur nette au 31 décembre	**-**	**4 140**	**570**	**4 710**	**6 178**

NOTE 23 - IMMEUBLES DE PLACEMENT

23.1. Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Autres	Total
Au 31 décembre 2007 :				
- Valeur brute	41 075	385 053	177 514	603 642
- Cumul des amortissements	(5 270)	(230 441)	(93 679)	(329 390)
Valeur nette	**35 805**	**154 612**	**83 835**	**274 252**
Au 31 décembre 2008 :				
- Valeur brute	41 170	442 842	128 367	612 379
- Cumul des amortissements	(5 640)	(244 667)	(68 336)	(318 643)
Valeur nette	**35 530**	**198 175**	**60 031**	**293 736**

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ment	Construc-tions	Autres	Total Année 2008	Total Année 2007
Valeur nette au 1er janvier	**35 805**	**154 612**	**83 835**	**274 252**	**284 233**
- Investissements	95	26 844	-	26 939	7 665
- Cessions et mises hors service	-	(33)	-	(33)	(187)
- Amortissements	(370)	(14 259)	-	(14 629)	(12 213)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	31 011	(23 804)	7 207	(5 246)
Valeur nette au 31 décembre	**35 530**	**198 175**	**60 031**	**293 736**	**274 252**

Aucune modification notable du périmètre des immeubles de placement n'a été observée au cours de la période.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ment	Construc-tions	Autres	Total Année 2008	Total Année 2007
Valeur nette au 1er janvier	**-**	**21 039**	**-**	**21 039**	**23 072**
- Levée d'options	-	-	-	-	(252)
- Amortissements	-	(1 781)	-	(1 781)	(1 781)
Valeur nette au 31 décembre	**-**	**19 258**	**-**	**19 258**	**21 039**

23.2. Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Terrains et bâtiments	**1 187 200**	**1 063 300**

La variation observée d'un exercice à l'autre, soit une augmentation de 124 millions d'euros, résulte de :

- plusieurs effets positifs, à hauteur de 261 millions d'euros, principalement liés à la mise à jour du périmètre et des produits locatifs ;
- l'effet négatif, à hauteur de 137 millions d'euros, de l'augmentation du taux d'actualisation qui est passé de 5,85 % en 2007 à 6,6 % en 2008.

Les principales données utilisées ont été les suivantes :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Taux de rendement des terrains	8,75%	8,75%
Taux de croissance à l'infini des cash-flows, inflation incluse	1,50%	1,50%
Taux d'actualisation	6,60%	5,85%
Taux de vacance à long terme	5,00%	5,00%
Décote de liquidité	20,00%	20,00%

Il est à noter qu'en matière de sensibilité au taux, une augmentation du taux d'actualisation d'un point aurait entraîné une baisse de la juste valeur de 151 millions d'euros. A l'inverse, une baisse d'un point aurait entraîné une hausse de la juste valeur de 214 millions d'euros.

23.3. Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aérodromes d'Aviation Générale.

Par ailleurs, les montants comptabilisés en résultat au titre des produits locatifs des immeubles de placement et des charges opérationnelles directes occasionnées par ces immeubles (y compris les charges d'amortissement) se sont élevés en 2008 respectivement à 158,7 millions d'euros et 80,3 millions d'euros.

NOTE 24 - AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les montants figurant au bilan respectivement au 31 décembre 2008 et 2007 s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	**1 330**	**1 330**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 006	7 163	843
- Autres créances rattachées à des participations	3 785	3 785	-
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	72	-	72
- Prêts	12 266	7 760	4 506
- Autres comptes-courants	10 552	-	10 552
- Dépôts et cautionnements	2 535	2 532	3
- Créances de location financement bailleur	38 670	30 983	7 687
- Créances sur cessions d'immobilisations	1	-	1
- Autres actifs financiers	548	-	548
	76 435	**52 223**	**24 212**
Instruments financiers dérivés :			
- Ventes à terme de devises	1 450	-	1 450
- Swaps de couverture	21 142	-	21 142
- Swaps de trading	35 582	-	35 582
	58 174	**-**	**58 174**
Total	**135 939**	**53 553**	**82 386**

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2007	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	**1 185**	**1 185**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	9 351	8 217	1 134
- Autres créances rattachées à des participations	3 011	3 011	-
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	201	-	201
- Prêts	17 907	10 156	7 751
- Autres comptes-courants	8 999	-	8 999
- Dépôts et cautionnements	683	631	52
- Créances de location financement bailleur	42 146	35 158	6 988
- Créances sur cessions d'immobilisations	1	-	1
- Autres actifs financiers	349	-	349
	82 648	**57 173**	**25 475**
Instruments financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Swaps de couverture	11 375	-	11 375
- Swaps de trading	36 075	-	36 075
	47 450	**-**	**47 450**
Total	**131 283**	**58 358**	**72 925**

NOTE 25 - STOCKS

Le détail des stocks est le suivant à la clôture :

(en milliers d'euros)	Valeurs brutes 31.12.2008	Dépré-ciations 31.12.2008	Valeurs nettes au 31.12.2008	Valeurs nettes au 31.12.2007
Stocks matières premières	5 396	-	**5 396**	4 903
Stocks d'encours	-	-	-	-
Stocks de marchandises	6 097	(124)	5 973	5 094
Total	**11 493**	**(124)**	**11 369**	**9 997**

NOTE 26 - CLIENTS ET COMPTES RATTACHÉS

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Créances Clients	515 130	472 957
Clients douteux	25 285	24 374
Cumul des dépréciations	(21 511)	(19 165)
Montant net	**518 904**	**478 166**

L'exposition du Groupe au risque de crédit et au risque de change ainsi que les pertes de valeur relatives aux créances clients et autres débiteurs figurent en note 32.

Les conditions générales de règlements clients sont de 30 jours date d'émission de facture, à l'exception des redevances commerciales payables au comptant.

Les dépréciations ont évolué ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Cumul des dépréciations à l'ouverture	**19 165**	**21 307**
Augmentations	10 476	6 519
Diminutions	(8 130)	(8 681)
Variation de périmètre	-	20
Cumul des dépréciations à la clôture	**21 511**	**19 165**

NOTE 27 - AUTRES CRÉANCES ET CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Avances et acomptes versés sur commandes	7 317	5 019
Créances sur personnel (hors ORS) et organismes sociaux	5 869	669
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	62 669	51 274
Autres créances	20 067	32 449
Charges constatées d'avance	16 778	15 405
Total	**112 699**	**104 815**

L'augmentation des créances sur personnel et organismes sociaux est due, à hauteur de 4.500 milliers d'euros, à des remboursements demandés à la CNP au titre des fonds placés auprès de cet organisme pour faire face au paiement des indemnités de fin de carrière.

Par ailleurs, les créances résiduelles sur les salariés du Groupe dans le cadre de l'ORS, qui figuraient pour 10.488 milliers d'euros en Autres créances au 31 décembre 2007, ont été intégralement remboursées en 2008.

NOTE 28 - TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Valeurs mobilières de placement	353 835	489 121
Disponibilités	19 162	34 950
Total	**372 997**	**524 071**

La trésorerie du Groupe est placée au travers d'OPCVM - Monétaire euro - d'une durée de placements recommandée inférieure ou égale à 3 mois. Tous les OPCVM concernés calculent une valeur liquidative quotidiennement et sont donc qualifiés de placements à court terme, très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et sont soumis à un risque de variation de valeur négligeable.

L'exposition du Groupe au risque de taux d'intérêt et une analyse de sensibilité des actifs et passifs financiers sont présentées dans la note 32.2.1.

NOTE 29 - CAPITAUX PROPRES

29.1. Capital

Le capital d'AEROPORTS DE PARIS s'élève à 296.881.806 euros. Il est divisé en 98.960.602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'exercice 2008.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542.747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

29.2. Actions propres

Conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 312.327 actions, dont 274.251 actions ont été revendues sur la même période. Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues au 31 décembre 2008 s'élève à 91.000 actions et figure en diminution des capitaux propres, en application de la norme IAS 32, pour un montant de 4.190 milliers d'euros.

29.3. Ecarts de conversion

Ces écarts sont principalement constitués des écarts dégagés depuis le 1er janvier 2004 sur la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains. Les écarts antérieurs à cette date ont été transférés au poste Résultats antérieurs non distribués conformément à la possibilité offerte par la norme IFRS 1 dans le cadre de la première application des normes IFRS.

29.4. Résultats antérieurs non distribués

Les résultats antérieurs non distribués s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Réserves de la société mère Aéroports de Paris :		
- Réserve légale	24 202	15 982
- Autres réserves	863 048	863 048
- Report à nouveau	225 576	180 991
Réserves consolidées	878 084	770 722
Total	**1 990 910**	**1 830 743**

29.5. Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

- Principales variations 2008 :
  - Versement d'un dividende de 161 224 milliers d'euros, soit 1,63 euro par action, conformément à la 3e résolution de l'AGO du 28 mai 2008. À cet égard, il est rappelé que l'importance du résultat 2007 distribué est due, pour partie, à l'impact positif mais non récurrent de la plus-value de cession des titres BCIA ;
  - Rachat complémentaire d'actions propres pour 486 milliers d'euros (cf. ci-dessus note 29.2).
- Rappel des principales variations 2007 :
  - Reprise de la réserve de juste valeur précédemment constatée sur les titres BCIA (Chine) pour 70 728 milliers d'euros, suite à la cession de ces titres en février 2007 ;
  - Versement d'un dividende de 93 007 milliers d'euros, soit 0,94 euro par action, conformément à la 3e résolution de l'AGO du 29 mai 2007 ;
  - Rachat d'actions propres pour 3 704 milliers d'euros.

29.6. Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires apparaissant en 2008 pour 773 milliers d'euros concernent les parts détenues par des tiers dans le capital d'ADPI MIDDLE EAST et ADPI LIBYA dont ADP INGÉNIERIE a pris le contrôle en 2008 (cf. note 3.4.2).

29.7. Dividendes proposés

Le montant des dividendes proposés avant l'autorisation de publication des états financiers et non comptabilisés en tant que distribution aux porteurs de capitaux propres dans les comptes 2008, s'élève à 136.566 milliers d'euros, soit 1,38 euro par action.

NOTE 30 - AUTRES PROVISIONS

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Total Année 2008	Total Année 2007
Provisions au 1er janvier	**26 607**	**56 645**	**83 252**	**71 832**
Augmentations :				
- Dotations	5 319	25 585	30 904	46 255
- Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-	-	9
- Autres variations	12	(10)	2	-
Total augmentations	**5 331**	**25 575**	**30 906**	**46 264**
Diminutions:				
- Provisions utilisées	(2 125)	(8 911)	(11 036)	(25 811)
- Provisions devenues sans objet	(5 974)	(12 429)	(18 403)	(8 831)
- Autres diminutions	-	(118)	(118)	(202)
Total diminutions	**(8 099)**	**(21 458)**	**(29 557)**	**(34 844)**
Provisions au 31 décembre	**23 839**	**60 762**	**84 601**	**83 252**

Les Provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux.

Les Autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs, ainsi qu'une provision de 2.328 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escale (cf. note 3.1.3). Elles comprennent en outre une provision pour impôt liée au contrôle fiscal (cf. note 3.1.7).

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Total Année 2008	Total Année 2007
Présentation au bilan :				
- Part non courante	-	38	38	155
- Part courante	23 839	60 724	84 563	83 097
Total	**23 839**	**60 762**	**84 601**	**83 252**

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Total Année 2008	Total Année 2007
Au bilan :		
- Dotations	30 904	46 255
- Provisions utilisées	(11 036)	(25 811)
- Provisions devenues sans objet	(18 403)	(8 831)
Dotations nettes au bilan	**1 465**	**11 613**
Au compte de résultat :		
- Dotations aux provisions courantes pour litiges et autres risques (cf. note 15)	30 904	39 339
- Reprises provisions courantes pour litiges et autres risques (cf. note 15)	(24 849)	(34 643)
- Reprises provisions pour mesures sociales d'accompagnement Escale (cf. note 16)	(4 590)	6 916
Dotations nettes au compte de résultat	**1 465**	**11 613**

NOTE 31 - DETTES FINANCIÈRES

31.1. Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2007	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	2 020 219	2 020 219	-	1 673 885	1 519 917	153 968
Emprunts bancaires	546 243	546 245	(2)	546 311	480 014	66 297
Dettes financières de crédit-bail	9 673	5 697	3 976	16 067	9 679	6 388
Dépôts et cautionnements reçus	18 609	18 609	-	18 794	18 785	9
Autres emprunts et dettes assimilées	1 971	1 282	689	2 748	2 059	689
Intérêts courus non échus	68 640	-	68 640	66 031	-	66 031
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	3 782	-	3 782	1 653	-	1 653
Concours bancaires courants	8 392	-	8 392	16 270	-	16 270
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**2 677 529**	**2 592 052**	**85 477**	**2 341 759**	**2 030 454**	**311 305**
Instruments financiers dérivés passif	7 328	-	7 328	11 726	-	11 726
Total Emprunts et dettes financières	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**	**2 353 485**	**2 030 454**	**323 031**

31.2. Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le groupe Aéroports de Paris correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2007	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**	**2 353 485**	**2 030 454**	**323 031**
Instruments financiers dérivés actif	(58 174)	-	(58 174)	(47 450)	-	(47 450)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(372 997)	-	(372 997)	(524 071)	-	(524 071)
Endettement financier net	**2 253 686**	**2 592 052**	**(338 366)**	**1 781 963**	**2 030 454**	**(248 491)**

31.3. Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Valeur nominale	Taux nominal	Taux effectif avant prise en compte des couvertures de juste valeur	Valeur de la dette en coût amorti	Incidence des cou-vertures de juste valeur	Valeur au bilan du 31.12.2008	Juste valeur au 31.12.2008
Emprunts obligataires :							
- ADP 5.875% 2000-2010	450 000	5.875%	4.68%	455 756	-	455 756	464 260
- ADP 5.25% 2001-2011	400 000	5.25%	4.72%	404 329	-	404 329	418 952
- ADP 5.25% 2002-2012	350 000	5.25%	5.40%	348 491	12 772	361 263	372 295
- ADP 4.10% 2003-2013	300 000	4.10%	4.14%	299 502	-	299 502	308 610
- ADP 6.375% 2008-2014	500 000	6.375%	6.54%	496 547	2 822	499 369	533 430
Total	**2 000 000**	**-**	**-**	**2 004 625**	**15 594**	**2 020 219**	**2 097 547**
Emprunts bancaires :							
- Prêt BEI 1998-2013	38 112	Eur 3M - 0,09%	Eur 3M - 0,09%	38 112	-	38 112	40 287
- Prêt BEI 2003-2018	100 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	100 000	-	100 000	100 000
- Prêt BEI 2004-2019	220 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	220 000	-	220 000	220 000
- Prêt BEI 2004-2019	30 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	30 000	-	30 000	30 000
- Prêt BEI 2005-2020	130 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	130 000	-	130 000	130 000
- Prêt BEI 2008-2011	28 119	4.573%	4.573%	28 119	-	28 119	29 606
- Autres	12	-	-	12	-	12	12
Total	**546 243**	**-**	**-**	**546 243**	**-**	**546 243**	**549 905**

Au cours de la période, Aéroports de Paris a notamment :

- remboursé l'emprunt obligataire ADP 4.95% 1998-2008 pour une valeur nominale de 152 449 milliers d'euros ;
- émis un emprunt obligataire d'une valeur nominale de 500 millions d'euros au taux de 6.375%.

NOTE 32 - INSTRUMENTS FINANCIERS

32.1. Catégories d'actifs et de passifs financiers

Ventilation par catégories d'instruments financiers

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instru-ments dérivés de couverture
		Option JV (1)	Trading (2)				
Autres actifs financiers non courants	53 553	-	-	1 330	52 223	-	-
Clients et comptes rattachés	518 904	-	-	-	518 904	-	-
Autres créances (3)	27 393	-	-	-	27 393	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	58 174	-	35 582	-	-	-	22 592
- Autres actifs financiers	24 212	-	-	-	24 212	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	372 997	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	**1 055 233**	**372 997**	**35 582**	**1 330**	**622 732**	**-**	**22 592**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 592 052	-	-	-	-	2 592 052	-
Fournisseurs et comptes rattachés	476 814	-	-	-	-	476 814	-
Autres dettes (3)	113 982	-	-	-	-	113 982	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	7 328	-	7 328	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	85 477	-	-	-	-	85 477	-
Total des passifs financiers	**3 275 652**	**-**	**7 328**	**-**	**-**	**3 268 324**	**-**

Ventilation par catégories d'instruments financiers

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instru-ments dérivés de couverture
		Option JV [4]	Trading [5]				
Autres actifs financiers non courants	58 358	-	-	1 185	57 173	-	-
Clients et comptes rattachés	478 166	-	-	-	478 166	-	-
Autres créances [6]	37 468	-	-	-	37 468	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	47 450	-	36 075	-	-	-	11 375
- Autres actifs financiers	25 475	-	-	-	25 475	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	524 071	524 071	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	**1 170 988**	**524 071**	**36 075**	**1 185**	**598 282**	**-**	**11 375**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 030 454	-	-	-	-	2 030 454	-
Fournisseurs et comptes rattachés	507 309	-	-	-	-	507 309	-
Autres dettes [6]	109 610	-	-	-	-	109 610	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	11 726	-	11 726	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	311 305	-	-	-	-	311 305	-
Total des passifs financiers	**2 970 403**	**-**	**11 726**	**-**	**-**	**2 958 677**	**-**

La juste valeur des actifs et passifs s'avère généralement très proche des valeurs bilantielles, les valeurs comptables correspondant quasi systématiquement à une approximation raisonnable de cette juste valeur.

32.2. Analyse des risques liés aux instruments financiers.

32.2.1 Risques de taux

La répartition des dettes financières taux fixe / taux variable est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008		Au 31.12.2007	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe	2 111 307	1 716 307	1 779 902	1 604 902
Taux variable	566 222	961 222	561 857	736 857
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**2 677 529**	**2 677 529**	**2 341 759**	**2 341 759**

La répartition au 31 décembre 2008 tient compte des 220 millions de swaps de couverture (payeurs taux variable / receveurs taux fixe) mis en place en décembre 2008 dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008, mais dont le départ est décalé au 24 janvier 2009.

[4] *Désignés comme tel à l'origine*
[5] *Désignés comme détenus à des fins de transaction*
[6] *Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales*

Analyse de sensibilité de la juste valeur pour les instruments à taux fixe :

Aéroports de Paris est soumis à la variabilité des charges futures sur la dette à taux variable Une variation des taux d'intérêt à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-dessous. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes.

Une variation instantanée de 1% (100 points de base) du taux d'intérêt du marché intervenant à la date de clôture, sur la base d'une dette nette constante, augmenterait les charges financières annuelles de 9,6 millions d'euros. Au 31 décembre 2007, une variation identique aurait augmenté les charges financières annuelles de 7,4 millions d'euros.

Aéroports de Paris ne détient que des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 56.724 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 7.328 milliers d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières à court terme.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances inférieures entre 1 et 2 ans	Échéances inférieures entre 2 et 3 ans	Échéances inférieures entre 3 et 4 ans	Échéances inférieures entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2008	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	-	-	175 000	-	220 000	395 000	21 142
Total	**-**	**-**	**-**	**175 000**	**-**	**220 000**	**395 000**	**21 142**

Le seul changement de couverture effectué entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008 concerne la mise en place en décembre 2008, dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008, de 220 millions de swaps à échéance 2014 dont le départ est décalé au 24 janvier 2009.

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances inférieures entre 1 et 2 ans	Échéances inférieures entre 2 et 3 ans	Échéances inférieures entre 3 et 4 ans	Échéances inférieures entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2008	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	150 000	200 000	-	-	-	350 000	30 261
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe	-	150 000	-	-	-	-	150 000	5 321
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable	-	150 000	200 000	-	-	-	350 000	(7 328)
Total	**-**	**450 000**	**400 000**	**-**	**-**	**-**	**850 000**	**28 254**

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est exclusivement constitué de swaps retournés figeant une marge fixe. Cette partie de ce portefeuille de dérivés est donc très peu sensible à la variation des taux d'intérêt. Une baisse instantanée des taux d'intérêt de 1% au 31 décembre 2008 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 245 milliers d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 2.248 milliers d'euros sur l'exercice 2008.

32.2.2 Risques de change

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Euro	USD	MXN	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	53 553	42 417	8 685	2 298	153
Clients et comptes rattachés	518 904	492 663	12 969	64	13 209
Autres créances [7]	27 393	27 031	240	-	122
Autres actifs financiers courants	82 386	81 468	75	843	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	372 476	253	-	268
Total des actifs financiers	**1 055 233**	**1 016 054**	**22 222**	**3 205**	**13 752**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 592 052	2 592 052	-	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	476 814	467 738	2 225	-	6 851
Autres dettes [7]	113 982	105 135	1 358	-	7 489
Emprunts et dettes financières à court terme	92 804	80 064	12 740	-	-
Total des passifs financiers	**3 275 652**	**3 244 989**	**16 323**	**-**	**14 340**

Les autres devises portent principalement sur le dirham des Émirats arabes unis (AED), le franc suisse (CHD), le dinar lybien (LYD) et le dirham marocain (MAD).

Les principaux cours de change utilisés pour la conversion des actifs et passifs à la clôture sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Cours de clôture au 31.12.2008	Cours de clôture au 31.12.2007
Dollar des États-Unis (USD)	0,71855	0,67930
Peso mexicain (MXN)	0,05199	0,06231

Analyse de sensibilité :

Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, sont supposées rester constantes.

Une augmentation de 10 % de l'euro par rapport à l'ensemble des devises aurait eu pour conséquence, au 31 décembre 2008, une baisse des capitaux propres et du résultat de l'ordre d'1 million d'euros.

Une diminution de 10% de l'euro par rapport aux devises ci-dessus, au 31 décembre 2008, aurait eu les mêmes impacts, mais de sens contraire, que ceux présentés précédemment, en faisant l'hypothèse que toutes les autres variables restent constantes.

Couverture de change :

Dans le cadre de sa politique de couverture (cf. note 5.4.2), ADP Ingénierie a procédé en 2008 à des ventes à terme pour 24 millions d'USD à un cours moyen de 0,7945, dont la livraison s'étale de mars à décembre 2009. La juste valeur de ces ventes à terme, soit 1.450 milliers d'euros au 31 décembre 2008, a été inscrite en Autres actifs financiers courants à l'actif du bilan consolidé.

[7] *Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.*

32.2.3 Risques de liquidité

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit au 31 décembre 2008 :

(en milliers d'euros)	Montant au bilan du 31.12.2008	Total des échéances contrac-tuelles au 31.12.2008	0-1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	2 020 219	2 000 000	-	450 000	400 000	350 000	300 000	500 000
Emprunts bancaires	546 243	548 100	675	340	28 333	224	38 346	480 182
Dettes financières de location-financement	9 673	12 947	6 081	2 827	1 876	1 638	229	296
Dépôts et cautionnements reçus	18 609	18 794	-	-	-	-	-	18 794
Autres emprunts et dettes assimilées	1 971	1 971	692	572	293	292	81	41
Intérêts sur emprunts	68 640	572 183	100 725	127 006	100 483	78 136	59 679	106 154
Comptes-courants	3 782	3 782	3 782	-	-	-	-	-
Concours bancaires courants	8 392	8 392	8 392	-	-	-	-	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**2 677 529**	**3 166 169**	**120 347**	**580 745**	**530 985**	**430 290**	**398 335**	**1 105 467**
Fournisseurs et comptes rattachés	476 814	476 814	476 814	-	-	-	-	-
Autres dettes [8]	113 982	114 540	114 540	-	-	-	-	-
Dettes en coût amorti	**3 268 324**	**3 757 523**	**711 701**	**580 745**	**530 985**	**430 290**	**398 335**	**1 105 467**
Swaps de couverture :								
- Décaissements	-	52 555	11 013	11 824	11 767	8 662	8 630	659
- Encaissements	-	(87 837)	(7 852)	(19 238)	(19 253)	(19 309)	(11 094)	(11 091)
	(22 592)	(35 282)	3 161	(7 414)	(7 486)	(10 647)	(2 464)	(10 432)
Swaps de trading :								
- Décaissements	-	19 420	10 948	7 614	858	-	-	-
- Encaissements	-	(48 154)	(18 838)	(19 959)	(9 357)	-	-	-
	(28 254)	(28 734)	(7 890)	(12 345)	(8 499)	-	-	-
Total	**3 217 478**	**3 693 507**	**706 972**	**560 986**	**515 000**	**419 643**	**395 871**	**1 095 035**

[8] *Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, tels que les dettes fiscales et sociales.*

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2008 :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2008	0-1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	Plus de 5 ans
Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 006	843	642	642	642	642	4 595
Créances sur des coentreprises	-	-	-	-	-	-	-
Autres créances rattachées à des participations	3 785	-	73	-	-	-	3 712
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	72	72	-	-	-	-	-
Prêts	12 266	4 505	1 236	879	775	705	4 166
Autres comptes-courants	10 552	10 552	-	-	-	-	-
Dépôts et cautionnements	2 535	3	1 888	28	-	-	616
Créance de location financement bailleur	38 670	7 687	3 689	3 405	3 142	2 900	17 847
Créances sur cessions d'immobilisations	1	1	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers	548	548	-	-	-	-	-
Clients et comptes rattachés	518 904	518 904	-	-	-	-	-
Autres créances [9]	27 393	27 393	-	-	-	-	-
Prêts et créances	**622 732**	**570 508**	**7 528**	**4 954**	**4 559**	**4 247**	**30 936**

Les intérêts sur emprunts à taux variable ont été calculés sur la base des derniers taux Euribor connus lors de l'établissement des comptes consolidés.

32.2.4 Risques de crédit

Exposition au risque de crédit :

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Actifs financiers disponibles à la vente	1 330	1 185
Placements détenus jusqu'à leur échéance	-	-
Actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat	35 582	36 075
Prêts et créances	622 732	598 282
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	524 071
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	22 592	11 375
Contrats de change à terme utilisés comme couverture	-	-
Total	**1 055 233**	**1 170 988**

[9] *Les autres créances excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.*

L'exposition maximale au risque de crédit concernant les créances commerciales à la date de clôture, analysée par types de clients, est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Compagnies aériennes	208 935	194 658
Autres	309 969	283 508
Total	**518 904**	**478 166**

La valeur comptable des créances commerciales comptabilisées au titre du client le plus important du Groupe, à savoir le groupe AIR FRANCE, s'élève à 107.138 milliers d'euros au 31 décembre 2008.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi au 31 décembre 2008 :

(en euros)	Au 31.12.2008
Créances non échues	81 784
Créances échues et dépréciées	
- depuis 1 à 30 jours	388 262
- depuis 31 à 90 jours	37 874
- depuis 91 à 180 jours	21 019
- depuis 181 à 360 jours	13 852
- depuis plus de 360 jours	27 719
Prêts et créances à moins d'un an (selon échéancier en note 32.2.3)	**570 508**

L'évolution des dépréciations de créances commerciales est détaillée en note 26. Quant aux pertes de valeurs, elles sont analysées en note 14.4.

Sur la base de l'historique des taux de défaillance, le groupe estime qu'aucune dépréciation ni perte de valeur complémentaires ne sont à comptabiliser au titre des créances commerciales non échues ou échues de moins de 90 jours.

NOTE 33 - AUTRES PASSIFS NON COURANTS

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Subventions d'investissements	29 133	30 262
Autres	2 002	2 128
Total	**31 135**	**32 390**

NOTE 34 - FOURNISSEURS ET COMPTES RATTACHÉS

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Fournisseurs d'exploitation	240 121	217 485
Fournisseurs d'immobilisations	236 693	289 824
Total	**476 814**	**507 309**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2008 qu'au 31 décembre 2007.

L'exposition des dettes fournisseurs et autres créditeurs du Groupe aux risques de change et de liquidité est présentée dans la note 32.

NOTE 35 - AUTRES DETTES ET PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Le détail des autres dettes et produits constatés d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Avances et acomptes reçus sur commandes	8 303	4 590
Dettes sociales	158 742	157 017
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	42 624	37 533
Autres dettes	105 679	105 020
Produits constatés d'avance	131 415	83 686
Total	**446 763**	**387 845**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2008 qu'au 31 décembre 2007.

Les Autres dettes incluent également les Aides aux riverains qui sont passées de 43.359 milliers d'euros au 31 décembre 2007 à 54.129 milliers d'euros au 31 décembre 2008.

Les produits constatés d'avance comprennent principalement des redevances domaniales, soit 63.152 milliers d'euros au 31 décembre 2008 (63.845 milliers d'euros au 31 décembre 2007), ainsi que la location du terminal T2G, soit 53.913 milliers d'euros au 31 décembre 2008.

NOTE 36 - FLUX DE TRÉSORERIE

36.1 Définition de la trésorerie

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le Tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	524 071
Concours bancaires courants [10]	(8 392)	(16 270)
Trésorerie (selon Tableau des flux de trésorerie)	**364 605**	**507 802**

36.2 Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Investissements incorporels (cf. note 21)	24 966	22 879
Investissements corporels (cf. note 22)	455 150	701 589
Immeubles de placement (cf. note 23)	26 939	7 665
Investissements corporels et incorporels (selon Tableau des flux de trésorerie)	**507 055**	**732 133**

Le détail de ces investissements s'établit ainsi en 2008 :

(en millions d'euros)	En 2008
Développement des capacités	171,4
Restructuration	44,8
Rénovation et qualité	136,5
Développement immobilier	64,8
Sûreté	27,8
FEST	57,2
Autres	4,6
Total	**507,1**

Les projets majeurs réalisés par Aéroports de Paris en 2008 concernent :
- la poursuite de la réhabilitation de CDG1 ;
- les travaux préparatoires du futur satellite 4 ;
- la reconstruction de la jetée du terminal 2E ;
- le terminal régional T2G.

36.3 Acquisitions de participations non intégrées

Les acquisitions de participations non intégrées figurant en 2008 pour 375.318 milliers d'euros concernent, à hauteur de 375.067 milliers d'euros, la prise de participation de 8% dans Schiphol Group.

36.4 Produits provenant de cessions

Le produit de 189.873 milliers d'euros figurant en 2007 dans le Tableau des flux de trésorerie sur la ligne Produits provenant des cessions de participations non consolidés est exclusivement constitué du prix de cession des titres BCIA. Compte tenu des pertes de change comptabilisées par ailleurs en Charges financières, le produit net de cette cession est ramené à 188.895 milliers d'euros.

[10] *figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme*

NOTE 37 - INFORMATIONS RELATIVES AUX PARTIES LIÉES

Les transactions et soldes entre les filiales, qui sont des parties liées, ont été éliminés en consolidation et ne sont pas présentés dans cette note.

Les principaux soldes relatifs aux sociétés mises en équivalence et aux participations non consolidées portent sur des créances dont le détail est donné en note 24. Quant aux transactions effectuées avec ces dernières sociétés au cours de la période, elles ne s'avèrent pas significatives.

De la même façon, les transactions effectuées avec les autres sociétés contrôlées par l'Etat et avec lesquelles Aéroports de Paris a des administrateurs communs ne sont pas significatives.

La rémunération des dirigeants de la société-mère se présente ainsi au titre des exercices 2008 et 2007 :

(en milliers d'euros)	Fonction	Avantages à court terme [11] BRUT		Avantages à court terme [11] CHARGES		TOTAL 2008	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF	Président Directeur Général	544	500	187	171	731	671
François RUBICHON	Directeur Général Délégué	426	395	157	145	583	540
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & Administration	279	290	111	116	390	406
Bernard CATHELAIN	Directeur Général Adjoint Aménagement & Développement	213	190	94	84	307	274
René BRUN	Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	310	319	113	116	423	435
Patrice HARDEL	Directeur de l'aéroport Paris-Orly	244	234	92	88	336	322
Pascal BOURGUE	Directeur Marketing, Commerces & Communication	228	239	83	87	311	326
Gonzalve de CORDOUE	Directeur des Ressources Humaines	252	259	97	100	349	359
François CANGARDEL	Directeur de l'Immobilier	319	287	123	111	442	398
Total		**2 815**	**2 713**	**1 057**	**1 018**	**3 872**	**3 731**

(en milliers d'euros)	Fonction	Avantages à court terme [11] BRUT		Avantages à court terme [11] CHARGES		TOTAL 2007	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF	Président Directeur Général	424	397	143	134	567	531
François RUBICHON	Directeur Général Délégué	339	317	130	122	469	439
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & Administration	241	242	94	94	335	336
Marc NOYELLE	Directeur Général Adjoint Aménagement & Développement	545	516	138	202	683	718
René BRUN	Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	224	242	85	92	309	334
Patrice HARDEL	Directeur de l'aéroport Paris-Orly	195	212	74	81	269	293
Pascal BOURGUE	Directeur Marketing, Commerces & Communication	190	200	72	75	262	275
Gonzalve de CORDOUE	Directeur des Ressources Humaines	200	207	75	78	275	285
François CANGARDEL	Directeur de l'Immobilier	180	147	69	57	249	204
Total		**2 538**	**2 480**	**880**	**935**	**3 418**	**3 415**

[11] Par Avantages à court terme, il faut entendre la rémunération proprement dite, les congés payés, les primes, l'intéressement, les avantages en nature et la participation des salariés

Une convention, approuvée par l'Assemblée Générale du 28 mai 2008, prévoit le versement d'une indemnité qui serait versée au Directeur Général Délégué en cas de révocation ou de non reconduction de son mandat venu à échéance. Au 31 décembre 2008 cette indemnité est estimée à 284 milliers d'euros. Les mandataires sociaux ne bénéficient d'aucun autre avantage à long terme.

D'autre part des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées. Le montant provisionné au 31 décembre 2008 au titre de ces personnes (hors mandataires sociaux) s'élève au total à 432 milliers d'euros (433 milliers d'euros au 31 décembre 2007).

Par ailleurs, l'Assemblée Générale Mixte du 28 mai 2008 a voté l'attribution de jetons de présence aux administrateurs non salariés pour l'exercice 2008. Ces jetons de présence seront versés en 2009 pour un montant de 140 milliers d'euros. Les jetons de présence attribués en 2007 pour 110 milliers d'euros ont été versés en 2008. Les administrateurs non salariés n'ont perçu aucun autre avantage distribué par Aéroports de Paris.

Les administrateurs salariés ont uniquement perçu leurs salaires et autres avantages du personnel dans le cadre des rémunérations normales prévues par le statut du personnel d'Aéroports de Paris.

NOTE 38 - ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les engagements hors bilan et les actifs et passifs éventuels se décomposent de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
Engagements donnés		
Avals, cautions	5 858	6 621
Garanties à première demande	48 075	29 304
Garanties d'actif et de passif	2 846	2 846
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	411 133	171 987
Autres	17 709	9 889
Total	**485 621**	**220 647**
Engagements reçus		
Avals, cautions	60 662	29 453
Garanties à première demande	168 973	197 880
Autres	11 135	-
Total	**240 770**	**227 333**

Les avals et cautions correspondent essentiellement à des cautions accordées sur prêts au personnel.

Les garanties à première demande ont été exclusivement données par les filiales ADP INGÉNIERIE et Aéroports de Paris MANAGEMENT au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux. L'augmentation constatée en 2007 est liée à l'important développement de ces sociétés au cours de l'exercice.

Les garanties d'actif et de passif sont liées à la cession des titres FRANCE HANDLING réalisée en 2005.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Par ailleurs, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, le ministre chargé de l'aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aérodromes d'Aviation Générale.

NOTE 39 - INFORMATIONS SUR LES COENTREPRISES

Les états financiers des coentreprises consolidées par intégration proportionnelle peuvent se résumer ainsi :

(en milliers d'euros)	SCI Cœur d'Orly Bureaux	SNC Cœur d'Orly Com-merces	Duty Free Paris	Société de Distribu-tion Aéro-portuaire	Au 31.12.2008	Au 31.12.2007
BILAN :						
Actifs non courants	11 543	2 767	-	18 940	33 250	14 480
Actifs courants	3 608	1 270	37	48 559	53 474	50 812
Total Actifs	**15 151**	**4 037**	**37**	**67 499**	**86 724**	**65 292**
Capitaux propres	7 307	1 535	37	17 967	26 846	16 457
Passifs non courants	-	-	-	484	484	428
Passifs courants	7 844	2 502	-	49 048	59 394	48 407
Total Capitaux propres et Passifs	**15 151**	**4 037**	**37**	**67 499**	**86 724**	**65 292**
COMPTE DE RÉSULTAT :						
Produits des activités ordinaires	-	-	-	369 050	369 050	327 040
Charges nettes	(76)	(40)	-	(352 183)	(352 299)	(311 683)
Résultat net	**(76)**	**(40)**	**-**	**16 867**	**16 751**	**15 357**
FLUX DE TRESORERIE :						
Provenant des activités opérationnelles	386	1 319	-	20 420	22 125	26 165
Utilisés pour les activités d'investissement	(11 543)	(2 767)	-	(6 190)	(20 500)	(18 224)
Provenant des activités de financement	12 871	2 489	-	(14 422)	938	(6 299)
Flux globaux relatifs aux coentreprises	**1 714**	**1 041**	**-**	**(192)**	**2 563**	**1 642**

Les chiffres relatifs à l'exercice 2007 ne concernent que la Société de Distribution Aéroportuaire.

NOTE 40 - HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les montants des honoraires de commissaires aux comptes enregistrées en 2008 et 2007 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Année 2008		Année 2007	
	KPMG	ERNST & YOUNG	KPMG	ERNST & YOUNG
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :				
- société-mère	334	358	341	362
- filiales intégrées globalement	159	125	123	116
	493	**483**	**463**	**478**
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :				
- société-mère	221	940	128	165
- filiales intégrées globalement	18	-	-	3
	239	**940**	**128**	**168**
TOTAL	**732**	**1 423**	**592**	**646**

NOTE 41 - LISTE DES SOCIÉTÉS DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Entités	Adresse	Pays	Siren	% intérêt	% contrôle	Filiale de
AÉROPORTS DE PARIS	291 Boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	France	552 016 628	MÈRE	MÈRE	
FILIALES (intégrées globalement)						
ADP INGENIERIE	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	431 897 081	100,0%	100,0%	ADP
ADPi MIDDLE EAST	Immeuble Baz - Rue Sursock BEYROUTH	Liban	-	80,0%	80,0%	ADPI
ADPi LIBYA	El Nasser Street TRIPOLI	Libye	-	65,0%	65,0%	ADPI
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	291 Boulevard Raspail 75014 PARIS	France	380 309 294	100,0%	100,0%	ADP
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie	-	100,0%	100,0%	ADPM
HUB TÉLÉCOM	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	437 947 666	100,0%	100,0%	ADP
HUB TELECOM REGION	3 allée des Droits de l'Homme 69500 BRON	France	387 868 821	100,0%	100,0%	HUB T.
ALYZIA HOLDING	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	552 134 975	100,0%	100,0%	ADP
ALYZIA	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	484 821 236	100,0%	100,0%	ALYZIA HOLDING
ALYZIA SURETÉ	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	411 381 346	100,0%	100,0%	ALYZIA
VOYAGES-AEROPORTSDEPARIS.COM	Orlytech - Bat. 548 16 avenue Louis Bleriot 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	501 385 728	100,0%	100,0%	ADP
SAS COEUR D'ORLY INVESTISSEMENT	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 143 207	100,0%	100,0%	ADP
SAS COEUR D'ORLY COMMERCES INVESTISSEMENT	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 333 063	100,0%	100,0%	COEUR D'ORLY INVEST.
COENTREPRISES (intégrées proportionnellement)						
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE	114 av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	448 457 978	50,0%	50,0%	ADP
DUTY FREE PARIS	1 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	509 563 094	50,0%	50,0%	ADP
SCI COEUR D'ORLY BUREAUX	108 rue Richelieu 75002 PARIS	France	504 255 118	50,0%	50,0%	ADP
SNC COEUR D'ORLY COMMERCES	108 rue Richelieu 75002 PARIS	France	504 831 207	50,0%	50,0%	COEUR D'ORLY COM. INV.

ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)						
GIE ROISSYPOLE	17 Cours Valmy 92800 PUTEAUX	France	380 893 438	90,0%	49,0%	ADP
SCI ROISSY SOGARIS	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	France	383 484 987	40,0%	40,0%	ADP
SCHIPHOL GROUP	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas	-	8,0%	8,0%	ADP
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO	Mexique	-	25,5%	25,5%	ADPM
LIÈGE AIRPORT	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique	-	25,6%	25,6%	ADPM
CIRES TELECOM	Zone Franche de Ksar El Majaz, Oued R'Mel 93000 ANJRA	Maroc	-	49,0%	49,0%	HUB T.
BOLLORÉ TELECOM	31-32 Quai de Dion Bouton 92800 PUTEAUX	France	487 529 232	10,5%	10,5%	HUB T.

NOTE 42 - ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Aucun événement important n'est intervenu après la date de clôture du bilan.

ANNEXE 02

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministère de l'Economie, des Finances et du Budget, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2008 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 3.1.4 de l'annexe aux comptes, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au Contrat de Régulation Economique.

II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 4.1 de l'annexe décrit les bases d'établissement des états financiers et notamment les éléments qui nécessitent de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les éléments contextuels et de marché spécifiques à cet arrêté ont également été pris en considération par votre société. Nous avons apprécié le caractère approprié des modalités retenues et des informations fournies par le groupe pour ces jugements, estimations et hypothèses et nous sommes assurés de leur correcte application.
- Les notes 4.5, 4.7 et 22 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des immobilisations corporelles. Les notes 4.6 et 23 présentent la méthode de valorisation des immeubles de placement. Ceux-ci apparaissent sur une ligne spécifique du bilan consolidé et, conformément à l'option offerte par la norme IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique. La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de l'annexe, est fondée sur une approche mixte reposant sur les données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par le groupe pour ces évaluations et avons vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en oeuvre.
- La note 4.20.4 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produit «des activités ordinaires» dans le compte de résultat consolidé de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par le groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris La Défense et Paris-La Défense, le 23 mars 2009

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe ARNAUD

ERNST & YOUNG AUDIT
Alain Perroux

ANNEXE 03

COMPTES SOCIAUX D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2008

Actif du bilan

(en euros)	31.12.2008			31.12.2007
	Montant brut	Amort. ou provisions pour dépréciation	Montant net	
I - ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	108 193 711	88 484 150	19 709 561	20 308 123
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
- Terrains	52 608 302	-	52 608 302	52 608 302
- Agencements et aménagements de terrains	21 047 318	10 767 403	10 279 915	10 741 071
- Constructions	7 968 046 372	2 880 611 674	5 087 434 697	4 769 941 859
- Constructions sur sol d'autrui	5 864 753	3 004 635	2 860 118	3 212 535
- Installations techniques, matériel et outillage	89 180 601	61 684 176	27 496 426	30 550 283
- Autres immobilisations corporelles	225 067 654	145 388 269	79 679 385	81 619 921
IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION	5 147 465	3 391 110	1 756 355	1 900 349
IMMOBILISATIONS EN COURS	310 366 537	-	310 366 537	470 878 676
AVANCES ET ACOMPTES	50 174 141	-	50 174 141	11 961 996
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES				
- Titres de participation	563 182 570	37 029 000	526 153 570	144 395 789
- Autres formes de participation	607 418	-	607 418	607 418
- Créances rattachées à des participations	1 204 935	-	1 204 935	73 000
- Prêts	9 487 921	-	9 487 921	9 517 937
- Autres immobilisations financières	38 899 128	-	38 899 128	39 963 060
TOTAL I	**9 449 078 827**	**3 230 360 416**	**6 218 718 411**	**5 648 280 319**
II - ACTIF CIRCULANT				
STOCKS D'APPROVISIONNEMENTS	5 396 154	-	5 396 154	4 902 967
AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES	7 286 755	-	7 286 755	4 455 774
CRÉANCES				
- Créances clients et comptes rattachés	446 666 211	19 731 546	426 934 665	434 450 192
- Autres créances	91 527 945	1 773 053	89 754 892	99 867 973
VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT & CREANCES ASSIMILEES	352 348 981	-	352 348 981	488 993 507
DISPONIBILITES	9 077 410	-	9 077 410	9 447 680
CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	13 908 524	-	13 908 524	14 084 000
TOTAL II	**926 211 981**	**21 504 599**	**904 707 381**	**1 056 202 094**
III - PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS	**3 254 692**	**-**	**3 254 692**	**1 531 775**
IV - ÉCARTS DE CONVERSION - ACTIF	**17 532**	**-**	**17 532**	**18 388**
TOTAL GÉNÉRAL	**10 378 563 031**	**3 251 865 016**	**7 126 698 016**	**6 706 032 576**

Passif du bilan

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007
I - CAPITAUX PROPRES		
CAPITAL	296 881 806	296 881 806
PRIME D'EMISSION	542 747 095	542 747 095
ECARTS DE REEVALUATION	24 132 426	24 132 932
RESERVES	863 006 999	854 787 799
REPORT A NOUVEAU	225 576 181	180 990 671
RESULTAT DE L'EXERCICE	216 717 012	164 383 991
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	28 641 985	30 261 720
PROVISIONS REGLEMENTEES	833 001 258	759 250 376
DROITS DU CONCEDANT	1 127 067	1 254 939
TOTAL I	**3 031 831 830**	**2 854 691 330**
II - PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
- Provisions pour risques	66 751 639	65 441 864
- Provisions pour charges	345 950 356	414 496 815
TOTAL II	**412 701 995**	**479 938 679**
III - DETTES		
DETTES FINANCIÈRES		
- Emprunts obligataires	2 074 740 929	1 726 176 350
- Emprunts auprès des établissements de crédit	548 470 986	574 687 058
- Emprunts et dettes financières diverses	20 601 693	21 471 833
AVANCES ET ACOMPTES RECUS SUR COMMANDES	942 233	4 540 345
DETTES D'EXPLOITATION		
- Fournisseurs et comptes rattachés	218 222 735	208 836 235
- Dettes fiscales et sociales	166 683 729	189 199 479
DETTES DIVERSES		
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	238 289 142	286 913 501
- Dettes fiscales (impôts sur les bénéfices)		
- Autres dettes	293 093 824	282 680 114
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	119 896 411	75 401 120
QUOTAS D'EMISSION ALLOUE PAR l'ETAT	491 340	-
TOTAL III	**3 681 433 022**	**3 369 906 035**
IV - PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS	**730 275**	**1 487 509**
V - ECARTS DE CONVERSION - PASSIF	**894**	**9 023**
TOTAL GÉNÉRAL	**7 126 698 016**	**6 706 032 576**

Compte de résultat (1ère partie)

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007	Variation
VENTES MARCHANDISES	-	28 099	-28 099
TRAVAUX - ETUDES	10 658 886	11 889 677	-1 230 791
PRESTATIONS DE SERVICES	2 206 369 765	2 051 017 721	155 352 044
PRODUITS DES ACTIVITES ANNEXES	34 958 448	19 410 671	15 547 776
Montant Net du chiffre d'affaires	2 251 987 099	2 082 346 169	169 640 930
- Production immobilisée	38 376 667	39 310 724	-934 057
- Subventions d'exploitation	994 215	1 195 033	-200 818
- Reprise sur provisions (et amortissements), transfert de charges	68 393 613	65 779 281	2 614 332
- Autres produits	5 554 098	13 709 630	-8 155 532
TOTAL I : Produits d'exploitation	**2 365 305 691**	**2 202 340 836**	**162 964 855**
ACHATS MARCHANDISES	1 996 719	2 135 966	-139 247
ACHATS STOCKES APPROVISIONNEMENT	7 315 520	5 725 584	1 589 936
VARIATION DES STOCKS D'APPROVISIONNEMENT.	-493 187	-713 726	220 539
ACHATS DE SOUS TRAITANCES	343 723	482 417	-138 694
ACHATS NON STOCKES DE MATIERES ET FOURNITURES	65 728 559	58 995 584	6 732 975
SERVICES EXTERIEURS			
- Personnel extérieur	9 131 725	8 609 269	522 456
- Redevances de crédit bail	6 650 898	6 474 848	176 050
- Autres services extérieurs	728 205 091	663 019 332	65 185 759
IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	137 265 269	124 517 622	12 747 648
SALAIRES ET TRAITEMENTS	364 950 537	354 661 473	10 289 064
CHARGES SOCIALES	155 324 203	145 067 397	10 256 806
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS :			
- Sur immobilisations	313 437 037	281 393 837	32 043 200
- Sur actif circulant	10 386 134	7 301 458	3 084 676
- Pour risques et charges	57 786 033	53 222 913	4 563 119
AUTRES CHARGES	16 736 738	14 782 601	1 954 138
TOTAL II : Charges d'exploitation	**1 874 765 000**	**1 725 676 573**	**149 088 426**
1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	**490 540 691**	**476 664 263**	**13 876 429**

Compte de résultat (2e partie)

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007	Variation
PRODUITS DE PARTICIPATION	15 767 054	9 792 893	5 974 161
PRODUITS D'AUTRES VALEURS MOBILIERES ET CREANCES DE L'ACTIF IMMOBILISE	67 871 246	62 720 015	5 151 231
AUTRES INTERETS ET PRODUITS ASSIMILES	1 145 379	698 536	446 842
REPRISES SUR PROVISIONS & TRANSFERTS DE CHARGES FINANCIÈRES	3 101 930	1 168 699	1 933 231
DIFFERENCES POSITIVES DE CHANGE	63 959	73 302	-9 343
PRODUITS NETS SUR CESSIONS DES VMP	14 464 632	12 191 454	2 273 178
TOTAL III : Produits Financiers	**102 414 200**	**86 644 900**	**15 769 300**
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	7 702 697	4 294 060	3 408 637
INTERETS ET CHARGES ASSIMILEES	178 604 530	162 891 662	15 712 868
DIFFERENCES NEGATIVES DE CHANGE	59 008	60 385	-1 377
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES	25 748	46 897	-21 149
CHARGES NETTES SUR CESSIONS DE VALEURS MOB. DE PLACEMENT			
TOTAL IV : Charges financières	**186 391 983**	**167 293 004**	**19 098 979**
2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)	**-83 977 782**	**-80 648 104**	**-3 329 679**
3. RESULTAT COURANT avant impôts (I - II + III - IV)	**406 562 909**	**396 016 159**	**10 546 750**
SUR OPERATIONS DE GESTION	613 601	1 746 231	-1 132 629
SUR OPERATIONS EN CAPITAL			
- Produits de cessions des éléments d'actifs	3 575 520	1 000 319	2 575 201
- Subventions d'investissement virées au compte de résultat	1 568 290	1 694 322	-126 031
- Autres produits exceptionnels	386 194	2 141 861	-1 755 668
REPRISES SUR PROVISIONS ET TRANSFERTS DE CHARGES	67 408 303	52 246 100	15 162 203
TOTAL V : Produits exceptionnels	**73 551 909**	**58 828 833**	**14 723 076**
SUR OPERATIONS DE GESTION	3 419 039	14 680 892	-11 261 853
SUR OPERATIONS EN CAPITAL			
- Valeurs comptables des éléments d'actifs cédés	3 222 284	2 272 921	949 363
- Autres charges exceptionnelles	25 255 079	25 507 140	-252 061
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	127 657 351	150 654 980	-22 997 629
TOTAL VI : Charges exceptionnels	**159 553 753**	**193 115 932**	**-33 562 180**
4. RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	**-86 001 844**	**-134 287 100**	**48 285 256**
Participation des salariés aux résultats	7 746 374	6 907 418	838 956
Impôts sur les bénéfices	96 097 679	90 437 650	5 660 029
5. RESULTAT DE L'EXERCICE	**216 717 012**	**164 383 991**	**52 333 021**

Soldes intermédiaires de gestion

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007	Variation
Production vendue	2 251 987 099	2 082 346 169	169 640 930
Production immobilisée	38 376 667	39 310 724	-934 057
Production de l'exercice	**2 290 363 766**	**2 121 656 892**	**168 706 873**
Consommation de l'exercice en provenance de tiers	818 879 048	744 729 273	74 149 775
Valeur ajoutée	**1 471 484 718**	**1 376 927 619**	**94 557 098**
Subvention d'exploitation	994 215	1 195 033	-200 818
Impôts, Taxes	137 265 269	124 517 622	12 747 648
Charges de personnel	520 274 741	499 728 870	20 545 871
Excédent brut d'exploitation	**814 938 922**	**753 876 160**	**61 062 762**
Reprises sur charges calculées	68 393 613	65 779 281	2 614 332
Autres produits	5 554 098	13 709 630	-8 155 532
Dotation aux amortissements et aux provisions	381 609 203	341 918 208	39 690 995
Autres charges	16 736 738	14 782 601	1 954 138
Résultat d'exploitation	**490 540 691**	**476 664 263**	**13 876 429**
Produits financiers	99 312 270	85 476 201	13 836 069
Reprise sur amortissements et provisions	3 101 930	1 168 699	1 933 231
Charges financières	178 689 285	162 998 944	15 690 342
Dotation aux amortissements et aux provisions	7 702 697	4 294 060	3 408 637
Bénéfice courant avant impôts	**406 562 909**	**396 016 159**	**10 546 750**
Produits exceptionnels	6 143 606	6 582 733	-439 127
Reprise sur amortissements et provisions	67 408 303	52 246 100	15 162 203
Charges exceptionnelles	31 896 401	42 460 952	-10 564 551
Dotation aux amortissements et aux provisions	127 657 351	150 654 980	-22 997 629
Résultat exceptionnel	**-86 001 844**	**-134 287 100**	**48 285 256**
Résultat courant avant impôt	406 562 909	396 016 159	10 546 750
Résultat exceptionnel	-86 001 844	-134 287 100	48 285 256
Participation des salariés	7 746 374	6 907 418	838 956
Impôts sur les bénéfices	96 097 679	90 437 650	5 660 029
Bénéfice de l'exercice	**216 717 012**	**164 383 991**	**52 333 021**

Capacité d'autofinancement

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007	Variation
Excédent brut d'exploitation	814 938 922	753 876 160	61 062 762
Transfert de charges d'exploitation	10 534 533	-	10 534 533
Autres produits d'exploitation	5 554 098	13 709 630	-8 155 532
Autres charges d'exploitation	-16 736 738	-14 782 601	-1 954 138
Produits financiers	99 312 270	85 476 201	13 836 069
Charges financières	-178 689 285	-162 998 944	-15 690 342
Produits exceptionnels	999 795	3 887 394	-2 887 599
Charges exceptionnelles	-28 674 118	-40 188 031	11 513 914
Impôts sur les bénéfices	-96 097 679	-90 437 650	-5 660 029
Participation des salariés	-7 746 374	-6 907 418	-838 956
Capacité d'autofinancement	**603 395 423**	**541 634 741**	**61 760 682**

Tableau de flux de trésorerie

(en euros)	31.12.2008	31.12.2007	Variation
Résultat de l'exercice	216 717 012	164 383 991	52 333 021
Elimination des éléments sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'exploitation			
Dotations d'exploitation	381 609 203	341 918 208	39 690 995
Reprises d'exploitation	-57 859 080	-65 779 281	7 920 201
Dotations/Reprises financières	4 600 767	3 125 361	1 475 406
Dotations/Reprises exceptionnelles	60 249 048	98 408 880	-38 159 832
Plus values de cession	-353 237	1 272 601	-1 625 838
Quote Part de subventions virées au résultat	-1 568 290	-1 694 322	126 032
Quote part de réévaluation légale 1959	-	-698	698
Capacité d'autofinancement	**603 395 423**	**541 634 741**	**61 760 682**
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'exploitation			
Stocks	-493 187	-413 124	-80 063
Clients	6 234 551	-59 484 797	65 719 348
Autres créances	7 559 838	21 164 676	-13 604 838
Avances et acomptes versés sur commandes	-2 830 981	531 629	-3 362 610
Dettes fournisseurs	9 386 500	24 906 724	-15 520 224
Dettes fiscales et sociales	-22 567 195	538 336	-23 105 531
Autres dettes	55 509 822	70 795 746	-15 285 924
Avances conditionnées	-127 872	-127 872	-
Avances et acomptes reçus sur commandes	-3 598 112	2 785 292	-6 383 404
Comptes de régul. Actif	-1 722 060	361 362	-2 083 422
Comptes de régul. Passif	-765 363	-775 110	9 747
Cash flow dû à la variation du BFR	46 585 941	60 282 862	-13 696 921
CASH FLOW D'EXPLOITATION (1)	649 981 364	601 917 603	48 063 761
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'investissement			
Décaissements sur acquisition d'immos corp. et incorp.	-517 256 965	-687 889 035	170 632 070
Encaissements sur cession d'immos corp. et incorp.	967 857	1 000 319	-32 462
Cash flow sur variation d'immos financières	-388 895 188	-6 213 610	-382 681 578
Subventions d'Exploitation - Investissements et réévaluations légales	-51 951	1 084 181	-1 136 132
Variation des dettes sur immobilisations	-48 624 359	57 460 244	-106 084 603
CASH FLOW D'INVESTISSEMENT (2)	-953 860 606	-634 557 901	-319 302 705
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations de financement			
Encaissement sur augmentation de capital	-	-	-
Dividendes versées	-161 224 281	-93 006 986	-68 217 295
Cash flow sur variation des dettes financières	334 379 620	-67 148 454	401 528 074
Cash flow sur variation du compte courant	6 610 360	201 620 738	-195 010 378
CASH FLOW DE FINANCEMENT (3)	179 765 699	41 465 299	138 300 400
VARIATION DE TRESORERIE (1)+(2)+(3)	-124 113 543	8 825 001	-132 938 544
Disponibilités à l'ouverture	9 447 680	10 610 138	-1 162 458
Valeurs mobilières de placement	488 993 507	469 948 160	19 045 347
Découverts bancaires à l'ouverture	-13 595 864	-4 537 976	-9 057 888
TRESORERIE A L'OUVERTURE (4)	484 845 323	476 020 321	8 825 001
Disponibilités à la clôture	9 077 410	9 447 680	-370 270
Valeurs mobilières de placement	352 348 981	488 993 507	-136 644 525
Découverts bancaires à la clôture	-694 612	-13 595 864	12 901 252
TRESORERIE A LA CLÔTURE (5)	360 731 779	484 845 323	-124 113 543
VARIATION DE TRESORERIE (5)-(4)	-124 113 543	8 825 001	-132 938 544

NOTE 1 - LES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

1.1. Évolution de l'activité

Aéroports de Paris est le seul acteur aéroportuaire en croissance parmi les cinq principaux aéroports européens en 2008. Le trafic passager en hausse de 0,8 % à 87,1 millions de passagers, malgré la survenue de divers conflits sociaux dans le secteur du transport aérien et le fléchissement de la conjoncture mondiale au second semestre 2008. Le trafic s'établit à 60,9 millions de passagers à Paris-Charles de Gaulle (+ 1,6 %) et à 26,2 millions de passagers à Paris-Orly (- 0,9 %).

La croissance du trafic tirée par le trafic international hors Europe qui croît de 3,2 %. Le trafic international hors Europe (38,9 % du total) est tiré principalement par l'Afrique (+ 3,8 %), le Moyen Orient (+ 8,2 %), l'Amérique du Nord (+ 3,2 %) et l'Amérique Latine (+ 6,4 %), tandis que l'Asie/Pacifique plafonne (- 0,3 %). Sur les DOM TOM, le trafic est en légère baisse de 0,9%. Le trafic avec l'Europe (42,0 % du total) croît de 0,9 % et est principalement tiré par le trafic Schengen (+ 1,4 %). Le trafic domestique (19,2 % du total) baisse de 3,8 %, restant plus mature et subissant la concurrence du transport ferroviaire.

Les compagnies à bas coût (low-cost) qui représentent 11,6 % du trafic total en 2008 poursuivent leur croissance forte (+ 10,9 %), tirée par les performances d'easyJet et de Transavia.com France.

Les mouvements d'avions sont en hausse de 0,6 % à 781 341 mouvements (+ 1,4 % à Paris-Charles de Gaulle et - 1,2 % à Paris-Orly) avec un taux de remplissage moyen de 73,8 % en 2008 (74,6 % en 2007) et un emport moyen de 117 passagers par avion en 2008 (stable par rapport à 2007).

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, numéro un européen de l'aviation d'affaires, le trafic est en retrait de 5,3 % avec 67 026 mouvements.

L'activité cargo (fret et courrier) reste stable (- 0,7 %) avec 2,39 millions de tonnes transportées. Aéroports de Paris reste le numéro un en Europe sur cette activité.

1.2. Événements significatifs

Accord de coopération industrielle

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont conclu un accord de coopération industrielle de long terme et de prise de participations croisées effectif au 1er décembre 2008, chacune des sociétés prenant une participation de 8 % dans le capital de l'autre. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités.

D'une durée initiale de douze ans, l'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un Comité de Coopération Industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président Directeur Général d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group.
- huit Comités de Pilotage, co-présidés par les deux sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque société, sont chargés de mettre en place la coopération dans les huit domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable et achats.

Il est prévu que, d'ici le 15 juillet 2009, le Président Directeur Général d'Aéroports de Paris soit nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et soit proposé à ce conseil pour devenir membre du comité d'audit et que, réciproquement, le « Chief Executive Officer » et le « Chief Financial Officer » de Schiphol Group soient nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group soit proposé à ce conseil pour devenir membre du comité de la stratégie et des investissements.

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont identifié des synergies combinées de revenus et de coûts qui produiront des effets à partir de l'année 2010.

Le prix d'acquisition s'élève à 369,6 millions d'euros et 5,5 millions d'euros de frais d'acquisition passés en charges de l'exercice.

Projet cœur d'Orly

Le projet immobilier Cœur d'Orly a pour vocation de créer un quartier d'affaires sur une partie des réserves foncières du Groupe proches de l'aéroport de Paris-Orly. Aéroports de Paris a, suite à une procédure de mise en concurrence, choisi en mars 2008 le groupement Altaréa/Foncière des Régions comme partenaire financier et développeur pour la première étape du projet.

Au cours du premier semestre 2008, deux sociétés immobilières, la SCI Cœur d'Orly Bureaux pour la réalisation des immeubles de bureaux et la SNC Cœur d'Orly Commerces pour la réalisation des immeubles de commerce, ont été constituées avec le groupement partenaire. Un contrat de promotion immobilière (CPI) a également été signé par chacune des sociétés immobilières précitées et des filiales du groupement partenaire le 6 juin 2008 concernant les premiers îlots à développer.

La première tranche de 160 000 m² dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de village de marques, commerces de proximités, restaurant et espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4* est estimée à près de 450 millions d'euros, hors hôtel.

Aéroports de Paris est co-investisseur pour moitié dans les fonds propres du projet de bureaux et commerces, aux côtés du groupement Altaréa/Foncière des Régions.

Réorganisation des activités d'assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris regroupe l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique.

La Direction souhaitant privilégier le dialogue social a engagé une négociation en vue de définir les mesures proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Depuis le mois d'octobre 2007, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées conjointement par la Direction des Ressources Humaines et la Direction de l'Escale.

Les repositionnements internes et les mobilités vers Alyzia ont débuté dès le 1er semestre 2008 et se poursuivront jusqu'au 1er semestre 2009. Parallèlement les salariés ayant fait le choix d'une mobilité hors du Groupe sont accompagnés par des conseillers professionnels externes pour mener à bien leur projet.

Un bilan, au 31 décembre 2008, des mesures pour l'emploi mises en œuvre à partir du 28 septembre 2007 a été présenté au Comité d'entreprise du 8 Janvier 2009. Ce bilan fait apparaître que plus de 99% des salariés concernés disposent d'une solution réalisée ou prévue. Seuls 3 salariés présents à la Direction de l'Escale n'ont pas souhaité intégrer le dispositif d'accompagnement et seront traités de façon individuelle.

En tenant compte des différents types de mobilités mis en œuvre au cours de l'année 2008, le coût du plan d'accompagnement est estimé au 31 décembre 2008 à 44,3 M€ (dont 4,1 M€ de charges diverses liées à la restructuration de l'Escale). Ce coût est à comparer à l'estimation de 48,5 M€ du 31/12/07 La diminution du coût du plan est essentiellement due à la durée de présence plus courte des salariés dans le dispositif de cessation anticipée d'activité (C2A) que prévue initialement.

En application des règles comptables, une provision pour la réorganisation de l'escale a été constituée fin 2008 à hauteur de 17,3 M€ au titre des cessations anticipées d'activités (C2A).

Tarifs des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires pour services rendus, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

En outre, différents organismes, dont Ryanair et FedEx, ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007 Ryanair et FedEx ont été déboutées par le Conseil d'État en mars 2008.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les mêmes décisions tarifaires.

Des recours en annulation ont en outre été déposés par le SCARA et la FNAM, en avril 2008, contre les décisions tarifaires 2008 d'Aéroports de Paris et contre les décisions d'homologation de ces tarifs par l'Etat.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'État a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'État et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

En dernier lieu, il convient de rappeler l'existence de requêtes déposées par Air France et le SCARA contre la «Redevance badges». Le Conseil d'Etat en date du 19 février 2009 a rejeté ces requêtes.

Trieur bagages Est

En septembre 2007 Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plateforme de Paris-CDG à Roissy.

Ce TBE a été réalisé par la société CEGELEC titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. La maintenance est assurée par la société CEGELEC.

Ce trieur a une double vocation, trier les bagages enregistrés au terminal 2E et trier des bagages en correspondance au sein du Hub de CDG.

À partir d'octobre 2007 ADP, en lien avec les compagnies concernées, a engagé une montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Des adaptations et des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Suites de l'accident en 2004 du Terminal 2 E

Dans le cadre de l'expertise civile, la compagnie AIR FRANCE – KLM, les sociétés AELIA, ELIOR, PAP (Phoenix Aelia Partenaire) et Aéroports de Paris ont déposé des réclamations aux fins de faire chiffrer par les experts judiciaires le quantum de leurs préjudices.

Leurs préjudices financiers sont constitués soit de coûts supplémentaires soit de pertes d'exploitation induites par l'indisponibilité de l'ouvrage.

Le quantum définitif de ces préjudices, leur caractère indemnisable ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes financiers.

La jetée du terminal 2E a été remise en exploitation début avril 2008.

Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés au cours du contrôle. Les éléments contestés sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

1.3. Événements postérieurs à la clôture

Aucun évènement significatif postérieur à la clôture du 31 décembre 2008 n'est intervenu.

NOTE 2 - PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

2.1. Méthodes comptables

Les comptes annuels d'Aéroports de Paris sont établis conformément aux dispositions de la législation française, aux pratiques comptables généralement admises en France. De plus, conformément au Code de Commerce et au P C G, les principes généraux ont été respectés, notamment les principes de prudence, de permanence des méthodes, d'indépendance des exercices, d'importance relative, de continuité d'exploitation et de bonne information.

2.2. Changement de méthode et comparabilité des exercices

Au cours de l'exercice 2008, aucun changement de méthode n'est intervenu ; par conséquent les exercices sont comparables sans retraitement.

L'ensemble des tableaux présentés dans cette annexe sont exprimés en K€ sauf indication contraire.

2.3. Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations sont enregistrées à leur coût historique et ont fait l'objet des réévaluations légales de 1959 et 1976. Ce coût inclut des Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST), composés notamment de la capitalisation de charges internes.

Nature des immobilisations	Durée	Mode
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		
Licences débit de boissons	Non amortissable	-
Droits d'usage	15	Linéaire
Progiciels, logiciels	1 et 5	Linéaire
TERRAINS		
Terrains	Non amortissable	-
Aménagements de terrains	15 à 20	Linéaire
BÂTIMENTS		
Ensemble immobiliers industriels		
- Hangars & Ateliers	20 à 50	Linéaire
- Centrales	20 à 50	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	20 à 40	Linéaire
Ensembles immobiliers administratifs et commerciaux		
- Bâtiments administratifs et commerciaux	20 à 50	Linéaire
- Parcs extérieurs (couche d'usure / couche profonde)	10 et 50	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire
Installations terminales		
- Aérogares	50	Linéaire
- Ponts & tunnels	45	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire
Autres ensembles immobiliers		
- Bâtiments provisoires	40	Linéaire
- Autres bâtiments	20 à 50	Linéaire
- Parcs extérieurs (couche d'usure / couche profonde)	10 et 50	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire

Nature des immobilisations	Durée	Mode
INSTALLATIONS, AGENCEMENTS ET AMÉNAGEMENTS DES CONSTRUCTIONS		
Agencements et aménagements des bâtiments		
- Ensembles immobiliers industriels	1 à 20	Linéaire
- Installations terminales	20	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	15 et 20	Linéaire
Equipements des constructions		
- Ensemble immobiliers industriels	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
- Installations terminales	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
Aérogares	10 et 15	Linéaire ou Dégressif
Passerelles télescopiques	10 et 20	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	10 et 20	Linéaire ou Dégressif
Installations générales réseaux		
- Chauffage	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
- Eau	10 et 30	Linéaire
- Electricité, téléphone	10 et 25	Linéaire ou Dégressif
- Viabilité	15 et 30	Linéaire
- Aires	1 et 20	Linéaire
- Réseaux des bâtiments	1 à 20	Linéaire
- Pistes	20	Linéaire
- Collecteurs (eaux usées / eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
- Voiries routières et voies de circulation	10	Linéaire
- Autres installations	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
OUVRAGES D'INFRASTRUCTURES		
Aires	25 et 50	Linéaire
Autres ouvrages	1 à 50	Linéaire
Collecteurs (eaux usées / eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
Galeries techniques	60	Linéaire
Parcs extérieurs (couche d'usure / couche profonde)	10 et 50	Linéaire
Parcs souterrains	50	Linéaire
Pistes	10 et 50	Linéaire
Ponts et tunnels	50	Linéaire
Voiries routières et voies de circulation	10 et 50	Linéaire
Voiries ferroviaires	25 et 40	Linéaire
MATÉRIEL OUTILLAGE ET MOBILIER		
Matériels d'exploitation	5 et 10	Linéaire ou Dégressif
Outillages industriels	10	Linéaire ou Dégressif
Matériels de transport	1 à 7	Linéaire ou Dégressif
Matériels de bureau et informatique	5 et 7	Linéaire ou Dégressif
Mobiliers et autres matériels	1 à 10	Linéaire ou Dégressif
Œuvres d'art	Non amortissable	-

Nature des immobilisations	Durée	Mode
CONSTRUCTION SUR SOL D'AUTRUI		
Bâtiments	20	Linéaire
Agencements des bâtiments	15 et 20	Linéaire
Installations générales	15 et 20	Linéaire
CONCESSIONS		
Bâtiments	15 et 40	Linéaire
Installations, agencements et aménagements des bâtiments	10 à 50	Linéaire
Ouvrages d'infrastructures	25 et 50	Linéaire
Matériels, outillage et mobilier	5 à 10	Linéaire

Le mode dégressif mentionné dans le tableau ci-dessus est in fine maintenu par voie d'amortissements dérogatoires en complément de l'amortissement économique.

2.4. Immobilisations financières

Les titres de participation figurent au bilan pour leur coût net d'acquisition, diminué des éventuelles provisions pour dépréciation.

Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'utilité devient inférieure à la valeur comptable. La valeur d'utilité est déterminée par référence à la quote-part des capitaux propres que les titres représentent, au cours de change de clôture pour les sociétés étrangères, rectifiée le cas échéant pour tenir compte de la valeur intrinsèque des sociétés. Les méthodes retenues pour évaluer cette dernière prennent notamment en considération les prévisions de trésorerie ou les multiples comparables.

Les autres immobilisations financières sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition. En cas d'évaluation à une valeur inférieure au coût historique, une provision pour dépréciation est constatée.

2.5. Stocks

Les stocks sont constitués uniquement de fournitures consommables, comptabilisés lors de leur entrée au coût d'acquisition qui comprend le prix d'achat et les frais accessoires, lors de leur sortie au coût moyen pondéré.

2.6. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale et celles libellées en monnaie étrangère sont converties sur la base du cours de change à la clôture de l'exercice pour la partie saine de la créance, n'ayant pas fait l'objet d'une provision pour dépréciation.

Ces créances sont éventuellement dépréciées par voie de provision afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- les créances non recouvrées depuis plus de 6 mois à la clôture de l'exercice comptable ou de 12 mois pour les organismes publics, sont transférées en créances douteuses ainsi que toutes les créances non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire,
- les créances de moins de 6 mois sont également prises en compte dans le calcul des provisions pour dépréciation des comptes clients lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers…),
- les créances douteuses ou litigieuses sont provisionnées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige…) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France…)

Depuis le 1er juillet 2004, Aéroports de Paris ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

2.7. Trésorerie active

Les actifs de trésorerie sont comptabilisés à leur valeur historique d'acquisition. Lorsque la valeur liquidative de ces valeurs de placement est supérieure à leur prix d'acquisition, elle ne peut être retenue comme valeur au bilan ; dans le cas contraire la moins-value latente éventuelle donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour dépréciation.

Les régies d'avance et accréditifs libellés en devises sont valorisés au cours de change de la clôture de l'exercice.

2.8. Subventions d'investissement

Aéroports de Paris bénéficie de subventions d'équipement afin d'acquérir ou de créer des valeurs immobilisées. Elles sont enregistrées au niveau des capitaux propres et rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des biens subventionnés.

2.9. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont estimées en fonction des données connues de la société à la date d'arrêté des comptes.

Afin d'assurer la couverture de ses engagements sociaux, Aéroports de Paris provisionne l'ensemble des engagements suivants :

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude ;
- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007.

Régimes à prestations définies

L'obligation nette de la société au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements de la société. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

La fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10% du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles sont précisées au paragraphe 4.4

Régime à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique où implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées à l'actif dans la mesure où cela conduira à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

Autres avantages à long terme

L'obligation nette de la société au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements de la société. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

Cette catégorie d'avantages du personnel, qui concerne exclusivement les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris ainsi que les primes versées concomitamment, donne lieu également à des provisions pour engagements sociaux au passif du bilan.

2.10. Dettes financières

Frais et primes d'émission des emprunts

Les frais d'émission d'emprunts obligataires sont enregistrés directement en charges financières à la date d'émission. Les primes d'émission ou de remboursement des obligations sont comptabilisées en charges ou en produits financiers sur la durée de l'emprunt concerné.

Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice aux taux de clôture, à l'exception de ceux couverts par des contrats d'échanges de devises. Les opérations parfaitement couvertes notamment les dettes financières en devises sont présentées au cours de couverture.

A la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en Euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour pertes de change.

Instruments financiers dérivés

Aéroports de Paris gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêt et des cours de change, en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt et des swaps de devises. Tous ces instruments sont utilisés à des fins de couverture et sont strictement adossés.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments dérivés de couverture sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes. Les soultes reçues ou payées lors de la mise en place des swaps couvrant la dette financière sont constatées en résultat sur la durée des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

2.11. Intégration fiscale

En 2007, cinq filiales d'Aéroports de Paris (Alyzia Airport Services, Sapser, Alyzia Sûreté, Airport Handling Partner, Alyzia) étaient incluses dans le périmètre d'intégration fiscale d'Aéroports de Paris SA qui est lui-même tête de groupe.

A compter du 1er janvier 2008, le périmètre d'intégration se décompose comme suit : Aéroports de Paris, Alyzia Holding (ex Alyzia Airport Services), Alyzia (ex Sapser Handling), Alyzia Sûreté.

Les sociétés Alyzia Training et Sapser ont été dissoutes sans liquidation ce qui a entraîné la transmission universelle de leur patrimoine au profit d'Alyzia au 1er janvier 2008.

Les conventions d'intégration fiscale liant celui-ci aux filiales sont toutes strictement identiques et prévoient :

- le reversement par la filiale à la mère d'une contribution égale à l'impôt qui aurait grevé son résultat au cas où celui-ci serait bénéficiaire,
- l'absence de tout droit à créance au profit de la filiale en raison du transfert éventuel à la mère d'un déficit fiscal.

2.12. Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quatervicies) L'article 1609 précise notamment : «le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux».

Les articles L251-2 et L282-8 du Code de l'aviation civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

NOTE 3 - NOTES SUR LE BILAN

3.1. Immobilisations

DÉSIGNATION	31.12.07	Acquisi-tions	Cessions et Mises au rebus	Virements Poste à poste	31.12.08
Immobilisations incorporelles					
- Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	99 034	-	3 296	12 456	108 194
Immobilisations corporelles					
- Terrains	52 608	-	-	-	52 608
- Aménagements des terrains	20 714	-	-	333	21 047
- Constructions	7 417 948	-	59 666	609 764	7 968 046
- Constructions sur sol d'autrui.	5 864	-	-	1	5 865
- Inst. techniques, matériels et outillages industriels	87 621	-	1 645	3 205	89 181
- Autres immobilisations corporelles	225 357	-	14 506	14 217	225 068
Sous-total immobilisations corporelles	**7 810 112**	**-**	**75 817**	**627 520**	**8 361 815**
Immobilisations mises en concession	5 108	-	-	39	5 147
Immobilisations en cours	470 879	481 596	2 093	-640 015	310 367
Avances fournisseurs immobilisations	11 962	59 858	21 646	-	50 174
Total	**8 397 095**	**541 454**	**102 852**	**-**	**8 835 697**

Principales mises en service au cours de l'exercice 2008 :

Le montant des immobilisations mises en service au cours de l'exercice 2008 s'élève à 640 M€ et comprend notamment :

- La reconstruction de la jetée du terminal 2E
- Opération du terminal régional T2G
- Satellite 3
- Réhabilitation de l'aérogare 1 à CDG
- Aménagement différé de l'aérogare 2E
- Accès seuil 26 – Voie Echo4
- OLW rénovation du parc P0
- Reconfiguration des circuits internationaux à Orly Sud
- Satellite 4
- Gare de Fret Orly
- Système automatique de transport CDGVAL
- Tri bagages Est (TBE) à CDG

Principales acquisitions sur immobilisations en cours :

Le montant des investissements réalisés au cours de l'exercice 2008 s'élève à 481,60 M€ et inclus notamment les projets suivants :

- La réhabilitation de l'Aérogare 1 à CDG
- FEDEX
- L'opération sur le satellite S4 à CDG
- La reconstruction de la jetée du T2E
- La construction du Terminal Régional T2G à CDG
- Le satellite S3 à CDG
- La Gare de Fret d'Orly
- L'accès seuil 26 voie E4
- L'aménagement de la zone départ dans le corps central Est du Terminal 2 E
- Les aires de stationnement de l'aérogare 2 E

Principales cessions et mises au rebut :

Au 31 décembre 2008, la valeur brute des actifs cédés est de 5,90 M€. Les principales cessions réalisées ont été effectuées en faveur de la vente de CO^2 pour un montant de 3,15 M€ et de Véhicules pour un montant de 1,71 M€.

Le montant des autres sorties s'élève à 73,22 M€ et comprend notamment:

- La sortie du 3e quart remplacé à CDG1
- Diverse mise au rebut
- La démolition de la salle d'embarquement provisoire du terminal 2E
- Démolition pour le Cœur d'Orly
- Réforme CDGR
- Sortie Piste 1
- Démolition pour le Satellite 4

Par ailleurs, le reclassement en charges exceptionnelles de projets s'élève à 2,09 M€.

Tableau des amortissements

DÉSIGNATION	31.12.07	Dotations	Reprises	Virements Poste à poste	31.12.08
Immobilisations incorporelles					
- Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	78 726	9 875	117	-	88 484
Immobilisations corporelles					
- Terrains	-	-	-	-	-
- Aménagements des terrains	9 973	794	-	-	10 767
- Constructions	2 648 006	272 742	40 136	-	2 880 612
- Constructions sur sol d'autrui	2 651	354	-	-	3 005
- Inst. techniques, matériels et outillages industriels	57 070	6 178	1 564	-	61 684
- Autres immobilisations corporelles	143 737	15 916	14 265	-	145 388
Sous-total immobilisations corporelles	**2 861 437**	**295 984**	**55 965**	**-**	**3 101 456**
Immobilisations mises en concession	3 207	184	-	-	3 391
Immobilisations en cours	-	-	-	-	-
Total	**2 943 370**	**306 043**	**56 082**	**-**	**3 193 331**

Mise en concession

En application de l'article 9 de la convention du 6 mai 1988, le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie, des Finances et de la Privatisation, ainsi que le Ministre délégué auprès du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports ont octroyé à Aéroports de Paris une concession de service public sur l'aérodrome d'Etampes – Mondésir.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Terrains	1	1
Agencements et Aménagements des terrains	185	185
Bâtiments	1 999	1 999
Agencements et Aménagements des bâtiments	570	570
Réseaux	112	112
Ouvrage d'infrastructure, voies de terre	2 227	2 266
Matériels	14	14
Total	**5 108**	**5 147**

Tableau de réévaluation des immobilisations

IMMOBILISATIONS	Valeurs réévaluées		Amort. réévalués			Prov. Retrait.	Marge amort. utilisé sur biens cédés
	Valeur brute	Augmentation de la valeur	Total	Marge d'amortissement utilisé			
				Exercice	Cumulée		
Immob. non amortissables :							
Terrains	19 298	22 233	-	-	-	22 233	-
Œuvres d'arts	11	3	-	-	-	3	-
Sous-total	**19 309**	**22 236**	**-**	**-**	**-**	**22 236**	**-**
Immob. amortissables :							
Aménagements des terrains	1 098	600	1 698	-	600	-	-
Constructions	367 361	328 206	601 871	1 130	315 835	12 371	3
Inst. techniques, matériels et outillages industriels	928	252	1 180	-	252	-	-
Autres immobilisations corporelles	82	19	101	-	19	19	-
Sous-total	**369 469**	**329 077**	**604 850**	**1 130**	**316 706**	**12 371**	**3**
TOTAL	**388 778**	**351 313**	**604 850**	**1 130**	**316 706**	**34 607**	**3**

Titres de participations et créances rattachées

Au cours de l'exercice 2008, le poste «Titres de participations» augmente du fait notamment de l'acquisition de titres «Schipol» pour un montant de 369,57 M€ et les augmentations de capital pour Alyzia (8,40 M€) et SAS Cœur d'Orly Investissement (7,25).

NATURE	31.12.07	Augmen-tation	Diminution	31.12.08
Titres de participation	174 164	389 019	-	563 183
Autres formes de participations	607	-	-	607
Créances rattachées à des titres de participation	73	1 132	-	1 205
Prêts	9 518	637	667	9 488
Autres immobilisations financières				
- Dépôts, cautionnements et avances	877	1 869	-	2 746
- Intérêts courus sur emprunts swapés	35 382	31 963	35 382	31 963
- Contrat de liquidité (Actions propres)	3 866	18 867	18 543	4 190
Sous-total	**40 125**	**52 699**	**53 925**	**38 899**
TOTAL	**224 487**	**443 487**	**54 592**	**613 382**

Parallèlement aux titres de participations, le montant des provisions sur titres a été ajusté pour atteindre un montant à la clôture de 37,03 M€ qui s'explique notamment par une dotation complémentaire sur les titres «Alyzia» de 7,15 M€ ce qui porte la provision à 36,07 M€.

NATURE	31.12.07	Augmen-tation	Diminution	31.12.08
Titres de participation	29 768	7 264	3	**37 029**
Autres immobilisations financières				
- Dépôts, cautionnements et avances	-	-	-	-
- Intérêts courus sur emprunts swapés	-	-	-	-
- Contrat de liquidité (Actions propres)	162	-	162	-
Sous-total	**162**	**-**	**162**	**-**
TOTAL	**29 930**	**7 264**	**165**	**37 029**

3.2. Créances d'exploitation

Les créances clients et comptes rattachés s'élèvent pour l'exercice 2008 à 446,67 M€ contre 452,90 M€ à la clôture du 31 décembre 2007 soit une diminution de 1,38%.

Parallèlement, le montant des créances douteuses a légèrement augmenté passant de 23,53 M€ à 24,29 M€ soit une augmentation de 3,20 %.

Parallèlement les «créances clients et comptes rattachés» sont provisionnés à hauteur de 19,73 M€ et à hauteur de 1,77 M€ pour les autres créances.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Créances clients et comptes rattachés		
- Clients	207 568	205 774
- Clients douteux ou litigieux	23 535	24 288
- Clients - Factures à établir	221 798	216 604
Sous-total	**452 901**	**446 666**
Autres créances		
- Fournisseurs	21 233	11 861
- Personnel	165	155
- Organismes sociaux	83	4 633
- Impôts et taxes	45 451	53 992
- Comptes courants	16 014	8 854
- Divers débiteurs	20 028	12 033
Sous-total	**102 973**	**91 528**
TOTAL	**555 874**	**538 194**

3.3. Trésorerie active

Les placements à court termes d'Aéroports de Paris comprennent des SICAV.

Le poste des «Valeurs Mobilières de Placement» s'élève au terme de l'exercice 2008 à 352,35 M€ contre 488,99 M€ à la clôture du 31 décembre 2007 soit une diminution de 136,6 M€.

Le tableau des valeurs mobilières de placement

NATURE	Valeurs Compta-bles	Valeurs d'inven-taire	Plus values latentes
SICAV de placements	352 349	352 433	84
Certificats de dépôts	-	-	-
TOTAL	**352 349**	**352 433**	**84**

La trésorerie par nature

NATURE	31.12.07	31.12.08
Banques	9 175	8 820
Caisses du Trésor et des établissement publics	272	258
TOTAL	**9 448**	**9 077**

3.4. Primes de remboursement des obligations

Les primes de remboursement constituent la différence entre la valeur de remboursement des emprunts obligataires et leur valeur nominale :

- Elles sont portées à l'actif lorsque l'obligation est émise au-dessous du pair,
- Elles sont inscrites au passif lorsque l'obligation est émise au-dessus du pair.

NATURE	Actif	Passif
Emprunts obligataires émis en euros	3 255	730
Emprunts obligataires émis en devises	-	-
TOTAL	**3 255**	**730**

3.5. Écarts de conversion actif et passif

Les opérations inscrites aux comptes d'écarts de conversion concernent :

- Les avances fournisseurs en devises au niveau de l'actif,
- Les créances clients,
- Les dettes fournisseurs en devises.

NATURE	Ecart de conversion	Ecart de conversion	Provisions pour Perte de change
	Actif	Passif	
Avances fournisseurs	5	-	5
Créances clients	5	-	15
Dettes fournisseurs	-	3	-
TOTAL	**20**	**3**	**20**

3.6. Comptes de régularisation actif et passif

Les comptes de régularisation au terme de l'exercice 2008 comprennent les postes suivants :

- Les charges constatées d'avance,
- Les produits constatés d'avance.

Charges constatées d'avance

NATURE	31.12.07	31.12.08
Assurances	13 363	13 376
Redevances	300	-
Crédit-Bail	-	-
Autres charges	421	533
TOTAL	**14 084**	**13 909**

Les charges constatées d'avance sont principalement constituées d'éléments relatifs aux contrats d'assurances souscrits par Aéroports de Paris.

Ils représentent 96,17 % des charges constatées d'avance.

Produits constatés d'avance

NATURE	31.12.07	31.12.08
Redevances domaniales	63 845	63 152
Taxe Aéroport	8 912	-
Soultes reçues	1 464	1 019
Autres produits constatés d'avances	1 180	55 725
TOTAL	**75 401**	**119 896**

Les produits constatés d'avance sont principalement constitués d'éléments relatifs aux redevances domaniales. Elles représentent 52,67 % des produits constatés d'avance.

Les autres produits constatés d'avance sont essentiellement constitués par le produit à recevoir relatif au T2G.

Retraitement des soultes sur swaps de couverture

Au cours des exercices antérieurs, Aéroports de Paris a fait appel à des instruments financiers à terme qui ont pour objet de couvrir partiellement les risques de taux et de change. Pour certaines de ces opérations, Aéroports de Paris a perçu ou versé des soultes, différentiels des primes d'émission et des frais d'émission des emprunts couverts. Quant aux soultes de swaps reçues par Aéroports de Paris, elles ont été inscrites en produits constatés d'avance au prorata de leur montant pour la partie restant à rembourser de l'élément couvert.

NATURE	Produits constatés d'avance	
	31.12.07	31.12.08
Soultes reçues	1 464	**1 019**
TOTAL	**1 464**	**1 019**

3.7. Capitaux propres

NATURE	31.12.07	Augmentation	Diminution	31.12.08
Capital	296 882	-	-	296 882
Prime d'émission	542 747	-	-	542 747
Ecarts de réévaluation	24 133	-	1	24 132
Réserves	854 788	8 219	-	863 007
Report à nouveau [12]	180 991	49 645	5 060	225 576
Résultat	164 384	216 717	164 384	216 717
Subventions d'investissement	30 262	-	1 620	28 642
Provisions amortissements dérogatoires	745 746	112 559	37 675	820 630
Variation de la provision spéciale réévaluation 1976	13 504	-	1 133	12 371
Variation des droits du concédant	1 255	-	128	1 127
TOTAL	**2 854 692**	**387 140**	**210 001**	**3 031 831**

[12] La provision sur les engagements sociaux a fait l'objet d'un changement d'estimation impactant le report à nouveau pour un montant de 49 645 k€.

Les capitaux propres d'Aéroports de Paris s'élèvent à 3 031,83 M€. Conformément à la décision de l'AGO de Mai 2008, un dividende de 161,22 M€ a été versé en Juin 2008.

Selon les principes comptables, si les services rendus au cours de périodes ultérieures aboutissent à un niveau de droits supérieur de façon significative à celui des périodes antérieures, les droits doivent être comptabilisés sur une base linéaire entre le début de carrière et la date à laquelle les services supplémentaires rendus par les salariés ne généreront plus un montant significatif de droits supplémentaires en vertu du régime.

Jusqu'au 31 décembre 2007, Aéroports de Paris affectait les droits en matière d'indemnités de fin de carrière aux périodes de service en fonction du barème dégressif en fonction du nombre d'années de présence prévu par l'accord collectif en vigueur dans l'entreprise.

Cette approche a été revue, en France, les droits au titre des indemnités de fin de carrière n'étant acquis qu'au moment du départ en retraite, les engagements sont désormais reconnus de manière linéaire sur la carrière des salariés.

3.8. Provisions

NATURE	31.12.07	Dotation	Reprise	Utilisation	31.12.08
Provisions pour litiges					
- Provisions pour litiges fournisseurs	4 741	250	-	-	**4 991**
- Provisions pour litiges sociaux	6 762	4 901	93	885	**10 685**
- Provisions pour litiges commerciaux	15 093	167	5 881	1 240	**8 139**
Autres provisions pour risques					
- Provision relative au GIE Roissy Pôle	2 673	-	1 827	-	**846**
- Provision sur immobilisations…	11 640	-	-	-	**11 640**
- Autres	24 515	20 725	8 437	4 718	**32 085**
Autres provisions pour charges					
- Engagements sociaux [13]	349 065	31 668	20 075	28 309	**332 349**
- Compte de bruit décret 29/12/04	5 509	-	-	-	**5 509**
- Autres	10 278	2 887	3 640	3 090	**6 435**
Provisions pour créances douteuses	18 451	9 306	8 026	-	**19 731**
Provisions comptes débiteurs	932	1 079	238	-	**1 773**
Provisions pour dep des titres	29 768	7 264	3	-	**37 029**
Provisions pour pertes de change	19	11	2	5	**23**
Provisions pour dep des créances de part.	-	-	-	-	-
Provisions pour dep des actions propres	162	-	162	-	-
Provisions dep compte groupe	2 173	-	2 173	-	-
TOTAL	**531 426**	**78 258**	**50 557**	**38 247**	**471 235**

Les provisions pour litiges sociaux comprennent notamment celle liée à la mise en place de la réglementation sur les 35 heures dans les services continus. Initialement considérées comme ne devant s'appliquer qu'à des secteurs très limités de l'entreprise, des évolutions jurisprudentielles externes ont progressivement étendu plus largement le champ d'application de cette réglementation.

Un accord transactionnel a été signé en 1999 dont certaines dispositions ont été élargies à l'occasion d'un deuxième accord transactionnel concernant les personnels des services de lutte contre l'incendie et les services médicaux d'urgence.

La mise en œuvre de ces transactions s'étalant dans le temps, pour des raisons techniques, des provisions ont été constituées pour couvrir les droits reconnus des agents.

Suite au décret du 29 décembre 2004, l'actif et le passif du compte spécial d'aide aux riverains pour l'atténuation des nuisances sonores ont été transférés au bilan d'Aéroports de Paris.

[13] *La provision sur les engagements sociaux a fait l'objet d'un changement d'estimation à l'ouverture d'un montant de 49 645 k€.*

Les provisions pour litiges avec les fournisseurs concernent essentiellement des litiges sur des marchés de construction.

La provision relative au GIE Roissy Pôle correspond à la quote-part de situation nette détenue par Aéroports de Paris sur cette société.

Les autres provisions pour charges concernent essentiellement les engagements sociaux à hauteur de 332,35 M€.

Dotations et reprises par nature

NATURE	Dotations	Reprises
Exploitation	381 609	57 859
Financier	7 703	3 102
Exceptionnel	127 657	67 408
TOTAL	**516 969**	**128 369**

3.9. Dettes financières

La principale variation de la dette financière concerne la souscription d'un emprunt obligataire pour un montant de 500 M€ et le remboursement d'emprunts obligataires pour un montant de 152 M€.

Les intérêts courus sur emprunts s'élèvent à 76,29 M€ et comprennent notamment :

- Intérêts courus sur emprunts obligataires 67,13 M€
- Intérêts courus sur les branches emprunteuses des swaps 7,61 M€

Variation de la dette financière

NATURE	31.12.07	Augmentation	Diminution	31.12.08
Emprunts obligataires	1 652 449	500 000	152 449	2 000 000
Emprunts auprès des établissements de crédit	557 918	28 119	39 806	546 231
Autres emprunts	2 655	-	689	1 966
Dépôts, droits estimés et consignations reçus	18 808	3 755	3 934	18 629
Intérêts courus sur emprunts	76 662	76 294	76 662	76 294
Concours bancaires courants	13 843	695	13 843	695
TOTAL	**2 322 335**	**608 863**	**287 383**	**2 643 815**

Situation des emprunts hors concours bancaires

	Capital initial emprunté	Capital restant dû initial	Amortissement du capital	Souscriptions d'emprunts	Capital restant dû final
Emprunts obligataires	1 652 449	1 652 449	152 449	500 000	2 000 000
Emprunts auprès des établissements de crédit	626 520	557 918	39 806	28 119	546 231
Autres emprunts	7 032	2 655	689	-	1 966
TOTAL	**2 286 001**	**2 213 022**	**192 944**	**528 119**	**2 548 197**

Situation des swaps sur emprunts obligataires

DATE DU SWAP INITIAL	Durée	Montant	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges	Taux	Produits
20/07/1998	10 ans	53 357	Variable Euribor 3 mois -0,1225%	2 488	Fixe 4,95%	2 641
27/10/2002	6 ans	53 357	Fixe 3,125%	1 677	Variable Euribor 3 mois - 0,1225%	2 488
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 4,415%	3 311	Fixe 5,875%	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 3,73%	2 798	Fixe 5,875%	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	3 621	Fixe 5,875%	4 406
15/11/2002	8 ans	75 000	Fixe 4,280 %	3 281	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	3 621
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois - 0,050%	3 555	Fixe 5,875%	4 406
15/05/2003	7 ans	75 000	Fixe 3,645%	2 795	Variable Euribor 3 mois - 0,050%	3 555
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,03%	4 952	Fixe 5,25%	5 250
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035% trimestriel	4 957	Fixe 5,25%	5 250
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	4 381	Fixe 5,25 %	4 594
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	4 381	Fixe 5,25 %	4 594
08/02/2007	4 ans	100 000	Fixe 4,0575 %	4 103	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	4 952
07/03/2007	4 ans	100 000	Fixe 3,9425 %	3 986	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	4 952
Total Swaps sur emprunts obligataires	**-**	**1 131 714**	**-**	**50 285**	**-**	**59 521**

Situation des swaps sur autres emprunts

DATE DU SWAP INITIAL	Durée	Montant	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges	Taux	Produits
26/10/2007	5 ans	75 000	Fixe 3,78%	2 174	Variable Euribor 3 mois + marge variable	2 639
26/10/2007	5 ans	75 000	Fixe 3,76%	2 162	Variable Euribor 3 mois + marge variable	2 639
08/11/2007	5 ans	50 000	Fixe 3,75%	1 427	Variable Euribor 3 mois + marge variable	1 754
08/11/2007	5 ans	50 000	Fixe 3,8075%	1 449	Variable Euribor 3 mois + marge variable	1 752
30/10/2007	5 ans	50 000	Fixe 3,77%	1 435	Variable Euribor 3 mois + marge variable	1 752
15/06/1999	10 ans	39 806	Variable Euribor 3 mois - 0,12 %	1 429	Variable Libor US 3 mois - 0,11%	718
Total swaps sur autres emprunts	**-**	**339 806**	**-**	**10 075 571**	**-**	**11 252 787**

3.10. Dettes d'exploitation

A la clôture 2008, le poste «Fournisseurs et comptes rattachés» a augmenté de 9,39 M€ passant de 208,84 M€ à 218,22 M€ soit une augmentation de 4,49 %.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Fournisseurs et comptes rattachés		
- Fournisseurs	81 623	57 106
- Fournisseurs Factures non parvenues	127 214	161 117
Sous-total	**208 836**	**218 223**
Dettes fiscales et sociales		
- Personnel	74 036	75 453
- Organismes sociaux	55 735	56 683
- Impôts et taxes	59 428	34 547
Sous-total	**189 199**	**166 684**
TOTAL	**398 036**	**384 906**

3.11. Dettes diverses

NATURE	31.12.07	31.12.08
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
- Fournisseurs immobilisations	98 833	93 438
- Fournisseurs immobilisations Factures Non Parvenues	188 081	144 851
Sous-total	**286 914**	**238 289**
Autres dettes		
- Clients créditeurs	36 442	34 510
- Comptes courants	196 630	196 080
- Créditeurs divers	49 609	62 503
Sous-total	**282 680**	**293 094**
TOTAL	**569 594**	**531 383**

NOTE 4 - NOTES SUR LE COMPTE DE RÉSULTAT

4.1. Ventilation du montant net du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la société s'élève au titre de l'exercice 2008 à 2 252 M€ soit une progression de 8,15 %. Cette augmentation s'explique notamment par la progression des redevances aériennes pour 5,89 % et des recettes locatives pour 11,31 %.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Redevances aéronautiques	731 651	774 725
Redevances spécialisées	112 706	153 123
Activités commerciales	237 571	260 297
Parcs et accès	152 226	153 853
Prestations industrielles	71 179	80 271
Taxe d'aéroport	366 447	388 858
Recettes locatives	221 509	246 570
Assistance aéroportuaire	131 818	128 117
Autres recettes	57 239	66 173
CHFFRE D'AFFAIRES NET	**2 082 346**	**2 251 987**

4.2. Production immobilisée

NATURE	31.12.07	31.12.08
Production immobilisée	39 311	**38 377**
PRODUCTION IMMOBILISEE	**39 311**	**38 377**

4.3. Autres services extérieurs

NATURE	31.12.07	31.12.08
Sous-traitance générale	456 461	495 415
Locations	8 249	9 344
Charges locatives et de co-propriétés	1 217	1 239
Entretien, réparation, maintenance	82 508	89 821
Primes d'assurances	16 905	19 503
Etudes et recherches	4 611	4 126
Documentation	996	1 108
Frais de colloques, séminaires, conférences	1 100	777
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	13 938	26 340
Publicité, publications, relations publiques	10 869	14 423
Transports de biens et transports collectifs du personnel	5 032	5 277
Déplacements, missions et réceptions	8 772	8 291
Frais postaux et communication	24 711	23 841
Services bancaires et assimilés	1 586	2 816
Concours	1 633	1 837
Frais de recrutement de personnel	139	188
Frais de gestion Adpargne	273	5
Travaux divers	24 019	23 852
TOTAL	**663 019**	**728 205**

Le montant des autres achats et charges externes s'élève à 728,21 M€ contre 663,02 M€ au cours de l'exercice 2007, soit une augmentation de 65,19 M€ et concernent principalement les variations suivantes :

- Sous-traitance générale 38,96 M€
- Rémunérations d'intermédiaires et honoraires 12,40 M€
- Entretien, réparation, maintenance 7,31 M€

4.4. Dettes d'exploitation

Charges courantes

Au cours de l'exercice 2008, les charges de personnel ont atteint 520,27 M€

Les principales évolutions concernent :

- les mesures salariales +2,82 %
- l'évolution du G V T (Glissement Vieillesse Technicité) +2,56 %
- l'évolution des agents mois -2,78 %

L'ensemble des engagements sociaux souscrits par Aéroports de Paris sont les suivants :

PARDA (Protocole d'Accord sur le Régime de Départ Anticipé)

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1er janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans Il a été renouvelé 4 fois Le dernier accord, le « PARDA IV » est entré en vigueur le 1er janvier 1996 pour une durée de 4 ans Il a fait l'objet d'un avenant n°1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005. Les conditions d'éligibilité étaient les suivantes :

- Etre âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ,
- Ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein,
- Justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de préretraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.

Indemnité de fin de carrière

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale). A ce titre, les droits acquis aux agents sont, pour une part, provisionnés et pour l'autre part, externalisés auprès d'un fonds collectif d'indemnités de départ à la retraite.

Charges de retraite des pompiers

Un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite des agents pompiers à partir de 55 ans Ce dispositif est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de préretraite Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité (230 pompiers).

Mutuelles

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90% du personnel adhérant) Aéroports de Paris contribue à hauteur de 35% des cotisations des agents actifs et de 100% du régime de base des cotisations des agents retraités et préretraités.

La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.

Ce régime est remplacé par un régime à cotisations définies complété par un régime à prestations définies.

Détail du calcul actuariel

L'engagement représenté pour la société par le versement de prestations de 274,29 M€ est évalué conformément à la Recommandation n° 2003-R01 du 1er avril 2003 du Conseil National de la Comptabilité relative aux règles de comptabilisation et d'évaluation des engagements de retraite et avantages similaires.

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour le calcul des engagements sociaux sont :

- un taux d'actualisation de 5,3%,
- une augmentation annuelle des salaires de +4,8% par an pour les cadres et +4,3% par an pour les autres catégories, inflation comprise,
- prise en compte de taux de sorties visant à refléter la probabilité que les salariés n'achèvent pas leur carrière dans l'entreprise,
- hypothèses de mortalité retenues par référence aux tables prospectives par génération TPRV,
- âge de départ à la retraite jusqu'en 2010 : 60 ans pour les catégories employés et maîtrise et 63 ans pour les catégories haute maîtrise et cadres,
- âge de départ à la retraite (à partir de 2011) : majoré de 2 ans.

Par ailleurs, des hypothèses spécifiques ont été retenues pour le calcul des engagements au titre :

- des engagements de retraite : taux de charges sociales de 38,2%,
- de la couverture santé : taux de progression des dépenses de 4%.

La société amortit ses écarts actuariels selon la méthode du corridor. La société comptabilise en produits ou en charges les écarts actuariels constatés au cours de l'exercice.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des engagements sociaux en présentant :

- La variation de la valeur actuarielle,
- Les éléments du passif comptabilisés au bilan,
- L'analyse de la charge de l'exercice.

LIBELLÉ	IFC	PARDA	PARDA Escale	Retraite compl. des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur de l'aéro-nautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	184 782	25 719	28 530	1 443	15 423	74 355	1 166	331 418
Ecart actuariel de la période	-	-	-	-	-	-	-	-
Actualisation de l'engagement.	7 236	1 030	1 486	71	759	3 840	60	14 482
Droits acquis au cours de l'exercice	8 653	1 192	-	31	598	-	56	10 530
Prestations servies	(12 819)	(12 747)	(1 128)	(191)	(819)	(3 322)	-	(31 026)
Changement de méthode	(43 038)	-	-	-	-	-	-	(42 993)
Gain ou perte actuariel	2 365	1 076	(11 593)	(27)	(95)	128	22	(8 124)
Valeur actuarielle de l'engagement	**147 179**	**16 270**	**17 295**	**1 328**	**15 911**	**75 001**	**1 304**	**274 288**
Ecart actuariel différé au bilan	21 382	(4 668)	-	196	1 938	(85)	-	18 762
Valeur de marché des actifs à la clôture	(3 488)	(1 063)	-	(77)	(1 028)	-	-	(5 656)
Coût des services passés	-	-	-	-	(11 487)	56 441	-	44 954
Passif comptabilisé au bilan	**165 073**	**10 539**	**17 295**	**1 447**	**5 334**	**131 357**	**1 304**	**332 349**
Charge d'actualisation	7 236	1 030	1 486	71	759	3 840	60	14 482
Rendement des actifs du régime	(217)	(5)	-	(1)	(47)	-	-	(270)
Amortissement de l'écart actuariel	(956)	6 850	(11 593)	(98)	(42)	-	22	(5 817)
Droits acquis au cours de l'exercice	8 653	1 192	-	31	598	-	56	10 530
Autre	-	(1 032)	73	23	-	-	-	(936)
Coût des services passés	-	-	-	-	1 537	(7 930)	-	(6 393)
Charge de la période	**14 716**	**8 035**	**(10 034)**	**26**	**2 805**	**(4 090)**	**138**	**11 596**

4.5. Dotations et reprises d'amortissements et provisions d'exploitation

Le montant des dotations aux provisions pour risques et charges s'élève à 57,79 M€ et comprend notamment une provision Unédic pour un montant de 0,89 M€ et des provisions pour engagements relatifs :

Aux indemnités de fin de carrière	14,72 M€
Au Parda	8,04 M€
Couverture santé	3,84 M€
À la retraite à prestations définies	2,81 M€

Le montant des reprises pour dépréciation des créances douteuses et litigieuses s'élève à 8,26 M€.

Parallèlement, des créances douteuses ont été passées en perte pour un montant de 5,07 M€.

NATURE	Décembre 2008	
	Dotations	Reprises
Amortissements des immobilisations		
- Immobilisations incorporelles et corporelles	313 437	-
- Immobilisations mises en concession	-	-
Sous-total	**313 437**	**-**
Provisions pour risques et charges		
- Litiges	28 228	13 860
- Autres provisions pour charges	29 558	35 735
- Autres provisions pour risques	-	-
Sous-total	**57 786**	**49 595**
Provisions pour dépréciation		
- Créances douteuses et litigieuses	9 307	8 026
- Autres	1 079	238
Sous-total	**10 386**	**8 264**
TOTAL	**381 609**	**57 859**

4.6. Résultat financier

Le résultat financier au titre de l'exercice 2008 s'élève à 83,98 M€ comprenant notamment :

- Charges d'intérêts sur emprunts 113,43 M€
- Charges d'intérêts des swaps 57,46 M€
- Produits des participations 15,77 M€
- Produits d'intérêts et swaps 67,39 M€
- Produits nets des cessions des VMP 14,47 M€

Les provisions sur les titres de participation sont détaillées dans le paragraphe sur les titres de participations.

Les charges financières s'élèvent à 186,39 M€ représentées principalement par des intérêts et charges assimilés pour un montant de 113,43 M€ soit 60,85 % des charges financières.

Les produits financiers s'élèvent à 102,41 M€ représentés principalement par les produits des swaps et les produits des participations respectivement pour un montant de 67,39 M€ et 15,77 M€.

NATURE	Décembre 2008	
	Dotations	Reprises
Amortissements		
- Primes de remboursement des obligations	427	757
- Soultes sur swaps de couverture	-	-
Sous-total	**427**	**757**
Provisions		
- Pertes de change	12	7
- Dépréciation des titres de participation [14]	7 264	2 338
Sous-total	**7 276**	**2 345**
TOTAL	**7 703**	**3 102**

[14] *y compris les actions propres & comptes courants*

4.7. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel d'un montant de 86,00 M€ est principalement constitué de dotations aux amortissements pour 140,43 M€ et de reprises pour un montant de 67,41 M€.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Charges		
- Pénalités sur marchés	10 175	541
- Pénalités, amendes fiscales et pénales	881	13
- Dons et libéralités	832	271
- Subventions accordées	2 666	2 387
- Valeur nette comptable des immobilisations cédées	2 273	3 222
- Divers	25 634	25 462
- Dotations aux amortissements	10 227	12 285
- Dotations aux provisions	140 428	115 372
Sous-total	**193 116**	**159 554**
Produits		
- Entrée sur créances amorties	15	5
- Produits de cession des immobilisations	1 000	3 576
- Quote part des subventions virée au résultat	1 694	1 568
- Divers	3 873	995
- Reprises sur amortissements	-	-
- Reprises sur provisions.	52 246	67 408
Sous-total	**58 829**	**73 552**
RESULTAT EXCEPTIONNEL	**- 134 287**	**- 86 002**

4.8. Participation

Aéroports de Paris a constaté une participation des salariés aux résultats d'un montant de 7,75 M€.

NATURE	31.12.07	31.12.08
Participation des salarirés	6 907	7 746
TOTAL	**6 907**	**7 746**

4.9. Impôts sur les bénéfices

Le tableau suivant présente l'allègement ou l'accroissement de la dette future d'impôt en fonction des éléments comptabilisés au titre de la clôture.

Ventilation de la dette future d'impôt

NATURE	Base d'imposition	Impôts différés	
		Actif	Passif
Décalages certains ou éventuels			
- Amortissements dérogatoires	820 630	-	282 569
- Provision spéciale de réévaluation	12 371	-	4 260
- Réserve de réévaluation	24 132	-	8 310
- Etalement sur 5 ans de l'incidence CRC 2002-10	4 870	1 677	-
- Amortissement des FEST	128 490	44 243	-
- Frais d'acquisition des titres de participation	5 403	1 860	-
Subventions d'investissement			
- Subventions d'investissement	28 642	-	9 862
Charges non déductibles temporairement			
- Provisions pour engagements sociaux	331 044	113 989	-
- Provisions GIE Roissypôle	846	291	-
- Autres provisions pour risques et charges	37 654	12 965	-
- Provisions pour dépréciation des titres	37 029	12 750	-
- Organic	3 067	1 056	-
- TVTS	641	221	-
- Participation des salariés	7 746	2 667	-
Produits imposés fiscalement non encore comptabilisés			
- OPCVM	184	63	-
- Ecart de conversion Passif	1	-	-
TOTAL	**-**	**191 784**	**305 001**

NATURE	Résultat avant impôt	Impôts	Résultat net
Résultat courant	406 563	122 666	283 897
Résultat exceptionnel	- 86 002	- 25 948	- 60 054
Produits d'intégration fiscale	-	- 621	621
TOTAL	**320 561**	**96 097**	**224 464**

NOTE 5 - AUTRES INFORMATIONS

5.1. Échéancier des dettes et créances

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des créances enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les créances liées à l'actif immobilisé des créances liées à l'actif circulant qui constituent la quasi totalité de l'échéancier des créances.

Echéancier des créances

NATURE	Montant brut en milliers d'euros	Échéance		
		à moins d'un an	à plus d'un an	à plus de 5 ans
Créances de l'actif immobilisé				
- Créances rattachées à des participations	1 205	1 132	-	73
- Prêts	9 488	1 871	1 092	6 525
- Autres créances immobilisées	38 899	38 899	-	-
Sous-total	**49 592**	**41 902**	**1 092**	**6 598**
Créances de l'actif circulant				
- Créances clients et comptes rattachés	446 666	446 666	-	-
- Autres créances	91 528	91 528	-	-
Sous-total	**538 194**	**538 194**	**-**	**-**
Charges constatées d'avance				
- Assurances	13 376	4 182	6 382	2 812
- Autres	533	341	42	150
Sous-total	**13 909**	**4 523**	**6 424**	**2 962**
TOTAL DES CREANCES	**601 695**	**584 619**	**7 516**	**9 560**

Les créances sont constituées à 89,45 % de créances de l'actif circulant dont la majorité est à moins d'un an.

Echéancier des dettes

NATURE	Montant brut en milliers d'euros	Échéance		
		à moins d'un an	à plus d'un an	à plus de 5 ans
Dettes financières				
- Emprunts obligataires	2 074 741	74 741	1 500 000	500 000
- Emprunts auprès des établissements de crédit	548 471	40 352	28 119	480 000
- Emprunts et dettes financières diverses	20 602	700	1 232	18 670
Sous-total	**2 643 814**	**115 793**	**1 529 351**	**998 670**
Dettes d'exploitation				
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	218 223	218 223	-	-
- Dettes fiscales et sociales	166 684	166 684	-	-
Sous-total	**384 907**	**384 907**	**-**	**-**
Dettes diverses				
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	238 289	238 289	-	-
- Autres dettes	293 094	293 094	-	-
Sous-total	**531 383**	**531 383**	**-**	**-**
Produits constatés d'avance				
- Redevances domaniales	63 152	63 152	-	-
- Autres	56 744	5 719	11 553	39 472
Sous-total	**119 896**	**68 871**	**11 553**	**39 472**
TOTAL DES DETTES	**3 680 000**	**1 100 954**	**1 540 904**	**1 038 142**

Le tableau ci-dessus présente l'échéancier des dettes enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les dettes financières, les dettes d'exploitation et les autres dettes.

Les dettes financières représentent 71,84 % de la dette globale de la société. La majorité est exigible à moins de cinq ans.

Par ailleurs, les dettes d'exploitation et autres dettes sont en totalité exigibles à moins d'un an.

5.2. Détail des charges à payer et produits à recevoir par poste de bilan

ACTIF	31.12.08
Actif immobilisé	
- Créances rattachées à des participations	1 132
- Prêts	-
- Autres immobilisations financières	31 963
Sous-total	**33 095**
Actif circulant	
- Créances clients et comptes rattachés	216 604
- Autres créances	22 003
Sous-total	**238 607**
TOTAL ACTIF	**271 701**

PASSIF	31.12.08
Dettes financières	
- Emprunts obligataires	74 741
- Emprunts des ets de crédit	1 545
- Emprunts et dettes financières diverses	7
Sous-total	**76 294**
Dettes d'exploitation	
- Fournisseurs et comptes rattachés	161 117
- Dettes fiscales et sociales	113 360
Sous-total	**274 477**
Dettes diverses	
- Dettes sur immob. et comptes rattachés	144 851
- Autres dettes	42 486
Sous-total	**187 337**
TOTAL PASSIF	**538 107**

5.3. Engagements hors bilan

NATURE	Total	Dirigeants	Filiales et participa-tions	Autres
Engagements donnés				
- Avals	-	-	-	-
- Cautions	5 495	-	1 579	3 916
- Garantie d'actif et de passif	2 846	-	-	2 846
- Garantie à première demande	30	-	-	30
- Quotas CO_2	1 324	-	-	1 324
Sous-total	**9 695**	**-**	**1 579**	**8 116**
Engagements reçus				
- Cautions	60 662	-	-	60 662
- Garantie à première demande	168 973	-	13 282	155 691
- Hypothèque DGAC	-	-	-	-
- Quotas CO_2	11 135	-	-	11 135
Sous-total	**240 770**	**-**	**13 282**	**227 488**
Engagements reciproques	-			
Sous-total	-	-	-	-
TOTAL	**250 465**	**-**	**14 861**	**235 604**

Engagements sur crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice	cumulées	
Constructions	71 575	2 926	47 856	23 719
TOTAL	**71 575**	**2 926**	**47 856**	**23 719**

Postes du bilan	Redevances payées			Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	Total à payer	
Constructions	6 496	101 135	3 674	4 296	-	7 970	1 220
TOTAL	**6 496**	**101 135**	**3 674**	**4 296**	**-**	**7 970**	**1 220**

5.4. Ventilation de l'effectif

Le tableau ci-dessous fournit une ventilation de l'effectif géré (présents, congés sans solde et détachés) au 31 décembre 2007 et au 31 décembre 2008.

CATÉGORIES	31.12.07	31.12.08	Variation	Pourcentage
Cadres (hors PDG et DGD)	1 121	1 110	-11	-1,01%
Agents de maîtrise et techniciens	4 806	4 772	-34	-0,71%
Agents d'exécution [15]	1 524	1 363	-161	-10,58%
TOTAL	**7 451**	**7 244**	**-207**	**-2,78%**

5.5. Consolidation

Aéroports de Paris procède à la consolidation de ses filiales directes.
Filiales et particpations détenues entre 10% et 100%.

SITUATION	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote part du capital déténue par ADP en %	Valeur comptable des titres détenus	
				Brute	Nette
Aéroports de Paris Management	107 835	127 104	100	107 961	107 961
Roissy Sogaris - SCI	5 624	9 901	40	2 256	2 256
Gie Roissypôle	-	-864	49	-	-
Alyzia Holding	6 000	-7 021	100	37 447	1 380
Hub Télécom	28 348	30 757	100	28 348	28 348
ADP Ingéniérie	4 573	7 516	100	4 573	4 573
Société de Distribution Aéroportuaire	1 000	16 967	50	654	654
Voyages-AéroportsdeParis.com	37	-	100	37	37
Duty Free	37	-	50	18	18
SAS Cœur d'Orly Investissements	7 300	-3	100	7 300	7 300
SCI Cœur d'Orly Bureaux	7 383	-76	50	3 692	3 692
TOTAL	**-**	**-**	**-**	**192 286**	**156 219**

[15] regroupe agents d'exécution simple et d'exécution principale par rapport à 2007

5.6. Tableau des filiales et participations

SITUATION	Prêts et avances consenties par ADP et non encore rembour-sées	Cautions et avals donnés par ADP	Chiffres d'affaires hors taxe	Résultat de l'exercice	Dividendes encaissés par ADP
Filiales & participations détenues entre 10 et 100%					
- Aéroports de Paris Management	-	-	14 052	6 108	2 051
- Roissy Sogaris - SCI	-	-	10 801	3 412	2 442
- Gie Roissypôle	-	-	5 610	2 030	-
- Alyzia Airport Services	-	-	-	-7 025	-
- Hub Télécom	6 057	-	82 684	4 414	2 173
- ADP Ingéniérie	-	-	97 587	4 298	-
- Société de Distribution Aéroportuaire	-	-	369 050	16 867	7 969
- Centre de Formation des Pompiers d'Aéroport (1)	-	-	783	-40	-
- Airportsmart Limited	-	-	572	-49	-
- Voyages-AéroportsdeParis.com	-	-	11	-	-
- Duty Free	-	-	-	-	-
- SAS Cœur d'Orly Investissements	-	-	-	-3	-
- SCI Cœur d'Orly Bureaux	2 783	-	-	-76	-

5.7. Informations sur les sociétés liées

Le tableau suivant présente l'ensemble des postes figurant au bilan et compte de résultat d'Aéroports de Paris relatif aux sociétés liées.

Postes		Entreprises liées
Avances et acomptes sur immobilisations		
Participations	Valeur brute	185 666
	Valeur nette	- 36 067
	Valeur nette	**149 599**
Créances rattachées à des participations	-	1 132
Prêts	-	-
Avances et acomptes versées sur commandes	-	15
Créances clients et comptes rattachés	Valeur brute	10 811
	Valeur nette	-
	Valeur nette	**10 811**
Autres créances	-	10 417
Autres créances (charges constatées d'avance)	-	-
Capital souscrit, appelé, non versé	-	5 150
Provision pour risques & charges	-	-
Emprunts et dettes financières divers	-	9
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	-	-
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	-	27 925
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	-	-
Autres dettes	-	196 124
Autres dettes (produits constatés d'avance)	-	1 979
Produits de participation	-	5 356
Autres produits financiers	-	446
Charges financières	-	7 433

ANNEXE 04

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministère de l'Economie, des Finances et du Budget, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2008, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société AEROPORTS DE PARIS - ADP, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.2 de l'annexe aux comptes, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au Contrat de Régulation Economique.

II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Les notes 2.3 et 3.1 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des actifs immobilisés corporels. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par la société pour ces évaluations et avons vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre.
- La note 2.12 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produit de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes et nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur :

- la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels,
- la sincérité des informations données dans le rapport de gestion relatives aux rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux concernés ainsi qu'aux engagements consentis en leur faveur à l'occasion de la prise, de la cessation ou du changement de fonctions ou postérieurement à celles-ci.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle, à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris La Défense et Paris-La Défense, le 23 mars 2009

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe ARNAUD

ERNST & YOUNG AUDIT
Alain Perroux

ANNEXE 05

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS AUTORISES AU COURS DE L'EXERCICE 2008 ET CERTAINS ENGAGEMENTS AUTORISES ET INTERVENUS AU DÉBUT DE L'EXERCICE 2009

En application de l'article L.225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration au cours de l'exercice 2008 et jusqu'au 11 mars 2009.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions et engagements mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article R.225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

1. CONVENTIONS CONCLUES AVEC L'ETAT

1.1. Convention portant sur la vente du bâtiment 517 de l'aéroport Paris Orly et la mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment

Personne concernée

L'Etat, représenté par le Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la fonction publique - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Nature et objet

Acte de vente du bâtiment 517 de l'aéroport Paris-Orly et contrat de mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment 517 et du terrain attenant à usage de parking

Modalités

Votre conseil du 30 octobre 2008 a autorisé la signature d'un acte de vente entre votre société et l'Etat relatif au bâtiment 517 de Paris Orly. La vente a été consentie moyennant un prix de 578 K€. Suite à cette cession, le terrain d'assiette et le terrain attenant à usage de parking ont fait l'objet d'un contrat de bail entre l'Etat et Aéroports de Paris. Ces terrains sont mis à disposition gratuitement pendant une durée de 30 ans renouvelable par tacite reconduction pour une durée équivalente et dans la limite de 99 ans.

1.2. Convention d'actionnaires entre la République française et NV Luchthaven Schiphol

Personne concernée

L'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi

Nature et objet

Pacte d'actionnaires relatif à la société Aéroports de Paris signé entre l'Etat et NV Luchthaven Schiphol

Modalités

Dans le cadre du projet de coopération partenariale et industrielle entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et Aéroports de Paris, votre conseil du 14 novembre 2008 a autorisé la signature d'un pacte d'actionnaires entre l'Etat, Schiphol Group en présence d'Aéroports de Paris. La signature de ce pacte est intervenue le 1er décembre 2008.

2. CONVENTION CONCLUE AVEC M. FRANÇOIS RUBICHON

2.1. Indemnités de rupture du mandat de Directeur Général Délégué

Personne concernée

M. François RUBICHON

Nature et objet

Attribution, selon des critères de performance, d'une indemnité de départ à Monsieur François RUBICHON

Modalités

Lors de sa séance du 11 mars 2009, votre conseil d'administration a autorisé la modification de la convention conclue le 13 mars 2008 entre Monsieur François RUBICHON et Aéroports de Paris, prévoyant, au cas où il serait mis fin au mandat de directeur général délégué de Monsieur François RUBICHON, soit par révocation, soit par non reconduction de son mandat venu à échéance, le versement d'une indemnité.

L'indemnité correspond à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs cibles annuels fixés par le conseil d'administration, pour la détermination de la part variable de rémunération. Ce taux moyen résulte des trois derniers exercices passés, dont les comptes ont été arrêtés par le Conseil.

CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS APPROUVES AU COURS D'EXERCICES ANTERIEURS DONT L'EXECUTION S'EST POURSUIVIE DURANT L'EXERCICE

Par ailleurs, en application du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et engagements suivants, approuvés au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

1. CONVENTIONS CONCLUES AVEC L'ETAT

1.1. Convention cadre conclue avec l'Etat, en application de l'article 43 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris

Nature et objet

Définition du cadre et des principales conditions dans lesquelles Aéroports de Paris, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'Etat, représenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables – Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Modalités

Votre conseil du 27 septembre 2007 a autorisé la signature d'une convention cadre avec l'Etat. Cette convention définit et précise les conditions de mise à disposition par Aéroports de Paris, en application de l'article 43 du cahier des charges, de biens immobiliers, utilisés par les services de Gendarmerie des transports aériens (« GTA »), de la Direction des douanes et impôts indirects ou de la police de l'air et des frontières (« PAF ») pour l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire.

Elle prévoit ainsi :

- la mise à disposition gratuite des terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments transférés à l'Etat en application de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 ;
- la location de terrains, bâtiments, locaux et places de stationnement moyennant un abattement de 20 % sur les locaux hors terminaux, 40 % pour les locaux situés dans le terminal 2E, 10 % sur les parcs de stationnement et 10 % sur les terrains ;
- la mise à disposition gratuite de deux terrains situés à Paris- Orly et 3 terrains situés à Paris - Charles De Gaulle, moyennant leur restitution respective avant le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2012 ;
- le remboursement par la DGAC à Aéroports de Paris des loyers dus au titre des terrains, locaux et places de stationnement occupés jusqu'au 31 décembre 2007.

Sur l'exercice 2008, différents baux civils ont été conclus en application de cette convention :

Tiers	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Durée	Loyer comptabilisé en 2008 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2008 (€)	Conditions financières
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables	Paris - Orly	673	21CI0440	5 ans	140 359,48	24 293,04	Abattement de 20% sur le loyer
	Paris - Orly	Terrains des bâtiments 668, 673 et 690	21CI0439	7 ans et 5 mois [16]	0,00	1 120,48	Mise à disposition gratuite
	Paris - Roissy	3630	31CI0540	5 ans	53 406,76	24 996,4	Abattement de 20% sur le loyer
	Paris - Roissy	3520 darse A	31CI0541	5 ans	44 354,20	26 909,58	Abattement de 20% sur le loyer
	Paris - Roissy	Terrain du bâtiment 3954	31CI0578	5 ans	47 904,80	0,00	Abattement de 10 % sur le loyer
	Paris - Roissy	Terrain du bâtiment 3955	31CI0579	4 ans et 5 mois [16]	0,00	0,00	Mise à disposition gratuite

[16] *Prise d'effet au 22 juillet 2005*

1.2. Baux civils conclus avec l'Etat

Nature et objet

Baux civils

Modalités

Lors de ses séances des 19 septembre 2006, 21 décembre 2006 et 30 août 2007, votre conseil d'administration a autorisé la signature par le Président Directeur Général de baux civils, avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police Nationale) en application des protocoles des 18 et 20 juillet 2005.

Ces protocoles s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2009 et prévoient la mise à disposition de locaux moyennant le versement de loyers fixés sur la base de conventions pluriannuelles. Ces loyers, découlant des protocoles des 18 et 20 juillet 2005, prévoient des conditions financières dérogatoires au tarif général d'Aéroports de Paris, correspondant à des abattements sur lesdits loyers. Ces abattements s'élèvent à 60 % sur les loyers des locaux et à 20 à 50 % sur les loyers des parcs de stationnement (en fonction de leur localisation).

Le détail et les conditions financières de ces conventions, y-compris les baux et avenants signés en 2008, sont présentés en annexe.

1.3. Contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés (ORS), conclu entre Aéroports de Paris, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'ORS dans le cadre de l'introduction en bourse de votre société

Nature et objet

Protocole d'accord relatif à la mise en œuvre de l'Offre Réservée aux salariés

Modalités

Dans le cadre de l'ouverture de capital de votre société, votre conseil d'administration du 30 mai 2006 a autorisé la conclusion d'un contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, entre votre société, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'offre aux salariés (CACEIS Corporate Trust). Ce contrat a pour objet de préciser les modalités de la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, assurée par Aéroports de Paris et présentée dans la Note d'Opération visée par l'AMF le 30 mai 2006. Le protocole traite notamment de la collecte des ordres d'achat, du règlement-livraison des actions et de l'attribution d'actions gratuites.

1.4. Conventions conclues avec l'Etat dans le cadre des transferts d'actifs en application de l'article 2 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005

Nature et objet

Conventions autorisant le transfert d'actifs de votre société à l'Etat

Modalités

Votre conseil d'administration du 19 septembre 2006 a autorisé la signature de trois conventions avec l'Etat, représenté par la Direction Générale des Douanes et Droits indirects, la Direction de la Police Nationale et la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces conventions sont consécutives de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui stipule que l'Etat devient de plein droit propriétaire, à compter du 22 juillet 2005 de certains terrains et bâtiments nécessaires à l'accomplissement de ses missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. En contrepartie de ces transferts de propriété, la loi prévoit la conclusion de conventions qui déterminent les montants dus par l'Etat à votre société, liés aux investissements réalisés.

En 2007, trois conventions conclues avec la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, la Direction de la Police Nationale et la Direction de la Police Nationale avaient entraîné le versement des montants respectifs suivants : 1.365 K€, 2.711 K€ et 873 K€.

En 2008, aucune convention n'a été conclue.

1.5. Convention cadre conclue avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, en application de l'article 36 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris

Nature et objet

Définition des différentes natures de prestations qu'Aéroports de Paris fournira en application de l'article 36 de son cahier des charges, à titre transitoire à la Direction des services de navigation aérienne (« DSNA ») ainsi que des modalités techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront fournies

Modalités

Dans le cadre de la continuité et de la bonne gestion de la mission de prestataire de service de navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes gérés par votre société, et en application de l'article 36 du cahier des charges de votre société, l'Etat a décidé, à titre transitoire, de confier à Aéroports de Paris certains services d'intérêts économique général, définis à l'article 36 dudit cahier des charges.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre conseil a autorisé la signature d'une convention avec l'Etat. Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007, avec effet rétroactif au 1er janvier 2007. Elle définit les natures de prestations et les conditions techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront rendues. Il s'agit de mise à disposition de biens immobiliers, de prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de prestations de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle), de prestations de formation générale.

La convention est conclue pour une durée de 15 ans, renouvelable une fois tacitement pour 15 ans. Elle ne pourra excéder le 21 juillet 2035.

Aéroports de Paris est rémunéré en fonction des coûts engagés pour les différentes prestations. Conformément au protocole financier signé le 30 juillet 2008, en application de cette convention cadre, votre société a facturé à l'Etat, au titre de l'exercice 2008, un montant de 24.449 K€ HT au titre des prestations rendues.

1.6. Convention de licence de marques conclue entre Aéroports de Paris et l'Etat, représenté par le Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer – Direction des transports ferroviaires et collectifs

Nature et objet

Octroi à l'Etat d'une licence d'exploitation de la marque « CDG Express », gratuite et non exclusive

Modalités

Votre conseil du 24 janvier 2007 a autorisé la signature d'une convention de licence d'utilisation de marque au profit de l'Etat. Cette convention a été signée le 31 janvier 2007. Elle expirera à la première des deux dates suivantes :

- six mois après la date de publication du décret approuvant la délégation de service public relative au projet CDG Express
- 31 décembre 2010

1.7. Contrat de communication et de licence d'exploitation des études faites dans le cadre du GIE CDG Express

Nature et objet

Octroi à l'Etat, représenté par le Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer – Direction des transports ferroviaires et collectifs, d'une licence gratuite et non exclusive, d'utilisation d'études réalisées par ou pour le compte du GIE CDG Express et dont RFF, la SNCF et Aéroports de Paris sont copropriétaires

Modalités

Votre conseil du 14 mars 2007 a autorisé la passation d'un contrat entre l'Etat, la Société Nationale des Chemins de Fer (« SNCF »), Réseau Ferré de France (« RFF ») et votre société concernant les études réalisées dans le cadre du GIE CDG Express. Cette convention a été conclue le 6 avril 2007, pour une durée de trois ans, reconductible tacitement par période de trois années, jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la délégation de service public relative au projet.

Paris La Défense et Paris-La Défense, le 23 mars 2009

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe ARNAUD

ERNST & YOUNG AUDIT
Alain Perroux

Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice

Aérodrome	Bâtiment	n° contrat	Loyer comptabilisé en 2008 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2008 (€)	Conditions financières
Paris - Orly	288	21CI0259	143 374,16 €	156 092,72 €	Abattements de 60 % et 22 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly	351	21CI0260	3 713,00 €	5 962,00 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly	517	21CI0261	186 819,04 €	71 724,32 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly	402	21CI0232	39 796,04 €	28 653,32 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly [17]	400	21CI0241	165 705,22 €	87 286,84 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Toussus	11	54CI0005	2 955,48 €	2 081,20 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3609	31CI0297	84 684,56 €	54 128,89 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3700	31CI0295	80 699,16 €	51 686,83 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3520	31CI0296	22 172,44 €	22 725,97 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	7595	31CI0302	21 698,84 €	12 192,88 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	7610	31CI0301	67 572,24 €	45 453,43 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy [19]	1100	31CI0290	93 190,19 €	80 851,39 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1400 et 1401	31CI0291	59 018,96 €	58 528,33 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1192P	31CI0292	3 241,56 €	2 970,88 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1200 ABCD	31CI0157	311 572,52 €	204 361,68 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy [17]	1200 E	31CI0172	135 596,12 €	82 716,57 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy [17]	1200 F	31CI0171	71 523,68 €	47 092,36 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1261P	31CI0175	36 758,00 €	21 268,52 €	Abattements de 60 % et 20 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy [18]	3417	31CI0395	9 805,88 €	8 759,88 €	Abattement de 60 % sur le loyer
Paris- Roissy [22]	3416	31CI0515	59 690,72 €	43 955,64 €	Abattement de 60 % sur le loyer
Paris - Le Bourget	402	41CI0020	2 436,52 €	112,32 €	Abattement de 60 % sur le loyer Absence de charges refacturées

Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice

Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2008 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2008 (€)	Conditions financières
Paris - Orly [17]	400	21CI0240	355 076,62 €	204 724,42 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly	400	21CI0242	8 233,20 €	4 399,84 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly	402	21CI0233	33 474,20 €	23 854,44 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Orly [20]	820	21CI0381	3 443,20 €	1 286,25 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement complémentaire de 14.000 € HT par an
Paris- Roissy	5720	31CI0299	27 632,96 €	35 955,60 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	5740	31CI0300	15 854,60 €	16 212,27 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy [21]	6197	31CI0304	64 622,12 €	1 413,81 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1100	31CI0293	61 017,86 €	56 171,50 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1400 et 1401	31CI0294	11 094,96 €	11 807,85 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1200 ABCD	31CI0156	130 550,60 €	104 237,74 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1200 E	31CI0174	118 550,56 €	51 498,88 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	1200 F	31CI0173	81 664,12 €	50 628,88 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Le Bourget	54	41CI0021	2 162,32 €	1 537,24 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Le Bourget	58	41CI0022	13 659,56 €	9 420,28 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris - Le Bourget	120	41CI0023	9 440,48 €	6 711,60 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3457C	31CI0226	16 422,32 €	7 464,15 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3421	31CI0298	10 292,16 €	9 198,68 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Paris- Roissy	3312	31CI0347	24 722,80 €	13 300,73 €	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
TOTAL			**2 589 938,97** €	**1 698 430,13** €	

Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la Fonction Publique (en remplacement du Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie) - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Avenants signés sur l'exercice sur baux existants

Aérodrome	Bâtiment	n° contrat	Avenant
Paris - Roissy	1200 E	31CI0172	Avenant 2
Paris - Orly	402	21CI0232	Avenant 1
Paris - Orly	400	21CI0241	Avenant 4 et 5

Nouveaux baux conclus sur l'exercice

Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2008 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2008 (€)	Conditions financières
Paris - Roissy	1233 (S3)	31CI0599	9 640,41 €	5 564,77 €	Abattement de 60% sur le loyer

Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales

Nouveaux baux conclus sur l'exercice

Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2008 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2008 (€)	Conditions financières
Paris - Roissy	1233 (S3)	31CI0590	24 479,68 €	13 395,67 €	Abattement de 60% sur le loyer

[17] *Avenants autorisés par le Conseil d'administration du 30 août 2007*
[18] *Prise d'effet de la convention au 30 mars 2007, autorisée par le conseil d'administration du 24 janvier*
[19] *Avenant avec effet au 19 mars 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007*
[20] *Prise d'effet de la convention au 5 novembre 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 24 mai 2007*
[21] *Avenant avec effet au 18 avril 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007*
[22] *Prise d'effet au 10 septembre 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007*

ANNEXE 06

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LA COMPOSITION, LES CONDITIONS DE PREPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AINSI QUE SUR LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES MISES EN PLACE PAR AEROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2008
(Article L.225-37 du code de commerce, modifié par l'article 26 de la loi n°2008-649 du 3 juillet 2008)

INTRODUCTION

En application de l'article L.225-37 du code de commerce, modifié par l'article 26 de la loi n°2008-649 du 3 juillet 2008 portant diverses dispositions d'adaptation du droit des sociétés au droit communautaire, il appartient au président du conseil d'administration, dans les sociétés faisant appel public à l'épargne, de rendre compte, dans un rapport joint au rapport mentionné à l'article L.225-100 du code de commerce, de la composition du Conseil d'administration, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la société.

Lorsqu'une société se réfère volontairement à un code de gouvernement d'entreprise élaboré par les organisations représentatives des entreprises, le rapport précise quelles dispositions ont été écartées et les raisons pour lesquelles elles l'ont été. Si une société ne se réfère pas à un tel code de gouvernement d'entreprise, le rapport indique les règles retenues en complément des exigences requises par la loi et explique les raisons pour lesquelles la société a décidé de n'appliquer aucune disposition de ce code de gouvernement d'entreprise.

Le rapport précise également les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale ainsi que les principes et règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux. Enfin, il mentionne la publication dans le rapport de gestion des informations concernant la structure du capital de la société et les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique.

C'est l'objet du présent rapport, Aéroports de Paris entrant dans le cadre de l'article L.225-37 du fait de la cotation de ses actions sur Euronext Paris - compartiment A.

Ce rapport a été examiné par le comité d'audit du 3 mars 2009 puis présenté par le Président Directeur Général d'Aéroports de Paris au Conseil d'administration du 11 mars 2009, qui l'a approuvé lors de cette séance.

Les commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter leurs observations sur les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et pour attester de l'établissement des autres informations requises à l'article L.225-37 (conformément aux dispositions de l'article L.225-235 du code de commerce, modifié par la loi n° 2008-649 du 3 juillet 2008).

Le présent rapport est établi pour l'ensemble du Groupe Aéroports de Paris ; son élaboration prend donc en considération les filiales et participations entrant dans le périmètre consolidé, en particulier pour l'exposé des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Dans ce cadre, ont ainsi été prises en compte pour l'exercice 2008, parmi les filiales de premier rang dont Aéroports de Paris détient plus de 50 % du capital social, les quatre principales (Aéroports de Paris Management, Alyzia Holding, Hub Télécom, ADP Ingénierie) ainsi que la Société de Distribution Aéroportuaire, co-entreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et Aelia (filiale de Lagardère Services).

Le présent rapport se structure en deux parties présentant :

- le gouvernement de l'entreprise et du Groupe,
- les dispositifs et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques.

1. LE GOUVERNEMENT DE L'ENTREPRISE ET DU GROUPE

La partie consacrée au gouvernement de l'entreprise et du Groupe couvre les domaines relatifs au code de gouvernement d'entreprise, aux modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale, à la composition et au fonctionnement du Conseil d'administration, aux limitations apportées par le Conseil d'administration aux pouvoirs du Président Directeur Général et aux règles déterminant les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux. Elle expose également les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique.

1.1. Le code de gouvernement d'entreprise

Pour l'application de l'article L.225-37 du code de commerce, Aéroports de Paris ne se réfère à aucun code de gouvernement d'entreprise élaboré par les organisations représentatives des entreprises dans la mesure où :

- le Conseil d'administration n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur le code de gouvernement à retenir comme référence,
- le code de gouvernement d'entreprise qui devrait, compte tenu de la pratique constatée sur les exercices précédents, être choisi par la majorité des sociétés cotées (code AFEP-MEDEF) a été publié en décembre 2008 ; en conséquence, il est apparu difficile de s'y référer pour l'établissement du présent rapport portant sur l'exercice 2008.

Les informations portant sur les règles retenues en complément des dispositions législatives du code de commerce sont présentées aux chapitres 1.3 – Le Conseil d'administration, 1.4 – Les limites apportées par le Conseil d'administration aux pouvoirs du Président Directeur Général et 1.5 – Les principes et règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux, du présent rapport.

1.2. Les modalités de participation des actionnaires à l'Assemblée générale

La description du mode de fonctionnement et des principaux pouvoirs de l'Assemblée générale des actionnaires d'Aéroports de Paris, ainsi que des droits des actionnaires et des modalités d'exercice de ces droits, figure à l'article 20 des statuts de la société, qui peuvent être consultés sur le site www.aeroportsdeparis.fr.

1.3. Le Conseil d'administration

Aéroports de Paris est une société anonyme à Conseil d'administration depuis le 22 juillet 2005, date d'entrée en vigueur du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Le Conseil d'administration est l'organe collégial de la société qui oriente, décide et contrôle la gestion du Groupe.

En tant que Président du Conseil d'administration, M. Pierre GRAFF organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses relations avec les actionnaires et les tiers.

1.3.1. La composition du Conseil d'administration

Jusqu'au 14 juillet 2009, le Conseil d'administration est composé de vingt-et-un membres dont sept administrateurs élus par les actionnaires en assemblée générale, sept représentants de l'État et sept administrateurs élus par le personnel.

Le mandat des administrateurs est de cinq ans. Toutefois, en application de la loi du 20 avril 2005, le mandat de tous les administrateurs de la société prendra fin le 14 juillet 2009. Après cette date, le nombre d'administrateurs sera ramené à dix-huit, conformément à la réglementation en vigueur.

La composition du Conseil d'administration d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2008, résultant des changements intervenus durant l'année, et la description des autres mandats exercés par les administrateurs sont mentionnés dans le rapport de gestion 2008 – chapitre 6 – Gouvernement d'entreprise.

1.3.2 Le fonctionnement et les attributions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration s'est réuni dix fois en 2008, avec un taux de présence de 78,70 %, pour traiter de sujets relatifs, notamment, à :

- **la stratégie et les investissements :**

  contribution d'Aéroports de Paris au fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, point d'étape du plan stratégique 2006-2010 du Groupe, information sur différents projets à l'international du Groupe, revue des grands projets d'investissement structurants et information sur la maîtrise des risques et le contrôle interne appliqué aux grands projets, examen de la maîtrise des risques du Groupe, approbation du projet de coopération partenariale et industrielle entre Schiphol Group et Aéroports de Paris…

- **la gestion :**
  - finances : arrêtés des comptes sociaux et consolidés annuels 2007 et des comptes consolidés semestriels 2008 ; établissement des documents de gestion prévisionnelle 2008 ; fixation des tarifs des redevances aéronautiques 2008 ; présentation du programme des investissements 2009-2013 ; autorisation de se porter caution des filiales Aéroports de Paris pour la mise en œuvre de l'opération Cœur d'Orly ; autorisation des cautions, avals et garanties ; autorisation de souscription d'emprunt obligataire ; mise en œuvre, dans le cadre de la poursuite du contrat de liquidité, du programme de rachat d'actions ; arrêté du rapport spécial du Conseil d'administration sur la réalisation des opérations d'achat d'actions, …
  - convocation de l'Assemblée générale mixte des actionnaires,
  - autorisation préalable de signature de diverses conventions règlementées,

- **la rémunération des mandataires sociaux :**
  - rémunération des mandataires sociaux (Président Directeur Général, Directeur Général Délégué),
  - adhésion aux recommandations sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé (rapport de l'AFEP/MEDEF d'octobre 2008),
  - attribution d'une indemnité en cas de cessation du mandat du Directeur Général Délégué, dans le cadre de l'article L. 225-42-1 du code de commerce modifié par la loi dite TEPA du 21 août 2007 en faveur de l'emploi, du travail et du pouvoir d'achat,
  - modalités de répartition des jetons de présence entre les membres du Conseil d'administration.

- **le fonctionnement du Conseil d'administration :**
  - le règlement intérieur :

    le règlement intérieur du Conseil d'administration, adopté lors des séances du 9 septembre 2005 et du 19 septembre 2006, a été modifié lors de la séance du Conseil d'administration du 18 décembre 2008 afin de prendre en considération l'adhésion du Conseil d'administration aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

Le règlement intérieur précise les modalités pratiques du fonctionnement du Conseil d'administration, en complément des dispositions prévues par le code de commerce et les statuts de la société, et a institué :

- des comités spécialisés : comité d'audit, comité de la stratégie et des investissements et comité des rémunérations,
- une charte de l'administrateur qui précise les droits et devoirs de celui-ci regroupés en neuf rubriques : connaissance des obligations de l'administrateur et compétence ; devoir de loyauté et conflit d'intérêt ; devoir de diligence ; devoir d'assiduité ; devoir d'information ; indépendance ; secret professionnel et confidentialité ; information privilégiée et opérations sur titres ; responsabilité civile des dirigeants,
- un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

– l'évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration :

Conformément à son règlement intérieur, le Conseil d'administration a décidé de faire appel à un prestataire de conseil extérieur, sélectionné dans le cadre d'un appel d'offres, pour l'évaluation de son fonctionnement.

Etablie par le prestataire sur la base d'un questionnaire et d'entretiens individuels, la revue du fonctionnement du Conseil d'administration a été présentée au Conseil du 12 février 2009, qui en a débattu.

Le Conseil prend acte de l'appréciation satisfaisante de son fonctionnement (information de qualité et transmise suffisamment en avance, débats francs et ouverts, …). Il envisage des axes de progrès sur l'organisation des travaux du Conseil et de ses comités (programme prévisionnel des sujets à inscrire à l'ordre du jour, …) ainsi que sur l'exercice des compétences (renforcement de la réflexion stratégique, approfondissement de l'analyse concurrentielle,…). En 2009, un séminaire stratégique sera mis en place.

1.3.3. L'information des administrateurs du Conseil d'administration

Le Président communique aux administrateurs, afin qu'ils exercent pleinement leur mission, les dossiers dans un délai d'au moins cinq jours avant la tenue des réunions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle.

Lors de chaque Conseil d'administration, le Président-directeur général porte à la connaissance de ses membres les principaux faits et événements significatifs concernant la vie de la société et intervenus depuis la précédente réunion. Les administrateurs peuvent recevoir de manière régulière toutes informations pertinentes concernant la société, y compris les communiqués et articles de presse et les rapports d'analyse financière.

Le Président Directeur Général adresse tous les trois mois aux administrateurs un tableau de bord de la société comportant tous les éléments significatifs, notamment sur son activité et ses résultats, ainsi qu'un état récapitulatif des marchés d'un montant supérieur à 15 millions d'euros hors taxes passés par la société.

Chaque administrateur peut bénéficier, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris a notamment proposé à tous les administrateurs de les inscrire à l'Institut Français des Administrateurs (IFA).

1.3.4. Les missions et le fonctionnement des comités spécialisés

Le comité d'audit, le comité de la stratégie et des investissements et le comité des rémunérations concourent à la préparation des décisions du Conseil d'administration. Ils se réunissent systématiquement avant chaque réunion du Conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions. Ces comités émettent des avis, qui sont ensuite transmis au Conseil d'administration. Ils ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à la disposition du Conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président Directeur Général, par le Conseil d'administration parmi ses administrateurs, en fonction de leurs compétences au regard des missions de celui-ci, de leur expérience, et de l'intérêt qu'ils portent aux sujets qui y sont traités, enfin de leur disponibilité.

Chaque comité désigne son président parmi ses membres à la majorité des voix exprimées.

1.3.4.1 Le comité d'audit

Le comité d'audit est composé de cinq membres avec voix délibérative, dont un administrateur représentant de l'État, un administrateur représentant des salariés et trois administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Les membres du comité doivent posséder les compétences financières et comptables nécessaires. M. Bernard IRION préside le comité d'audit.

Le comité est notamment chargé, concernant :

- concernant les comptes, d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement ; d'examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion ; de procéder une fois par an à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du Groupe ; de s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du Groupe ;
- concernant les risques, de procéder à un examen avec la Direction générale des principaux risques encourus par le Groupe ; d'examiner les engagements hors bilan significatifs et la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines ;
- concernant les contrôles internes et externes, de vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin de s'assurer de leur fiabilité ; d'évaluer les systèmes de contrôle interne ; d'examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et les recommandations et suites qui leur sont données ; d'émettre une recommandation au Conseil d'administration sur le choix des commissaires aux comptes et d'examiner leur programme de travaux, leurs conclusions et leurs recommandations ;
- concernant la politique financière, d'examiner le budget et la politique financière, comptable et fiscale générale de l'entreprise ainsi que sa mise en œuvre ; d'examiner les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de l'entreprise.

Le comité d'audit s'est réuni cinq fois en 2008 avec un taux de présence des membres de 86,96%. Le nombre de séances du comité d'audit a été augmenté à la demande des administrateurs afin que soient examinés périodiquement :

– la stratégie de prévention et de gestion des risques ainsi que les procédures de contrôle interne mises en place dans le Groupe,
– l'état d'avancement des grands projets d'investissement structurants du Groupe.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les sujets suivants :

- comptes : les comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2007 et les comptes semestriels 2008 ; le budget 2009 ;
- finances : la gestion de la dette et de la trésorerie ; l'autorisation des

cautions, avals et garanties pour 2009 ; l'autorisation de recours à des emprunts au titre de l'exercice 2009 ;

- audit, contrôle interne et gestion des risques : le rapport du Président du Conseil d'administration en application des dispositions de l'article L.225-37 du code de commerce (exercice 2007) ; la présentation du rapport d'audit consacré à la revue du questionnaire de l'Autorité des Marchés Financiers relatif au contrôle interne comptable et financier ; la présentation du bilan 2008 de la Direction de l'audit et la validation du programme d'audit pour l'année 2009 ; l'actualisation de la charte d'audit ; la procédure de pilotage des investissements et de maîtrise des risques associés ; la présentation de la cartographie des risques Groupe et de la procédure de pilotage des risques Groupe ;
- revue des principaux projets d'investissement (coûts, délais, rentabilité, risques) ;
- politique d'assurance ;
- point d'étape sur la démarche engagée pour le renouvellement des mandats des commissaires aux comptes.

1.3.4.2 Le comité de la stratégie et des investissements

Le comité de la stratégie et des investissements est composé de six membres avec voix délibérative. Au moins deux membres doivent être des administrateurs représentants des salariés, tandis que les quatre autres peuvent aussi être des représentants de l'Etat ou des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Il est présidé par M. Pierre GRAFF.

Le comité de la stratégie et des investissements a notamment pour mission :

- de formuler au Conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en oeuvre des orientations stratégiques du Groupe Aéroports de Paris ou sur les orientations en matière d'opérations de diversification, et d'auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;
- d'étudier et de formuler des avis sur les questions relatives aux opérations relevant des compétences du Conseil d'administration en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international ;
- d'examiner la doctrine économique de l'entreprise.

Le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni cinq fois en 2008 avec un taux de présence des membres de 94,92 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les sujets suivants :

- information sur différents projets du Groupe, notamment à l'international, et point sur l'avancement de la stratégie à l'international ;
- point d'étape du plan stratégique 2006-2010 ;
- programme d'investissement 2009-2013 et son financement.

1.3.4.3 Le comité des rémunérations

Le comité des rémunérations est composé de quatre membres avec voix délibérative dont la majorité est choisie parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Il est présidé par Mme Françoise MALRIEU.

Le comité des rémunérations est notamment chargé :

- de formuler des propositions sur la rémunération totale des mandataires sociaux,
- de donner un avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la société et sur le montant global des jetons de présence des administrateurs à soumettre à l'assemblée générale de la société, et leur règle de répartition.

Le comité des rémunérations s'est réuni deux fois en 2008 avec un taux de présence des membres de 75 %. Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur :

- le montant des jetons de présence des administrateurs et la rémunération des mandataires sociaux relatifs à 2008, et leur évolution en 2009,
- l'attribution d'une indemnité en cas de cessation du mandat du Directeur Général Délégué, dans le cadre de l'article L. 225-42-1 du code de commerce modifié par la loi dite TEPA du 21 août 2007 en faveur de l'emploi, du travail et du pouvoir d'achat,
- les orientations du comité sur l'adhésion du Conseil d'administration aux recommandations sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

1.4. Les limitations apportées par le Conseil d'administration aux pouvoirs du Président-directeur général

L'article 5 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et l'article 14 des statuts d'Aéroports de Paris prévoient que la Direction générale de la société est assumée par le Président du Conseil d'administration, qui porte le titre de Président-directeur général.

Lors de ses séances du 9 septembre 2005 et du 20 septembre 2006, le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé que le Président-directeur général doit obtenir l'autorisation préalable du Conseil pour les actes suivants :

- stratégie et grands projets : adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe Aéroports de Paris ; définition des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement directement réalisés par la société Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ; cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France et d'un montant supérieur à 10 millions d'euros pour toutes les autres activités ; principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aérogares ; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports,
- tarification : approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées au 1° de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile,
- en matière financière : approbation des transactions d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros ; approbation de toute autre renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros. Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-directeur général peut approuver les actes mentionnés au sein de ce paragraphe ; il en informe le Conseil d'administration au cours de sa plus prochaine séance.

Le Président-directeur général est nommé parmi les membres du Conseil d'administration et, sur proposition de celui-ci, par décret en Conseil des ministres. Monsieur Pierre GRAFF a été renouvelé [23] dans ses fonctions de Président Directeur Général d'Aéroports de Paris par décret du 22 septembre 2006, après avoir été élu administrateur par l'assemblée générale des actionnaires de la société le 20 septembre 2006 [24].

[23] Avant l'introduction en bourse de la société, M. Pierre GRAFF avait été nommé Président-directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005
[24] Pour tenir compte des dispositions de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 modifiée, relative à la démocratisation du secteur public

Le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris, sur proposition du Président-directeur général, a décidé de renouveler dans les fonctions de Directeur Général Délégué Monsieur François RUBICHON, par délibération du Conseil d'administration du 20 septembre 2006 [25].

1.5. Les principes et règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux

Le Conseil d'administration a adhéré en sa séance du 18 décembre 2008 aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé, et constate le respect de ces dispositions par Aéroports de Paris.

1.5.1. Les modalités de calcul des rémunérations devant être versées au Président-directeur général et au Directeur Général Délégué

Le Conseil d'administration, sur avis de son comité des rémunérations réuni le 28 février 2008, a décidé le 12 mars 2008 que Messieurs Pierre GRAFF et François RUBICHON percevront une rémunération annuelle brute fixe de respectivement 370 000 et 300 000 euros (calculée prorata temporis pour 2008) et une rémunération variable.

La rémunération variable des deux dirigeants est assise sur :

Six objectifs de performance que s'est fixés la société pour l'exercice 2008 :

- trois objectifs récurrents :
  - le taux de marge brute, pesant pour 45 %, les indicateurs de qualité du CRE (estimés au 31 décembre 2008), pesant pour 15 %, les recettes commerciales, pesant pour 10 %,
- trois objectifs spécifiques à l'année 2008 :
  - redresser la rentabilité du segment Escale, pesant pour 5 %, augmenter significativement le taux de satisfaction perçue par les passagers, pesant pour 15 % (valeur à mesurer au 2sd semestre), augmenter le chiffre d'affaires des recettes locatives, pesant pour 10 %.

  Le respect de chacun de ces objectifs déclenchera une majoration, à due proportion, de 20 % de la rémunération annuelle brute perçue par chacun des dirigeants. Si ces objectifs sont dépassés, le taux de rémunération variable pourra être augmenté linéairement jusqu'à 50 % de la rémunération annuelle brute perçue.

Deux engagements majeurs, portant sur les investissements, à réaliser dans les délais prévus, que la société a exposés à son Conseil d'administration comme à ses actionnaires :

- mise en service de surfaces complémentaires de commerces en 2008 (majoration de 5 %),
- respect du calendrier de réalisation et des coûts afférents pour les chantiers du satellite 6 de CDG1, du T2G, de la zone RCI d'Orly Sud et des travaux préparatoires du S4 (majoration de 5 %).

Les montants de ces rémunérations variables seront constatés et attribués en 2009 après arrêté des comptes 2008 par le Conseil d'administration.

Le montant global des rémunérations perçues par le Président-directeur général et le Directeur Général Délégué au cours de l'exercice 2008, comparé à celui de l'exercice 2007 et ventilé entre part fixe et part variable, est mentionné dans le rapport de gestion 2008 – chapitre 6 – Gouvernement d'entreprise.

Par ailleurs, le Président Directeur général et le Directeur Général Délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance et par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris.

M. Pierre GRAFF ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite. Il n'a reçu aucune prime d'arrivée et ne bénéficie pas de primes de départ.

M. François RUBICHON ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite et n'a reçu aucune prime d'arrivée. Le conseil d'administration du 12 mars 2008 a autorisé la conclusion d'une convention entre la société et M. François RUBICHON aux termes de laquelle, au cas où il serait mis fin à son mandat de directeur général délégué, soit par révocation, soit par non reconduction de son mandat venu à échéance, M. François RUBICHON pourra percevoir, après constatation par le Conseil d'administration du respect des objectifs de performance, une indemnité. Celle-ci sera égale à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs plafonds annuels fixés par le Conseil d'administration pour la détermination de la part variable de rémunération (taux réalisé / taux de majoration maximal). Ce taux moyen résulte des trois derniers exercices passés, dont les comptes ont été arrêtés par le Conseil.

La convention a été approuvée par l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008. Le dispositif est conforme aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé, auxquelles le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris a adhéré, par délibération du 18 décembre 2008.

1.5.2. Les modalités de répartition des jetons de présence

Les actionnaires réunis en assemblée générale mixte le 28 mai 2008 ont fixé à 140 000 euros le montant global des jetons de présence alloués au Conseil d'administration au titre de l'exercice 2008. Seuls les membres du Conseil d'administration nommés en assemblée générale des actionnaires sont autorisés par la loi à recevoir des jetons de présence.

Lors de sa séance du 2 juillet 2008, le Conseil d'administration a décidé du mode de répartition des jetons de présence entre les administrateurs, pour l'exercice 2008. Le montant de la rémunération est attribué aux administrateurs par séance, en fonction de leur présence effective au Conseil d'administration et aux comités spécialisés auxquels ils appartiennent le cas échéant, selon un barème qui distingue le président du comité d'audit et le président du comité des rémunérations.

Au titre de l'exercice 2008, le montant total distribué aux administrateurs concernés s'est élevé à 127 670 euros.

1.6. Les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique

Les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique sont mentionnés dans le rapport de gestion 2008 – chapitre 7 – Autres informations.

[25] *M. François RUBICHON avait été nommé aux fonctions de Directeur Général Délégué par le Conseil d'administration en sa séance du 27 octobre 2005, sur proposition du Président-directeur général*

2. LES DISPOSITIFS ET LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

Le contrôle interne est une démarche permanente qui comprend un ensemble de moyens, de comportements, de processus, de procédures et d'actions mis en oeuvre par l'entreprise pour mettre sous contrôle ses activités, assurer l'efficacité de ses opérations ainsi que l'utilisation efficiente de ses ressources, et atteindre ses objectifs.

Il est mis en œuvre par le Conseil d'administration, les dirigeants, et de façon générale l'ensemble des salariés de l'entreprise.

Le contrôle interne doit permettre d'assurer, de façon raisonnable, que l'entreprise :

- conduit efficacement ses activités, tout en protégeant son patrimoine (actifs matériels et immatériels, ressources humaines, technologie, image …),
- respecte les lois et règlements, mais aussi les normes et procédures internes,
- garantit la fiabilité de son information financière et comptable, afin qu'elle reflète de façon exacte et fidèle l'activité de l'entreprise.

Toutefois, le contrôle interne ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs de la société seront atteints.

Aéroports de Paris s'inscrit dans la démarche initiée par l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) et retient comme référentiel en matière de dispositif de contrôle interne le «Cadre de Référence» que celle-ci a publié début 2007.

Le dispositif de contrôle interne comporte cinq composantes étroitement liées, ainsi articulées dans le présent rapport :

- l'environnement de contrôle, qui couvre le cadre d'exercice des activités de l'entreprise, l'organisation, les compétences, les organes de pilotage, le système de délégation et les règles d'éthique ;
- le dispositif de management des risques qui :
  - met en place des méthodes de recensement et de traitement des principaux risques d'origine interne ou externe susceptibles d'affecter les objectifs de l'entreprise, et des dispositifs adéquats de management de ces risques,
  - organise la sécurité des systèmes d'information et le dispositif de gestion de crise ;
- les procédures de contrôle interne mises en place par les directions opérationnelles, par les directions fonctionnelles, dans le cadre des projets d'investissement et dans le cadre de l'élaboration et du traitement de l'information comptable et financière ;
- la diffusion de l'information dans l'entreprise et au sein du Groupe ;
- la surveillance régulière du dispositif, par des structures internes et externes.

Le contrôle interne s'appuie sur les autres démarches de progrès mises en place dans l'entreprise et dont l'ambition est d'améliorer la qualité des modes de fonctionnement interne : système de management intégré et démarches de certification.

La démarche engagée en 2008

A la suite du diagnostic effectué en 2007 sur le niveau de maturité et de performance du dispositif de contrôle interne d'Aéroports de Paris, le comité exécutif a décidé le 2 janvier 2008 d'en renforcer l'organisation et la cohésion afin d'en accroître l'efficacité.

Avant de déployer la démarche de contrôle interne sur l'ensemble des activités du Groupe, il a été jugé opportun d'expérimenter la méthodologie sur des chantiers pilotes afin d'en adapter les principes à la culture managériale du Groupe, et d'identifier quelques éléments de contrôle à titre de test.

Les chantiers pilotes menés en 2008 ont concerné :

- la comptabilité,
- l'immobilier,
- l'environnement,
- les filiales,
- les grands projets d'investissement aéroportuaire.

La conduite des chantiers pilotes a permis d'asseoir la méthodologie et de préciser la nature des outils à mettre en place en matière de documentation et de suivi du fonctionnement du dispositif de contrôle interne. Elle a également permis, grâce au travail étroit mené avec les managers des domaines concernés, de s'assurer que le dispositif de contrôle interne constitue une aide à la maîtrise de leurs risques et donc de leur activité.

Ces chantiers pilotes ont été conduits par des représentants des directions les plus impliquées, avec l'assistance d'une structure projet constituée le 1er avril 2008 au sein de la Direction de l'audit, à laquelle le département management des risques et préventions, créé à cette même date au sein de la Direction de la sûreté et du management des risques, a apporté ensuite son appui.

L'ensemble de la démarche de contrôle interne et l'état d'avancement du dossier grands projets d'investissement aéroportuaire ont été présentés au comité d'audit du 11 juin et au Conseil d'administration du 2 juillet 2008.

Cette démarche se poursuit en 2009 en approfondissant les domaines abordés en 2008 et en l'étendant aux domaines juridique et achats, avec pour objectif à terme de couvrir l'ensemble des activités de l'entreprise et du Groupe.

2.1. L'environnement de contrôle

2.1.1. Le cadre d'exercice de l'activité, l'organisation et les compétences

Aéroports de Paris exerce ses activités dans le cadre juridique du décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris pris en application de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Aéroports de Paris est devenue une société anonyme le 22 juillet 2005. Les missions de la société s'inscrivent également dans le cadre du contrat de régulation économique (CRE) signé avec l'Etat, conformément aux articles L.224-2 et R.224-4 du code de l'aviation civile ; le premier CRE, signé le 6 février 2006, porte sur la période 2006-2010.

L'organisation d'Aéroports de Paris est fondée sur la complémentarité entre directions opérationnelles ou d'activité et directions fonctionnelles centrales. Ces dernières définissent les politiques, assurent un rôle support et de conseil auprès des directions opérationnelles ou d'activité et contrôlent a posteriori la bonne application des politiques. Cette organisation a pour ambition d'assurer le meilleur équilibre entre efficacité locale, sur les plates-formes, et cohérence politique d'ensemble.

Par ailleurs, dans un souci de bonne adéquation des compétences des personnels aux besoins de l'entreprise, Aéroports de Paris a construit en 2008 un dispositif de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

(GPEC). Ce dispositif a pour ambition d'anticiper et de piloter les évolutions de l'emploi et des métiers et d'aider les salariés à s'adapter de manière proactive à ces évolutions dans le respect de la diversité et de l'égalité des chances.

Ce dispositif sera mis en œuvre en 2009 de manière unilatérale sur le périmètre d'Aéroports de Paris SA suite au constat de désaccord des négociations engagées en 2008 avec les partenaires sociaux, au sein du Groupe et d'Aéroports de Paris SA.

2.1.2. Les organes de pilotage

Aéroports de Paris s'est doté de comités contribuant à l'efficacité du pilotage de la société et du Groupe dont les plus notables sont décrits ci-dessous.

2.1.2.1 Le comité exécutif et le comité des directeurs

Au travers du comité exécutif et du comité des directeurs, le Groupe Aéroports de Paris s'est doté d'une structure de direction simple, efficace et cohérente avec sa stratégie, la mieux à même de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution.

Les modalités de fonctionnement de ces deux instances sont définies de la façon suivante :

- le comité exécutif (Comex) assure le pilotage opérationnel et stratégique de l'entreprise et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Présidé par le Président Directeur Général, il comporte comme membres permanents le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, les directeurs des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, le directeur marketing, commerces et communication, le directeur des ressources humaines et le directeur de l'immobilier. Le Comex se réunit une fois par semaine et au cours de séminaires organisés au minimum deux fois par an. Son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur Général Délégué.
- Le comité des directeurs (Codir) est l'instance d'information, de débat et d'échange de l'équipe de direction du Groupe ; il traite également de sujets transversaux. Présidé par le Président-directeur général, il est composé de l'ensemble des directeurs. Il se réunit après chaque conseil d'administration et son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur Général Délégué.

2.1.2.2 Les autres comités

Aéroports de Paris s'est doté d'un ensemble de comités qui contribuent à l'efficacité de son pilotage ; les principaux sont :

Le comité Groupe

L'organisation et le pilotage du Groupe sont assurés au travers du comité Groupe comprenant comme membres permanents le Président Directeur Général, le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur des opérations financières et des participations et le directeur de la stratégie et de la qualité.

Dans le cadre des grandes orientations stratégiques définies par le Conseil d'administration, le comité Groupe a pour objet de traiter des questions de stratégie des filiales, de périmètre du Groupe (acquisitions, fusions, cessions, partenariats), de diversification d'activité et de politique de distribution des dividendes. Le comité Groupe assure également l'évaluation périodique de la performance des filiales et participations significatives.

Il se réunit environ dix fois par an et son secrétariat est assuré par la Direction des opérations financières et des participations.

Le processus de pilotage et de reporting du Groupe vise à mieux articuler les objectifs stratégiques et le cadrage financier des filiales, fixés par le Président-directeur général.

Il s'organise en un reporting mensuel présenté au Comex par le directeur général adjoint finances et administration, un reporting trimestriel des filiales au comité Groupe, et deux revues annuelles de performance, l'une devant le directeur général adjoint finances et administration et l'autre devant le Comex.

Le comité d'approbation des investissements (CAI)

Le comité d'approbation des investissements (CAI) examine systématiquement les projets d'investissement de plus de 2 millions d'euros hors taxes.

Présidé par le Président Directeur Général, il réunit le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur de la sûreté et du management des risques, le directeur de la stratégie, le directeur du marketing, des commerces et de la communication, le directeur des opérations financières et des participations, le directeur de la maîtrise d'ouvrage déléguée, le directeur de l'informatique et des télécommunications, le directeur de l'aménagement et des programmes, le Président Directeur Général d'Aéroports de Paris Management, ainsi que les directeurs d'aéroports et leurs adjoints à la direction technique, le directeur de l'immobilier et le directeur du projet Cœur d'Orly selon l'ordre du jour.

Le CAI se réunit tous les quinze jours et son secrétariat est assuré par la Direction des opérations financières et des participations.

Le comité de suivi des projets structurants (CSPS)

Le comité de suivi des projets structurants (CSPS) examine les projets que le CAI juge structurants ou spécifiques.

Présidé par le Président Directeur Général, sa composition réunit les membres permanents du CAI auxquels se joignent le directeur de l'environnement et du développement durable et le directeur de l'ingénierie et de l'architecture.

Le CSPS se réunit tous les mois et son secrétariat est assuré par la Direction des opérations financières et des participations.

Le comité immobilier

Le comité immobilier a pour objet :

- de présenter, orienter et arbitrer les questions essentielles de politique et de développement immobilier,
- d'examiner les projets significatifs relevant de la responsabilité de la direction de l'immobilier et procéder aux arbitrages nécessaires quel que soit le montant d'investissement incombant à Aéroports de Paris,
- d'instruire les décisions d'opportunité pour les projets d'investissement supérieurs à 2 millions d'euros.

Présidé par le Président Directeur Général, le comité immobilier réunit le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur général adjoint aménagement et développement et le directeur de la stratégie. Y participent comme membres experts, le directeur de l'aménagement et des programmes, le directeur des opérations financières et des participations et les directeurs des aéroports Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ; le directeur de l'immobilier et le directeur de l'aéroport de Paris-Le Bourget en sont les rapporteurs.

Le comité immobilier se réunit une fois par mois et son secrétariat est assuré par la Direction de la stratégie.

La commission consultative des marchés

Par décision du 25 octobre 2005, le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a décidé la création de la commission consultative des marchés (CCM) et approuvé son règlement intérieur.

Cette commission est composée de douze membres avec voix délibérative : sept membres choisis parmi les administrateurs du Conseil d'administration, trois personnalités extérieures à l'entreprise désignées en raison de

leur compétence et de leur expérience en matière de commande publique ou d'achats par le Président Directeur Général, un représentant de la Direction générale et le Contrôleur Général. Assistent, avec voix consultative, aux réunions de la commission, le directeur juridique et des assurances ou son représentant ainsi qu'un représentant de la Direction Générale de la Consommation, de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF). Elle est présidée par une personnalité externe, M. Michel GUYARD.

La commission consultative des marchés a notamment pour mission d'examiner et de donner un avis sur les projets de marchés dont le montant est supérieur à un seuil fixé par le Président Directeur Général et de vérifier la conformité des procédures de passation des marchés aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris. Depuis le 1er janvier 2008, les seuils des marchés relevant de la compétence de la commission consultative des marchés sont ceux fixés par le décret n°2007-1850 du 26 décembre 2007.

La commission consultative des marchés s'est réunie onze fois en 2008 avec un taux moyen de présence de 72 %.

Le comité des carrières des cadres

Le comité des carrières des cadres pilote la politique de gestion des cadres. Il définit et propose au Comex des politiques et orientations en matière de management des cadres, et à ce titre valide toutes les promotions en position cadre ou à l'intérieur de la catégorie cadre, toutes les promotions à titre personnel, les autorisations de recrutement externe et les propositions d'embauches externes proposées par les directions.

Présidé par le Directeur Général Délégué, le comité des carrières des cadres réunit le directeur des ressources humaines, son adjoint en charge de la stratégie RH et de la conduite du changement et le chef du département pilotage des cadres et des hauts potentiels Groupe.

Ce dernier assure le secrétariat du comité des carrières des cadres, qui se réunit une fois par mois.

2.1.3. Le système de délégations

Le 1er avril 2006, le Président-directeur général a confié des délégations de pouvoir à différents directeurs d'Aéroports de Paris permettant au titulaire d'une fonction déterminée d'accomplir au nom de la société certains actes dans les domaines et conditions expressément prévus. Ces délégations sont actualisées régulièrement, en particulier pour tenir compte des modifications intervenant dans l'organisation ou les procédures internes.

Par ailleurs, un système de délégation de responsabilité pénale a été mis en place au sein d'Aéroports de Paris dans les domaines de l'hygiène et la sécurité du travail, de la sûreté et la sécurité aéroportuaires et des normes environnementales. Une réflexion se poursuit sur l'extension de ces délégations à d'autres domaines.

Les décisions de délégations sont centralisées par la Direction juridique et des assurances.

2.1.4. Les règles d'éthique

Le Directeur juridique et des assurances a été nommé responsable de l'éthique de la société en matière de prévention du délit d'initié par le Président Directeur Général en 2006. Les mandataires sociaux et les salariés de la société peuvent le saisir pour avoir son avis sur les questions qu'ils peuvent se poser en la matière. Il est notamment chargé de la tenue des listes d'initiés dans le cadre du respect de la réglementation applicable et de la bonne application du code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. Il rappelle aux agents concernés les obligations découlant de l'inscription sur la liste d'initiés et les règles relatives aux déclarations sur les mouvements de titres de la société (acquisitions, cessions,…).

Aéroports de Paris a établi en 2008 un règlement intérieur, tel que prévu par l'article L.1321-1 du code du travail, qui est entré en vigueur le 20 janvier 2009. Ce règlement intérieur, qui définit notamment les règles permanentes relatives à la discipline générale, intègre les codes existants (code de bonne conduite relatif à la netiquette Aéroports de Paris, code de déontologie achats et code de bonne conduite en matière boursière). Les dispositions du règlement intérieur s'appliquent à tous les personnels de l'entreprise.

Enfin, la réflexion engagée en 2007 sur la création d'un comité d'éthique et l'élaboration d'un code de déontologie se poursuit.

2.2. Le dispositif de management des risques

Afin d'assurer encore une meilleure maitrise des risques susceptibles d'empêcher l'entreprise d'atteindre ses objectifs, Aéroports de Paris s'est dotée d'une organisation ad hoc, dédiée au management des risques.

En 2008, la Direction de la sûreté et des préventions a été réorganisée pour devenir la Direction de la sûreté et du management des risques, avec la création au sein de cette direction d'un département en charge du management des risques, et la nomination d'un risk manager.

Cette organisation a pour objectif le développement et l'amélioration continue de la politique de management des risques du Groupe, ainsi que son animation.

Les grands objectifs de cette politique consistent à :

- donner aux organes dirigeants du Groupe, et à ses managers, une vision hiérarchisée, et la plus exhaustive possible, des risques, de toute nature, auxquels le Groupe peut être confronté,
- fournir les leviers nécessaires pour s'assurer de la maitrise de ces risques,
- développer en amont les actions de prévention permettant le traitement et la mise sous contrôle des risques à tous les niveaux de l'activité,
- structurer et formaliser les principes de gestion des risques, et l'organisation adéquate, dans l'ensemble des entités du Groupe, et à tous les niveaux de management,
- diffuser une culture de gestion des risques très largement au sein du personnel, afin d'ancrer cette pratique dans les processus naturels de gestion de l'ensemble des activités.

2.2.1. La gestion des risques

Au niveau de la gestion des risques, les actions entreprises au cours des exercices précédents ont été poursuivies et amplifiées en 2008.

Ainsi, en 2008, il a été procédé à :

- l'établissement de la cartographie des risques d'Aéroports de Paris, qui recense et évalue les principaux risques auxquels est soumis le Groupe. Cette cartographie a été présentée au Comex, au comité d'audit et au Conseil d'administration, respectivement les 29 septembre, 15 et 30 octobre 2008,
- la désignation des propriétaires de risques en charge de s'assurer de leur gestion,

- la 3e révision de la cartographie des risques opérationnels en novembre 2008, et le suivi des actions décidées en 2007,
- la poursuite de la rédaction des plans de continuité d'activité (PCA), visant à mieux gérer les risques opérationnels et à permettre à l'entreprise de continuer à fonctionner en période de crise,
- la réalisation d'actions de sensibilisation des collaborateurs du Groupe à la gestion des risques.

Un plan d'action pour 2009-2010 a aussi été établi et validé par le Comex, avant d'être présenté au comité d'audit et au Conseil d'administration.

Ses grandes lignes en sont :

- le suivi, la déclinaison et la mise à jour régulière des risques du Groupe,
- la mise en place, en 2009, d'un comité opérationnel des risques, au niveau de la Direction de l'entreprise, afin de s'assurer de la bonne maîtrise des principaux risques,
- la création d'un réseau de «risk managers» au sein des différentes entités d'Aéroports de Paris, et dans les filiales,
- l'harmonisation des approches en gestion des risques par les différentes entités et filiales d'Aéroports de Paris,
- la poursuite de la mise en œuvre d'actions pour diffuser la culture de gestion des risques à tous les niveaux de l'entreprise,
- l'établissement d'une cartographie et d'un registre des risques propres à certaines entités opérationnelles et fonctionnelles, afin de renforcer l'appropriation de la gestion des risques par les équipes.

2.2.2. La sécurité des systèmes d'information

La Direction de la sûreté et du management des risques est également chargée de la politique de sécurité des systèmes d'information de l'entreprise. Celle-ci est conduite par le RSSI (responsable sécurité des systèmes d'information).

A ce titre le RSSI veille à l'articulation de l'ensemble des moyens techniques, organisationnels, juridiques et humains nécessaires pour établir, conserver et garantir la sécurité de l'information et du système d'information.

Il contribue à la définition de la politique et de la stratégie d'Aéroports de Paris en matière de sécurité des systèmes d'information et en contrôle l'application stricte.

Outre la Direction de la sûreté et du management des risques, la problématique de la sécurité des informations implique très largement les utilisateurs, les administrateurs et les spécificateurs fonctionnels des applications et des données, qui décident des droits d'accès accordés aux personnes, et qui définissent les spécifications de sécurité et participent à leur implémentation.

Dans ce cadre, et plus particulièrement, la Direction de l'informatique et des télécommunications étudie et met en œuvre les mécanismes de sécurité qui lui sont demandés par la Direction de la sûreté et du management des risques et par les maîtres d'ouvrage. Elle y rajoute à son initiative et en fonction d'une veille technique effectuée sur ces sujets, certains mécanismes généraux de protection, de supervision, de prise de traces, de sauvegarde et de redondance permettant de limiter l'effet des incidents ou des attaques externes.

Enfin, sur les aspects veille et intelligence économique, une réflexion est menée conjointement entre la Direction de la sûreté et du management des risques et la Direction de la stratégie dans le cadre du comité opérationnel d'intelligence économique.

2.2.3. La gestion de crise et les retours d'expérience

Aéroports de Paris a poursuivi en 2008 l'amélioration de son dispositif de permanence de direction et de gestion de crise, en tenant compte des évolutions de l'organisation du Groupe et de l'expérience acquise, notamment à travers les études de retour d'expérience.

Ce dispositif a pour objet d'assurer la continuité du commandement du Groupe et la qualité de sa réponse quand il est confronté à des menaces, des situations inattendues, des incidents, des situations dégradées ou de crise.

Il s'organise autour d'une permanence centrale et de trois permanences plate-forme, ces dernières intervenant sur l'ensemble des activités du Groupe dans leurs limites géographiques respectives.

Il s'appuie sur la permanence de fonctionnement assurée par chaque entité ou service opérationnel.

Tout événement ou incident significatif donne lieu au sein du Groupe Aéroports de Paris à un retour d'expérience (REX), étude analysant la gestion de l'événement et proposant des pistes de progrès et des évolutions de procédures en vue d'éviter le renouvellement de l'incident ou d'en atténuer les conséquences.

Ce travail, systématique pour les événements graves, est effectué au sein de chaque direction, et capitalisé pour être utilisé dans le cadre d'une meilleure anticipation et gestion des risques.

2.3. Les procédures de contrôle interne

Les modalités d'intervention des directions dans la mise en place et le pilotage des procédures de contrôle interne sont décrites ci-dessous.

2.3.1. Les procédures mises en place par les directions opérationnelles

Aéroports de Paris a mis en place :

- des procédures internes destinées à vérifier la bonne application de la réglementation et l'efficacité des mesures prises face aux risques susceptibles d'affecter la sécurité des personnes et des biens, l'efficacité opérationnelle, la sûreté, son patrimoine ou son image,
- des plans d'action à tous niveaux afin d'améliorer les procédures et ainsi assurer une meilleure prévention et une meilleure gestion des risques.

L'application de ces procédures et leur contrôle ont été confiés aux directions des plates-formes Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ainsi qu'à la Direction de l'immobilier, directement rattachées à la Direction générale.

2.3.1.1 Les directions d'aéroport

Les directions de plate-forme, organisées en unités opérationnelles [26], engagent des actions relevant d'une part de leurs obligations réglementaires, et d'autre part de démarches de progrès qui leur sont propres.

[26] *Pour les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly : Aires Aéronautiques - Aérogares - Parcs et Accès - Energie et Logistique ; Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget : Exploitation - Commercial et Immobilier – Etudes travaux sûreté.*

La société Aéroports de Paris, en sa qualité d'exploitant d'aéroport soumis à des obligations réglementaires et exerçant des missions de service public, est soumise à des procédures de contrôles spécifiques des services de l'État sur les activités relatives à la sûreté du transport aérien et à la sécurité aéronautique.

En matière de sûreté, sous l'autorité du préfet territorialement compétent, la Police aux Frontières, la Gendarmerie des transports aériens, l'administration des Douanes et la Direction générale de l'aviation civile exercent un contrôle strict du respect des prescriptions réglementaires sur les plates-formes,

En 2008, les programmes de sûreté des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont été approuvés, respectivement, par le préfet de la Seine-Saint-Denis le 21 avril (pour une durée d'un an) et par le préfet du Val de Marne le 31 mars.

En matière de sécurité aéronautique, l'ensemble des activités, notamment toute évolution significative des infrastructures et des procédures opérationnelles, est systématiquement contrôlé et surveillé par la Direction générale de l'aviation civile.

Les certificats de sécurité aéroportuaire délivrés pour les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly par le ministre chargé de l'aviation civile en décembre 2006 ont été amendés et complétés en 2008 par la certification des systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire (SGS) :

- concernant Paris-Charles de Gaulle, l'approbation de cet amendement a été obtenue le 25 avril 2008 et il est prévu d'apporter un nouvel amendement au certificat au cours du premier trimestre 2009 afin d'intégrer les éléments liés à l'exploitation de l'A380 ;
- concernant Paris-Orly, l'approbation de cet amendement a été obtenue le 1er avril 2008.

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, un projet de règlement d'exploitation des aires, actualisée à la suite de la publication le 12 octobre 2007 de l'arrêté préfectoral relatif à la police sur l'aéroport Paris-Le Bourget, a été soumise à la Direction de l'Aviation Civile Nord en mai 2008 et est en attente de signature.

Pour ce qui relève des démarches de progrès qui leur sont propres, les directions d'aéroport s'appuient principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leur activité et inscrivent leur action dans des démarches de systèmes de management qui se sont ainsi traduites en 2008.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'est vu délivrer le 14 mai 2008 par le Bureau Veritas Certification BVQi la certification de son système de management intégré (SMI). La certification porte sur le périmètre couvert par les normes : ISO 9001-2000 (systèmes de management de la qualité), ISO 14001-2004 (systèmes de management environnemental) et BS-OHSAS 18001-2007 (systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail).

Ce certificat atteste de la formalisation des pratiques professionnelles, de la conformité à la réglementation, de l'analyse et de la maîtrise des enjeux concernés par les normes citées, et de l'inscription de tous les personnels dans la démarche d'amélioration continue entamée en 2006.

Le certificat est valable jusqu'au 30 avril 2011, et un premier audit de renouvellement est prévu en avril 2009.

Le SMI intègre également la gestion de la sécurité aéroportuaire et de la sûreté du transport aérien, activités qui sont opérées sous la surveillance permanente des services de l'Etat, comme vu supra.

Pour assurer le bon fonctionnement du SMI, une structure dédiée a été mise en place dans chaque unité opérationnelle de la Direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Parallèlement, une cartographie des processus a été établie à partir de la description détaillée des différentes activités.

L'aéroport Paris-Orly s'inscrit dans la même démarche d'amélioration continue et de maîtrise des risques, avec trois certifications obtenues en matière d'environnement, de sécurité des aérodromes et de sûreté.

Dans le domaine de l'environnement, un audit externe complet de renouvellement a été mené du 4 au 7 novembre 2008 et a conduit au renouvellement de la certification ISO 14001 à l'aéroport Paris-Orly.

Par ailleurs, à la suite de l'obtention en 2006 de la certification ISO 9001 des activités sûreté de la Direction de l'aéroport de Paris-Orly, un audit externe de suivi de fin de 2e année a été mené le 18 mars 2008 et a confirmé l'attribution de la certification. Un audit externe est programmé en janvier 2009 pour le renouvellement du certificat. Pour l'aéroport Paris-Orly, la conduite des démarches de certification est confiée à la Direction de la sûreté et du management des risques.

Enfin, dans un souci d'amélioration du pilotage de la Direction d'aéroport Paris-Orly, un outil de suivi des décisions prises en comité de direction a été mis en place.

Il convient de noter que, dans le cadre du SGS, un comité de pilotage auquel concourent toutes les unités opérationnelles de l'aéroport Paris-Orly s'assure de l'application des procédures. Au sein de ces unités, des correspondants dédiés réalisent des audits internes, conformément aux dispositions du SGS.

L'aéroport Paris-Le Bourget, pour sa part, met en œuvre des processus s'inspirant des principes du Système de Management Intégré. Bien que n'étant pas soumis à la certification de sécurité d'aérodrome (dans la mesure où il accueille moins de 350.000 passagers par an sur les vols commerciaux), l'aéroport Paris-Le Bourget a pour objectif de se placer au niveau d'exigence requis par le certificat.

En matière environnementale, l'audit externe de revue de fin de 3e année mené mi-2008 a confirmé et reconduit le certificat ISO 14001 obtenu par l'aéroport Paris-Le Bourget en 2005.

En 2008, une démarche d'obtention de la certification ISO 14001 a été lancée pour l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

2.3.1.2 La Direction de l'immobilier

La Direction de l'immobilier a pour missions de définir et mettre en œuvre la politique immobilière d'Aéroports de Paris, ainsi que de valoriser et densifier les actifs immobiliers de l'entreprise (conservation du patrimoine et obligations du propriétaire notamment).

A ce titre, la Direction de l'immobilier a mis en place en septembre 2008 une démarche interne de maîtrise des obligations du propriétaire qui a conduit à la mise en œuvre, en décembre, d'un plan d'actions pluriannuel permettant de mettre sous contrôle les obligations du propriétaire appliquées au patrimoine de la Direction de l'immobilier.

La Direction de l'immobilier est organisée en pôles opérationnels décentralisés pour la gestion de l'ensemble des actifs immobiliers et fonciers de l'entreprise (hors aérogares passagers sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly) et en pôles fonctionnels pour ses autres activités.

Elle s'est renforcée en 2008 avec la création d'un pôle financier en charge des montages financiers d'opérations immobilières, des aspects juridiques liés à l'immobilier, du contrôle de gestion et des systèmes d'information.

2.3.2. Les procédures pilotées par les directions fonctionnelles

Afin d'ancrer durablement la Démarche Satisfaction Clients présentée au Comex le 15 septembre 2008, et dont l'ambition est d'améliorer rapidement la satisfaction des clients d'Aéroports de Paris, tant passagers que compagnies, la Direction de la satisfaction client a été créée le 1er décembre 2008. Elle a pour missions de définir et piloter les projets et les plans de progrès orientés en vision client, d'animer un réseau de responsables locaux, et de définir les standards et procédures en matière de service au

client. Elle s'organise en un pôle méthodes et standards, un pôle coordination des réseaux et un pôle pilotage des actions de progrès.

Parallèlement, La Direction de la stratégie et de la qualité est devenue le 1er décembre 2008 la Direction de la stratégie et s'est recentrée sur ses missions principales, qui concernent les scénarios de rupture, la veille stratégique, le portefeuille d'activités, le développement des plates-formes, la stratégie internationale, les relations avec les compagnies aériennes, ainsi que l'analyse du transport aérien, du trafic et des données aéronautiques.

La fonction de support aux démarches de certification, précédemment assumée par la Direction de la stratégie, a été transférée à la Direction de l'audit le 1er avril 2008 à l'occasion de la création de la structure projet contrôle interne. Au sein de cette structure, le pôle support aux démarches de certification a pour mission d'accompagner les unités du Groupe dans leurs démarches de mise en conformité avec différents référentiels de management : ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, et autres (RPAI : référentiel professionnel de l'audit interne, SGS : système de gestion de la sécurité aéroportuaire, etc.), et contribue ainsi à une meilleure maîtrise opérationnelle des unités.

En 2008, le pôle support aux démarches de certification a notamment mené les actions suivantes :

- dans les trois directions d'aéroport, formation d'une centaine de personnes aux référentiels qualité et gestion de la sécurité aéroportuaire ainsi qu'au rôle d'auditeur interne de systèmes de management ;
- sensibilisation de managers étrangers dans le cadre des participations d'Aéroports de Paris Management ;
- réalisation de pré-audits de certification (ou «audits à blanc»), notamment sur le périmètre du système de management intégré de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et en amont de la certification de la Direction de l'informatique et de la certification IFACI de la Direction de l'audit.

La Direction de la sûreté et des préventions, devenue le 1er avril 2008 la Direction de la sûreté et du management des risques, est chargée de veiller à la bonne application des obligations légales de l'entreprise en matière de sûreté du transport aérien (la sûreté s'entend par la prévention des actes illicites à l'encontre du transport aérien).

La Direction de la sûreté et des préventions inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires qui précisent les rôles et responsabilités respectifs de chaque opérateur présent sur les aéroports ou contribuant au transport aérien. Elle joue un rôle central en veillant notamment à la bonne application des obligations réglementaires et en réalisant des audits internes sur la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté.

La Direction de la sûreté et du management des risques s'assure aussi de la mise en œuvre des obligations de défense au sein d'Aéroports de Paris, notamment l'application de la réglementation se rapportant aux opérateurs d'importance vitale (OIV). Le programme de sûreté d'opérateur (PSO) a été approuvé par le Comex et validé par l'Etat en 2008.

Elle a également poursuivi en 2008 l'amélioration du dispositif de protection mis en place en 2004 pour les expatriés et les missionnaires du Groupe.

Enfin, la Direction de la sûreté et du management des risques a en charge la définition et l'animation de la politique de management des risques du Groupe.

La Direction de l'environnement et du développement durable définit la politique environnementale et de développement durable d'Aéroports de Paris et est en charge de la communication envers les riverains, les entreprises, les collectivités territoriales et l'Etat.

La direction assure le management transversal de la politique en s'appuyant sur des revues de performance biannuelles.

En matière environnementale, la Direction de l'environnement et du développement durable définit l'accompagnement des démarches de management environnemental pour l'ensemble du périmètre d'Aéroports de Paris.

Par plate-forme, une revue de Direction évalue annuellement le système de management environnemental de l'aéroport, conformément aux exigences de la norme ISO 14001.

En 2008, un reporting construit autour de sept indicateurs environnementaux a été mis en place ; il est établi trimestriellement par la Direction de l'environnement et du développement durable sur la base des informations transmises par les directions d'aéroport, et est présenté au Comex.

En matière de développement durable, et plus précisément de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE), la politique d'Aéroports de Paris s'organise autour de la démarche de notation extra-financière et de projets spécifiques aux domaines du développement durable.

La notation extra-financière est effectuée depuis 2005 par une agence de notation indépendante, BMJ Ratings, sur l'ensemble des domaines du développement durable les années impaires et partiellement les années paires. La notation attribuée à Aéroports de Paris en 2005 et en 2007 a été A+.

En 2008, la notation extra-financière partielle A+ obtenue en 2006 a été maintenue : par rapport à 2007, le domaine de l'environnement est en progression comme celui de la société civile, et celui de la fonction commerciale est en nette amélioration.

Pour la première fois, et à titre expérimental, le processus de notation extra financière a été étendu en 2008 aux filiales Hub Télécom, ADP Ingénierie et Aéroports de Paris Management.

Enfin, un appel d'offres a été lancé en 2008 pour renouveler le prestataire réalisant la notation extra-financière ; le choix de l'agence sera effectué en 2009.

La Direction juridique et des assurances a une mission de conseil juridique auprès de l'ensemble des directions et des sociétés du Groupe. A ce titre, elle est sollicitée pour des consultations et avis sur tous les faits, ou sur la pertinence et la mise au point des actes qui participent de leur gestion, de leur organisation et plus généralement de tout projet entrant dans leur champ de compétence. Elle peut également s'autosaisir de toute situation ou de tout fait susceptible de porter atteinte aux intérêts du Groupe.

Elle analyse les projets sur les législations et réglementations nationales, européennes et précise les conditions de leur application au Groupe.

La Direction juridique et des assurances a pour mission de coordonner, animer et orienter globalement la fonction juridique au niveau du Groupe, sous réserve des matières relevant du droit fiscal et de celles qui, hors le contentieux, relèvent du droit social. A ce titre elle coordonne l'action de tous les juristes du Groupe, qui lui sont fonctionnellement rattachés depuis le 1er septembre 2008, tout en exerçant certaines compétences qui restent centralisées. Ces juristes assurent l'interface entre la Direction juridique et des assurances et leur direction de rattachement ou leur filiale.

La définition et la mise en œuvre de la politique achats relèvent de la responsabilité de la Direction des achats. La politique achats a pour objectif l'optimisation de la qualité, des coûts et des délais dans ce domaine tout en respectant les règles de déontologie et d'éthique et en veillant à l'application des normes environnementales et de développement durable.

Dans son rôle de garant des bonnes pratiques, la Direction des achats s'appuie sur des principes, procédures et guides réunis dans un référentiel approuvé par le Comex fin 2006. Elle apporte un soutien méthodologique aux unités opérationnelles et aux directions fonctionnelles qui appliquent localement les procédures achats dans leur périmètre de délégation, et veille à dématérialiser et fluidifier les flux d'approvisionnement en mettant à disposition des outils adéquats.

Afin de réduire les délais en matière de passation des marchés d'Aéroports de Paris et d'alléger les procédures, le Comex a décidé le 19 mai 2008 de décentraliser vers les directions donneurs d'ordre ou les unités opérationnelles délégataires les opérations juridiques et administratives applicables aux marchés, selon des modalités variables en fonction du montant des marchés, de l'existence de juristes dans les directions concernées et des délégations. Les contrôles de régularité effectués après signature des marchés feront l'objet d'un reporting régulier au Comex.

Certaines des mesures, de nature organisationnelle ou d'ordre procédural, ont été appliquées à compter du 15 décembre 2008.

2.3.3. L'organisation du contrôle interne des projets d'investissement

La Direction de la stratégie détermine la politique d'Aéroports de Paris portant sur l'ensemble des besoins de développement stratégique en infrastructures aéroportuaires à moyen et long termes. Elle assure le pilotage des projets en phase d'initiation.

Dans le cadre de cette politique globale, la Direction de l'immobilier définit et met en œuvre la politique de développement immobilier hors aérogares passagers, à court et moyens termes, sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Elle est aménageur de ses réserves foncières et maître d'ouvrage de ses bâtiments.

Les directions d'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly assurent la maîtrise d'ouvrage des infrastructures des domaines aéroportuaire et aéronautique. La direction d'aéroport Paris-Le Bourget et des aérodromes d'aviation générale assure la maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble des infrastructures, y compris immobilières, sur l'aéroport de Paris Le Bourget, les dix aérodromes d'aviation générale du domaine d'Aéroports de Paris et l'héliport de Paris- Issy- les- Moulineaux.

Sous la conduite du directeur général adjoint responsable du pôle aménagement et développement, trois directions animent la conduite des projets dans les conditions définies ci-dessous :

- la Direction de l'aménagement et des programmes, qui est en charge des procédures liées à l'insertion urbanistique et environnementale des plates-formes et des projets, de l'élaboration et de la gestion de leur plan masse, des propositions des grandes options en termes de fonctionnalités des projets, et enfin de l'établissement des programmes pour le compte des maîtres d'ouvrage ;
- la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée, qui conduit la réalisation des projets (définition détaillée des fonctionnalités, négociation avec les entreprises lors des attributions des marchés, gestion administrative des contrats, mise en service des travaux) au bénéfice de maîtres d'ouvrage internes clairement identifiés qui valident les programmes et sont responsables devant le Président-directeur général et le Comex de la bonne marche des projets.
  Pour mener à bien sa mission, la direction s'est organisée en directions de projets et a mis en place en 2008 un schéma directeur de la qualité. Ce dernier constitue un référentiel des procédures et bonnes pratiques du métier de conduite de projet ; il se décline selon les thèmes du système de management de l'opération (SMO), principale référence externe de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Le schéma directeur de la qualité est mis à jour en permanence et sera progressivement enrichi de l'apport de la réflexion menée dans le cadre du chantier de contrôle interne sur les grands projets d'investissement.
- la Direction de l'ingénierie et de l'architecture, certifiée ISO 9001, qui réalise les missions de maitrise d'œuvre (conception et réalisation) telles que définies dans la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée (dite loi MOP).

En 2008, les missions de la maîtrise d'œuvre ont été détaillées, affinées et étendues afin de tenir compte de la spécificité des projets à réaliser. Elles ont fait l'objet d'une classification de principe partagée entre la Direction de l'ingénierie et de l'architecture et la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée.

La direction assure également pour le compte des maîtres d'ouvrage ou des maîtres d'ouvrage délégués :

- des missions d'assistance (HQE, facilitation, plan de masse, faisabilité, etc.),
- des missions d'expertise architecturale ou technique (pour Aéroports de Paris et ses filiales),
- des missions complémentaires de maitrise d'œuvre (ordonnancement, planning et coordination (OPC), synthèse, etc.).

Les relations entre les maîtres d'ouvrage, la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée et la Direction de l'ingénierie et de l'architecture sont régies par des lettres de mission, protocoles et conventions précisant les attentes, objectifs (qualité, coûts, délais,…) et moyens mis en œuvre.

En 2008, dans le cadre du renforcement du dispositif de contrôle interne de l'entreprise, les grands projets d'investissement aéroportuaire et l'activité immobilière ont fait l'objet de deux chantiers pilotes qui ont permis d'établir :

- la mise en place d'un reporting auprès du Comex et du Conseil d'administration pour les projets majeurs ;
- une cartographie des principaux risques pesant sur les grands projets d'investissement aéroportuaire ; pour cinq d'entre eux, considérés comme prioritaires, des groupes de travail ont élaboré des plans d'action portant, notamment, sur la normalisation des processus afin de les rapprocher des meilleures pratiques ;
- un état des risques majeurs pesant sur le développement immobilier ; les dispositifs de maîtrise de ces risques font l'objet d'une formalisation au sein de la Direction de l'immobilier mais également avec d'autres directions.

2.3.4. Les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière relèvent du domaine financier, du domaine comptable et du domaine du contrôle de gestion.

A ce titre, sont principalement concernées la Direction financière, devenue fin 2008 la Direction des opérations financières et des participations, la Direction des comptabilités et la Direction du contrôle de gestion, qui appartiennent au pôle Finances et Administration Générale.

Ces procédures s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels :

- SAP, pour les comptabilités générale et analytique,
- BO Finance (nouveau nom de MAGNITUDE), pour la consolidation et le reporting,
- BPO, pour l'établissement des budgets,
- BRIO, pour la rédaction des tableaux de bord.

2.3.4.1 Les procédures relatives au domaine financier

La Direction financière, devenue en 2008 Direction des opérations financières et des participations, est constituée de six unités :

- l'unité fiscalité,
- l'unité contrôle de gestion central des investissements,
- l'unité dette et trésorerie,
- l'unité équilibres financiers et régulation économique,
- l'unité contrôle financier Groupe,

- l'unité relations avec les investisseurs.

L'unité contrôle de gestion central des investissements garantit que les décisions rendues par le comité d'approbation des investissements (CAI) sont bien reflétées dans l'état d'avancement des projets et des autorisations de dépenses au sein du système d'information de l'entreprise. Elle est également chargée du contrôle financier des investissements de la société, en lien avec les maîtres d'ouvrage et leurs contrôleurs de gestion. A ce titre, elle administre les modules correspondants du système d'information de l'entreprise et s'assure de l'intégrité des données financières qui y sont renseignées.

Le Conseil d'administration doit, en application de l'article L. 228-40 du code de commerce, autoriser toute émission d'emprunts obligataires, le Président-directeur général ayant généralement compétence pour les autres formes de recours à l'emprunt. La politique d'endettement est présentée annuellement au comité d'audit. Le Conseil d'administration est informé des opérations réalisées. L'unité dette et trésorerie élabore et propose la politique en matière de financement et, après autorisation, met en place les financements avant d'en assurer la gestion et le suivi.

Une gestion centralisée de la trésorerie a été mise en place avec les filiales. Elle est suivie quotidiennement par l'unité dette et trésorerie qui établit également le budget annuel de trésorerie et un reporting mensuel au Président-directeur général et au Directeur Général Délégué. Tous les trimestres, un point est présenté en Comex tant sur les financements et leur couverture que sur la trésorerie. Les décisions de couverture sont prises lors de ces réunions, ou soumises au Président-directeur général, puis mises en œuvre par la Direction des opérations financières et des participations.

Par décision du Président Directeur général du 1er avril 2006, est délégué au Directeur général adjoint finances et administration le pouvoir de décider de toute opération de gestion et de placement de fonds, et dans la limite de 25 millions d'euros par opération, le pouvoir :

- de décider de toute opération de financement ou de tout emprunt autre que ceux consistant en l'émission d'obligations,
- d'utiliser tout instrument financier qui n'augmente pas le montant des engagements d'Aéroports de Paris en vue d'assurer la gestion de ses engagements financiers actifs ou passifs, présents ou futurs,
- de décider de toute opération d'emprunt de trésorerie, à court terme, en euros ou en devises,
- de contracter toute convention cadre régissant les instruments financiers,
- d'arrêter une politique de maîtrise des risques financiers encourus du fait des activités ;
- d'arrêter les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves.

Le Directeur général adjoint finances et administration peut accorder aux directeurs qui lui sont rattachés et pour l'exercice de leur activité, des subdélégations de pouvoir ou des délégations de signature.

S'agissant des avals, garanties et cautions donnés à des tiers, le Conseil d'administration du 20 décembre 2007 a autorisé le Président-directeur général, avec faculté pour celui-ci de déléguer, à donner pour l'année 2008 les cautions, avals ou garanties au nom de la société Aéroports de Paris dans la limite d'un montant total de 10 millions d'euros.

L'examen des engagements hors bilan donnés par Aéroports de Paris au 30 novembre 2008 a fait l'objet d'une présentation au Comité d'audit le 9 décembre 2008 et au Conseil d'Administration du 18 décembre 2008, en application du règlement intérieur du Conseil d'administration. Cet examen a pris en compte l'ensemble du Groupe pour autant que la responsabilité financière de l'entreprise pouvait être mise en jeu au travers de ses filiales.

Une procédure portant sur la préparation et la validation de la communication externe du Groupe a été mise à jour en 2008. Une autre procédure portant sur la préparation, la validation et la diffusion de l'information réglementée a été mise en place en 2008. Elles visent à garantir la fiabilité de l'information, notamment financière, et à s'assurer du respect par le Groupe de ses obligations dans ce domaine.

La Direction des opérations financières et des participations est chargée de valider, avec la Direction juridique et des assurances, les projets de communication contenant une «information sensible», c'est-à-dire une information financière ou juridique ou ayant des implications financières ou juridiques, une indication chiffrée et/ou une information susceptible d'avoir une influence sur le cours de bourse d'Aéroports de Paris.

2.3.4.2 Les procédures relatives au domaine comptable

La Direction des comptabilités est organisée en quatre pôles : le pôle comptabilité, le pôle consolidation, le pôle normes et procédures, le pôle systèmes d'information, centre de compétence des systèmes d'information financiers, dont la fonction est transversale au sein du pôle Finances et Administration Générale.

La Direction des comptabilités a mis en place en septembre 2008 des indicateurs et des tableaux de bord pour renforcer le pilotage de la direction, ainsi que des indicateurs d'alerte sur les dispositifs comptables, qui s'inscrivent dans le cadre du renforcement du dispositif de contrôle interne.

Pour leur part, les quatre pôles ont poursuivi en 2008 le processus d'amélioration continue engagé en 2007 en s'appuyant sur les retours d'expérience et sur la mise en place, au sein de la direction, de formations spécifiques destinées à renforcer la qualité des ressources nécessaires au bon fonctionnement de la fonction comptable.

Le pôle comptabilité a continué à mener en 2008 sa réflexion sur les opérations de clôture ; à cet effet, un projet de réduction des délais a été lancé fin 2008 et se poursuivra par différentes actions en 2009 et 2010.

Le pôle comptabilité a également mis en place la numérisation des factures fournisseurs afin d'améliorer leur traitement et, par conséquent, les relations avec les fournisseurs.

Par ailleurs, en 2008, le dossier de révision comptable a été étoffé afin de renforcer la fiabilisation du processus de production des comptes sociaux.

La démarche visant à renforcer la séparation des fonctions au sein des services comptables ainsi que le respect des règles de contrôle interne, en particulier en termes de contrôle des opérations de financement et de placement, s'est également poursuivie en 2008.

Le pôle consolidation a effectué en mars 2008, en collaboration avec le pôle normes et procédures, une mise à jour complète du manuel de consolidation qui comprend : l'organisation de la consolidation, les principes et méthodes comptables, le processus de consolidation et le plan de comptes Groupe. Cette mise à jour périodique sera désormais effectuée tous les ans.

Conformément aux dispositions du manuel de consolidation, les procédures d'arrêté des comptes du Groupe sont applicables dans toutes les composantes du périmètre de consolidation sans exception.

Par ailleurs, une assistance extérieure en matière d'application et d'interprétation des normes IFRS a été mise en place en 2008 auprès du pôle consolidation, et se prolongera sur les prochaines années. Les normes IFRS sont traitées par le pôle consolidation en coordination avec le pôle normes et procédures.

Il convient de noter que le rapport financier semestriel a été publié dans une période de deux mois à compter du 30 juin 2008 conformément au code monétaire et financier, et que, comme l'année précédente, la certification des comptes sociaux et consolidés 2007 a été délivrée sans réserve des commissaires aux comptes.

Le pôle normes et procédures a poursuivi en 2008 sa démarche de rédaction et de diffusion des normes et procédures comptables auprès des personnels des plates-formes et des directions fonctionnelles, notamment

sur les flux financiers, les données de bases tiers, les engagements hors bilan, la gestion des litiges,… Les effectifs du pôle normes et procédures ont été renforcés à cette fin au dernier trimestre 2008.

Dans le cadre des programmes de formation interne, le pôle normes et procédures a animé diverses sessions en 2008 :

- formation aux aspects comptables des activités au travers de réunions sur les plates-formes,
- présentation des principes de consolidation et des normes IFRS dans le cadre de la réorganisation de la filière de gestion.

En 2009, les principes comptables des comptes sociaux seront complétés et regroupés au sein d'un manuel des principes comptables.

Le pôle systèmes d'information assure, pour l'ensemble du pôle Finances et Administration Générale, l'expertise fonctionnelle, la coordination des systèmes d'information financiers et la maîtrise des projets informatiques.

En 2008, les principales évolutions du système d'information ont consisté en la mise en place d'une nouvelle version technologique de l'outil SAP (ECC6), en une montée de version de l'outil de consolidation, ainsi qu'en la mise en place d'une solution de numérisation des factures fournisseurs.

Dans le souci de fiabiliser les informations comptables et financières, Aéroports de Paris a fait le choix d'établir sa facturation clients dans SAP. Dans ce contexte, au cours de l'exercice 2008, un nouveau système de facturation clients a été mis en production pour la facturation des redevances aéroportuaires, et un module SAP a été activé pour la gestion et la facturation de l'activité immobilière, appuyé sur le nouveau SI géographique.

En 2009, les systèmes continueront de faire l'objet d'adaptations pour évoluer en fonction des besoins d'Aéroports de Paris.

2.3.4.3 Les procédures relatives au domaine du contrôle de gestion

La Direction du contrôle de gestion est structurée en quatre pôles d'activité :

- le pôle analyses de gestion,
- le pôle référentiel de gestion,
- le pôle reporting/analyse de la performance,
- le pôle planification opérationnelle/budget.

La Direction du contrôle de gestion s'appuie sur une filière contrôle de gestion instituée dans les unités opérationnelles et dans les directions fonctionnelles de l'entreprise. Cette filière est composée de contrôleurs de gestion, d'adjoints contrôleurs de gestion et d'assistants de gestion animés fonctionnellement par la Direction du contrôle de gestion et rattachés hiérarchiquement aux directeurs opérationnels ou aux responsables des entités supports concernées.

Le chantier de professionnalisation de cette filière s'est poursuivi en 2008 avec :

- la mise en place des cellules contrôle de gestion dans les unités opérationnelles de la direction d'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le processus devant être achevé en 2009 pour la plate-forme Paris-Orly ; l'objectif poursuivi est de permettre aux contrôleurs de gestion de renforcer leur équipe afin d'enrichir leurs analyses et de développer les contrôles quant aux produits, charges et éléments de bilan affectés à leur entité ;
- le lancement de plusieurs modules de formation sur les finalités et le contexte de l'exercice du métier et le rôle des acteurs de la filière dans le processus global de gestion.

En termes de procédures, des « revues de performance » ont été organisées en avril, mai/juin et novembre 2008. Ces dialogues de gestion s'inscrivent dans le processus de pilotage de la performance des entités de la société. Elles conduisent les responsables opérationnels à présenter périodiquement aux membres du Comex l'état d'avancement de leur plan opérationnel et des objectifs associés. Les principales directions fonctionnelles de la société se sont également inscrites dans cette démarche sur un rythme annuel ou biannuel.

Le système de tableaux de bord de la société a continué à être adapté pour permettre un suivi plus complet, sur une fréquence mensuelle, au niveau du Comex des objectifs des différentes entités opérationnelles. Les indicateurs retenus ont été augmentés en nombre et restructurés pour couvrir les domaines clés du pilotage de la performance. Le domaine environnemental dispose ainsi maintenant d'une fiche spécifique.

Une revue mensuelle des comptes est opérée au sein de la Direction du contrôle de gestion au travers des notes d'analyse établies par les entités. Ces notes sont enrichies au sein de la Direction du contrôle de gestion et segmentées chaque trimestre pour être diffusées au sein du pôle Finances et Administration Générale et aux commissaires aux comptes de la société. Elles permettent d'identifier et d'expliquer les grandes évolutions mais également de repérer les ruptures de tendance et les facteurs d'alerte.

Enfin, le programme d'optimisation des charges intitulé «Performance 2010», programme initié durant l'été 2007, est monté en charge au cours de l'année 2008. Son ambition est, d'une part, de sécuriser les objectifs économiques de l'entreprise par un pilotage serré des plans d'action, et, d'autre part, de se doter des marges nécessaires pour renforcer la qualité de service rendue aux clients. Les actions définies sur les différents domaines ciblés ont été formalisées au cours de l'exercice avant de faire l'objet d'engagements de la part des responsables opérationnels (ces engagements étant pris en compte dans le cadre de l'établissement des budgets 2009 et suivants).

2.4. La diffusion de l'information

Pour permettre à chacun d'exercer ses responsabilités, la diffusion d'informations pertinentes et adaptées est assurée au travers du système d'information de gestion interne à Aéroports de Paris et de divers dispositifs de communication propres à la société et au Groupe.

Le système d'information de gestion repose sur le progiciel de gestion intégré SAP, complété par des outils satellitaires métiers et de gestion. A titre d'exemples peuvent être cités TARMAC, outil de facturation des redevances aéroportuaires ; SIG, système d'information géographique qui décrit l'ensemble des installations et SEQUOIA, outil d'enregistrement et de gestion des incidents et des dysfonctionnements survenant sur les installations qui permet, en étant couplé au SIG, d'assurer un suivi de leur traitement.

La communication interne à la société et au Groupe s'appuie sur divers dispositif parmi lesquels figurent, à titre d'exemples :

- le système de gestion électronique de la documentation (GED) qui permet une consultation partagée au sein de l'entreprise d'informations telles que décisions, délégations, référentiels, politiques… selon des modalités d'accès modulées,
- l'intranet, qui met à disposition des salariés d'Aéroports de Paris une communication générale mais également spécifique par domaine d'activité, ainsi qu'un panorama de la presse quotidienne,
- les bulletins d'information interne dits «infodif» émis, à la demande de toute direction, par la Direction marketing, commerces et communication et par la Direction des ressources humaines après validation de ces dernières, sur des sujets importants nécessitant une communication particulière,
- le Journal d'Aéroports de Paris, qui se définit comme le «rendez-vous mensuel des collaborateurs du Groupe»

- le dispositif de veille ; décentralisé, il est structuré et animé au sein de l'entreprise par le pôle veille et affaires internationales de la Direction de la stratégie afin d'assurer une certaine synergie sur les sources d'information et les diverses méthodologies de veille appliquées domaine par domaine ; le pôle veille travaille également en étroite coopération avec les filiales, l'ambition étant de couvrir à terme, au travers des thèmes de veille, l'ensemble du périmètre d'activité du Groupe,
- la convention annuelle cadres et haute-maîtrise ; elle est l'occasion pour la Direction générale et le Comex de faire état des résultats du Groupe et des événements marquants de l'année passée, de présenter les perspectives et d'aborder des thématiques particulières en lien avec les orientations stratégiques du Groupe,
- les ordres du jour et les comptes rendus des séances du Comex ; ils sont établis par le Cabinet et diffusés par ses soins à l'ensemble des directeurs,
- la revue de presse, diffusée aux directeurs ; la décision de la communiquer plus largement à leurs collaborateurs relève de leur appréciation.

2.5. La surveillance régulière du dispositif

La surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques, permettant son amélioration continue, est assurée par la Direction de l'audit et par des structures externes telles que les commissaires aux comptes et d'autres organismes relevant, notamment, des services de l'Etat.

Au sein de l'entreprise, cette surveillance sera progressivement renforcée au fur et à mesure du déploiement du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques qui s'accompagnera de la mise en place d'indicateurs sur les risques et sur les dispositifs de contrôle.

2.5.1. La Direction de l'audit

La Direction de l'audit est rattachée hiérarchiquement à la Direction générale et rend compte régulièrement au comité d'audit ; elle a pour vocation d'intervenir dans tous les domaines d'activité de l'entreprise et de ses filiales, à l'exception de la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. Son fonctionnement est défini par la charte de l'audit interne qui a été actualisée en 2008, la précédente version datant de 2006, et signée par le Président-directeur général le 1er septembre 2008 après approbation par le comité d'audit dans sa séance du 26 août. La Direction de l'audit met en œuvre le programme d'audit annuel revu par le comité d'audit. Elle adhère à l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne) et applique les normes internationales de la profession.

L'année 2008 a été marquée par :

- l'obtention de la certification professionnelle par l'IFACI,
- l'élargissement du champ des missions de la Direction de l'audit à la mise en place et au déploiement du dispositif de contrôle interne ; à cette fin, une structure dédiée au contrôle interne, indépendante de la fonction d'audit, a été créée le 1er avril 2008 au sein de la direction ;
- la coopération instaurée avec le département du management des risques, d'une part, dans la perspective de mieux prendre en compte les risques dans la démarche d'audit, et d'autre part, dans le cadre du projet de renforcement du dispositif de contrôle interne.

En 2008, les missions d'audit ont porté sur des thèmes qui, selon une analyse réalisée fin 2008, recouvrent l'ensemble des catégories de risques identifiées dans la cartographie des risques Groupe présentée au comité d'audit le 15 octobre 2008 et au Conseil d'administration le 30 octobre.

Dans le cadre de sa démarche qualité, la Direction de l'audit a mis en place des indicateurs lui permettant, d'une part, de suivre de manière plus systématique et rigoureuse les plans d'action issus des recommandations émises dans les audits, et d'autre part, d'assurer un suivi régulier de sa propre activité.

La Direction de l'audit s'inscrit donc pleinement dans la démarche de management des risques et de contrôle interne engagée par Aéroports de Paris.

2.5.2. Les structures de contrôle externes

2.5.2.1 Les commissaires aux comptes

Ont été nommés commissaires aux comptes d'Aéroports de Paris le 19 janvier 2004 en application de l'article L.612-1 du code de commerce :

- le cabinet Ernst & Young Audit, représenté par M. Alain PERROUX,
- et le cabinet Salustro Reydel, qui a rejoint le réseau KPMG le 23 mars 2005, représenté par M. Philippe ARNAUD.

Leur mandat, d'une durée de six ans, a débuté avec l'examen des comptes de l'exercice 2003 et se termine avec l'examen des comptes de l'exercice 2008 ; un appel d'offres a été lancé en 2008 pour leur renouvellement ; le choix définitif des commissaires aux comptes sera prononcé par l'assemblée générale du 28 mai 2009.

Dans le cadre de leur mission, les commissaires aux comptes procèdent à l'examen de l'ensemble des comptes sociaux et consolidés d'Aéroports de Paris, des modalités de leur établissement et des procédures de contrôle interne. Ils sont entendus par le comité d'audit.

Le cabinet Ernst & Young est co-commissaire aux comptes des sociétés du Groupe Alyzia. Le cabinet KPMG est commissaire aux comptes d'ADP Ingénierie, d'Aéroports de Paris Management, de Hub Telecom et des SAS Cœur d'Orly Investissement et voyages-aeroportsdeparis.com.

2.5.2.2 Les autres structures de contrôle

Par son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'Etat, Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques dans les domaines financier, de gestion et de contrôle interne (Cour des Comptes, Inspection générale des finances, Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat, Contrôle Général Economique et Financier, Conseil général des ponts et chaussées).

L'entreprise est par ailleurs soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la DGAC et par des organismes extérieurs dans le cadre de l'obtention de certifications.

Elle fait enfin l'objet d'évaluations par les agences de notation financière.

Dans le cadre du renforcement du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques chez Aéroports de Paris, l'année 2008 a été marquée par la mise en place d'une structure projet contrôle interne au sein de la Direction de l'audit et d'un département en charge du management des risques au sein de la Direction de la sûreté et du management des risques.

Sous la conduite du risk manager, une cartographie des risques Groupe a été établie, qui constitue le support au déploiement du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques sur l'ensemble du Groupe.

Parallèlement, les chantiers pilotes mis en place en 2008 ont contribué, au travers du travail d'identification des risques, de formalisation des processus et de définition de points de contrôle, à l'élaboration d'une méthodologie générale pour la démarche de contrôle interne.

L'année 2009 est consacrée au déploiement de la démarche en la concentrant dans l'immédiat sur les risques majeurs du Groupe, dans une perspective de couverture à moyen terme de l'ensemble des activités.

ANNEXE 07

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, ÉTABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

Aux actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris et en application des dispositions de l'article L. 225 235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225 37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

Il appartient au président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la société et donnant les autres informations requises par les articles L. 225-37 du Code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et
- d'attester que ce rapport comporte les autres informations requises à l'article L. 225 37 du Code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

Informations concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du président. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225 37 du Code de commerce.

Autres informations

Nous attestons que le rapport du président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225 37 du Code de commerce.

Paris La Défense et Paris-La Défense, le 23 mars 2009

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe ARNAUD

ERNST & YOUNG AUDIT
Alain Perroux

ANNEXE 08

Non Applicable

ANNEXE 09

LISTE DES DOCUMENTS PUBLIÉS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

INFORMATIONS FINANCIÈRES PUBLIÉES AU TITRE DE L'INFORMATION PERMANENTE

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

17 janvier 2008	Projet de quartier d'affaires Coeur d'Orly : Aéroports de Paris en négociation exclusive avec le groupement Altarea / Foncière des Régions
18 janvier 2008	Trafic pour le mois de décembre 2007
14 février 2008	Forte croissance du chiffre d'affaires en 2007 : + 10,4 %
18 février 2008	Trafic pour le mois de janvier 2008
13 mars 2008	Résultats annuels 2007 et dividende soumis au vote de l'Assemblée générale
17 mars 2008	Trafic pour le mois de février 2008
28 mars 2008	Aéroports de Paris lance le nouveau satellite 4 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle
17 avril 2008	Trafic pour le mois de mars 2008
28 avril 2008	Mise à disposition du document de référence 2007
14 mai 2008	Chiffre d'affaires en hausse de 12,6 % au premier trimestre 2008
16 mai 2008	Trafic pour le mois d'avril 2008
16 juin 2008	Trafic pour le mois de mai 2008
17 juillet 2008	Trafic pour le mois de juin 2008
22 juillet 2008	ADPi : Nouveau contrat à Djeddah (Arabie Saoudite)
13 août 2008	Chiffre d'affaires du premier semestre 2008
18 août 2008	Trafic pour le mois de juillet 2008
29 août 2008	Résultats du premier semestre 2008
16 septembre 2008	Trafic pour le mois d'août 2008
16 octobre 2008	Trafic pour le mois de septembre 2008
21 octobre 2008	Aéroports de Paris et Schiphol Group sur le point de créer une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale
13 novembre 2008	Chiffre d'affaires en hausse de 11,2 % au 30 septembre 2008
16 novembre 2008	Trafic pour le mois d'octobre 2008
20 novembre 2008	Aéroports de Paris a placé avec succès un emprunt obligataire de 500 millions d'euros
1er décembre 2008	Aéroports de Paris et Schiphol Group créent une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale
16 décembre 2008	Trafic pour le mois de novembre 2008
19 décembre 2008	Recommandations AFEP-MEDEF
16 janvier 2009	Trafic pour le mois de décembre 2008
29 janvier 2009	Programme prévisionnel d'investissements 2009-2013
13 février 2009	Croissance soutenue du chiffre d'affaires sur l'année 2008 : + 10,2 %
16 février 2009	Trafic pour le mois de janvier 2009
27 février 2009	Tarifs 2009 des redevances aéroportuaires
12 mars 2009	Résultats 2008 : EBITDA en hausse de 12 %
16 mars 2009	Trafic pour le mois de février 2009
25 mars 2009	Hub télécom acquiert la société Masternaut
16 avril 2009	Trafic pour le mois de mars 2009

Rapports annuels

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr :

- Document de Référence 2007
- Rapport d'activité et de développement durable 2007
- Rapport Environnement et Citoyenneté 2007
- Rapport d'Activité de la Fondation Aéroports de Paris 2007

Déclarations mensuelles de rachat d'actions dans le cadre du contrat de liquidité

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

7 février 2008	Déclaration du mois de janvier 2008
7 mars 2008	Déclaration du mois de février 2008
7 avril 2008	Déclaration du mois de mars 2008
5 mai 2008	Déclaration du mois d'avril 2008
5 juin 2008	Déclaration du mois de mai 2008
5 juillet 2008	Déclaration du mois de juin 2008
7 juillet 2008	Bilan semestriel du contrat de liquidité au 30 juin 2008
5 aout 2008	Déclaration du mois de juillet 2008
5 septembre 2008	Déclaration du mois d'aout 2008
5 octobre 2008	Déclaration du mois de septembre 2008
5 novembre 2008	Déclaration du mois d'octobre 2008
5 décembre 2008	Déclaration du mois de novembre 2008
5 janvier 2009	Déclaration du mois de décembre 2008
7 janvier 2009	Bilan semestriel du contrat de liquidité au 31 décembre 2008
5 février 2009	Déclaration du mois de janvier 2009
5 mars 2009	Déclaration du mois de février 2009
6 avril 2009	Déclaration du mois de mars 2009

Communiqués de presse

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

16 janvier 2008	2007: l'année du cinéma à Aéroports de Paris. Les coulisses des tournages
17 janvier 2008	Projet de quartier d'affaires Coeur d'Orly : Aéroports de Paris en négociation exclusive avec le groupement Altarea / Foncière des Régions
1er février 2008	16ème Salon des formations et métiers aéronautiques (en français uniquement)
12 février 2008	Pour accompagner sa croissance rapide, ADPI filiale d'Aéroports de Paris, renforce ses équipes
18 février 2008	Développement Durable - Aéroports de Paris noté A+ par BMJ Ratings
19 février 2008	Aéroports de Paris : une nouvelle signalétique pour faciliter le parcours du passager
3 mars 2008	Cécile Bichon est nommée Directrice de la Stratégie
25 mars 2008	Forum Emplois des métiers du commerce, de la sûreté et du fret à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle les 25 et 26 mars (en français uniquement)
27 mars 2008	Qualité de service : en 2007, Aéroports de Paris a amélioré les temps de passages aux contrôles de sûreté
28 mars 2008	Aéroports de Paris lance le nouveau satellite 4 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle Signature d'un protocole d'accord entre Aéroports de Paris et Air France
2 avril 2008	Saison IATA été 2008 - Nouvelles lignes et transferts de compagnies sur les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly
3 avril 2008	Energies renouvelables à l'aéroport Paris-Orly - Aéroports de Paris lance un projet de centrale géothermique
9 avril 2008	1 an après, succès pour le CDGVAL : 10 millions de passagers transportés et 2 000 tonnes de CO_2 économisées
10 avril 2008	Jetée du Terminal 2E : Aéroports de Paris a déjà accueilli plus de 85 000 passagers (en français uniquement)
16 avril 2008	Aéroports de Paris ouvre un nouveau quart rénové du Terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle (en français uniquement)
30 avril 2008	Aéroports de Paris double la surface commerciale duty-free du terminal Sud à Paris-Orly
19 mai 2008	Aéroports de Paris mise sur l'aviation d'affaires et investit à Paris- Le Bourget
30 mai 2008	Nouvelle campagne publicitaire d'Aéroports de Paris : «Bienvenue dans un monde de services»
17 juin 2008	Aéroports de Paris et American Express lancent « Devises Express »
26 juin 2008	Achats responsables - Aéroports de Paris lance son uniforme technique en coton équitable
27 juin 2008	Premier week-end de grands départs : Aéroports de Paris se mobilise pour accueillir 900 000 passagers et lance les premiers cours de danse gratuits en aéroport !
1er juillet 2008	Présidence française de l'Union européenne : Lancement de la Saison culturelle européenne dans les aéroports parisiens (en français uniquement)
3 juillet 2008	Préavis de grève national des agents de sûreté du secteur aérien - Aéroports de Paris se mobilise pour informer les passagers

3 juillet 2008	Aéroports de Paris présente son dispositif pour les grands départs (en français uniquement)
10 juillet 2008	Fondation Aéroports de Paris - 58 projets aidés en 2007, dont près de la moitié en faveur des handicapés et de leurs familles
16 juillet 2008	Patrice Hardel est nommé Président d'ADPi
16 juillet 2008	Pascal Bourgue est nommé Président du Conseil d'Administration de l'AFCOV
22 juillet 2008	ADPI, filiale d'Aéroports de Paris, signe un nouveau contrat à Djeddah en Arabie Saoudite
24 juillet 2008	Aéroports de Paris retient The Nuance Group en vue de créer une co-entreprise Mode et Accessoires
30 juillet 2008	Classement annuel des aéroports par Airports Council International : L'aéroport Paris-Charles de Gaulle passe du 7e au 6e rang mondial
20 août 2008	Aéroports de Paris réduit le temps de roulage des avions à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
9 septembre 2008	Aéroports de Paris et Air France présentent le Terminal 2G - Un nouvel atout concurrentiel pour les compagnies régionales à Paris-Charles de Gaulle
18 septembre 2008	Aéroports de Paris et Colette lancent un «Kit de beauté» exclusif pour le voyage
24 septembre 2008	Papa Charlie, l'association soutenue par Aéroports de Paris signe un partenariat inédit avec les Assédic (en français uniquement)
21 octobre 2008	Aéroports de Paris et Schiphol Group sur le point de créer une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale
24 octobre 2008	David-Olivier Tarac est nommé Directeur des opérations financières et des participations (en français uniquement)
30 octobre 2008	Des salariés d'Aéroports de Paris innovent en matière d'économies d'énergie - 100 000 euros d'économies pour 2008 -
12 novembre 2008	Miel et pollen, deux nouveaux bio-indicateurs de la qualité de l'air à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
13 novembre 2008	Aéroports de Paris : une nouvelle caserne pour les pompiers de Paris-Charles de Gaulle
20 novembre 2008	Aéroports de Paris a placé avec succès un emprunt obligataire international de 500 millions d'euros
21 novembre 2008	Prêt pour l'A380, Aéroports de Paris accueille le gros porteur à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle du 21 au 23 novembre (en français uniquement)
1er décembre 2008	Aéroports de Paris et Schiphol Group créent une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale
17 décembre 2008	ADPI, filiale d'ingénierie et d'architecture d'Aéroports de Paris, réalisera le design du siège de la Commission Européenne à Tokyo (Japon)
18 décembre 2008	Les agents d'accueil d'Aéroports de Paris s'initient à la langue des signes
19 décembre 2008	Vacances de Noël : Aéroports de Paris prévoit d'accueillir plus de 3.5 millions de passagers
19 décembre 2008	Recommandations de l'AFEP – MEDEF sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés dont les titres sont admis sur un marché réglementé
22 décembre 2008	Aéroports de Paris ouvre une nouvelle gare de fret à Paris-Orly
6 janvier 2009	Conditions d'exploitation aéronautiques à 18h30 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle Conditions d'exploitation aéronautiques à 10h00 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
28 janvier 2009	Grève nationale du 29 janvier 2009 : conseils aux passagers
30 janvier 2009	Grève surprise de la société Servisair à Paris-Orly Sud, ce matin
30 janvier 2009	Programme d'investissements 2009-2013
1er février 2009	Neige prévue dans la matinée du lundi 2 février : Aéroports de Paris lance des opérations préventives de traitement des pistes et conseille aux passagers de se renseigner sur leur vol auprès de leur compagnie
2 février 2009	Point de la situation à 19h30 Point de la situation à 18h00 Rappel des événements, point de la situation à 12h30, prévisions météo Rappel des événements et point de la situation à 10h30 Point de la situation à Paris-Orly à 9h00
3 février 2009	Duty Free Paris, la co-entreprise entre Aéroports de Paris et The Nuance Group, démarre ses activités à Paris-Charles de Gaulle
4 février 2009	L'accueil événementiel dans nos aéroports : un partenariat signé entre Aéroports de Paris, le comité régional du tourisme Paris Ile de France, le comité des expositions de Paris et VIPARIS.
9 février 2009	Avis de tempête entraînant la suspension du trafic aérien à partir de 20h00.
10 février 2009	Reprise progressive des vols dans les aéroports parisiens
11 février 2009	Aéroports de Paris inaugure sa deuxième crèche d'entreprise
12 février 2009	Prévisions de chutes de neige en région parisienne de jeudi soir à vendredi midi : Aéroports de Paris anticipe et mobilise ses équipes

13 février 2009	Aéroports parisiens : point de la situation à 7h30 Des équipes mobilisées toute la nuit Pas de retard
27 février 2009	Tarifs 2009 des redevances aéroportuaires
16 mars 2009	Nouveau service pour les passagers d'Aéroports de Paris : les bornes de rechargement par JCDecaux Airport et Samsung
18 mars 2009	Grève nationale du 19 mars 2009 : conseils aux passagers.
25 mars 2009	Paris - Charles de Gaulle se hisse au 5ème rang mondial en termes de trafic passagers
30 mars 2009	Paris-Orly terminal Ouest : Aéroports de Paris ouvre une nouvelle salle d'embarquement entièrement rénovée

Publications au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires

15 février 2008	Chiffre d'affaires 4ème trimestre 2007
24 mars 2008	Avis de réunion de l'assemblée générale mixte
28 mars 2008	Comptes annuels 2007 provisoires
7 mai 2008	Convocation de l'assemblée générale mixte
14 mai 2008	Chiffre d'affaires 1er trimestre 2008
14 mai 2008	Comptes 2007 de Hub télécom
30 mai 2008	Comptes 2007 d'Alyzia Airport Services
23 juin 2008	Comptes 2007 d'Aéroports de Paris Management
23 juin 2008	Comptes 2007 d'ADP Ingénierie
25 juin 2008	Comptes 2007 définitifs
13 juin 2008	Chiffre d'affaires 2e trimestre 2008

ANNEXE 10

RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Le présent document de référence inclut tous les éléments du rapport financier annuel mentionné à l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier, ainsi qu'à l'article 222-3 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Les documents mentionnés à l'article 222-3 du règlement précité et les rubriques correspondantes du présent document de référence sont précisés ci-après.

1. Comptes sociaux : voir annexe 3 du présent document de référence.

2. Comptes consolidés du Groupe Aéroports de Paris : voir annexe 1 du présent document de référence.

3. Rapport de gestion :

- Analyse de la situation financière et du résultat : voir chapitres 9 et 10 du présent document de référence.
- Indications sur l'utilisation des instruments financiers par l'entreprise : voir les notes 4.11 à 4.13, 5, 31 et 32 des comptes consolidés et la note 2.10 des comptes sociaux.
- Description des principaux risques et incertitudes : voir chapitre 4 du présent document de référence.
- Eléments susceptibles d'avoir une influence sensible en cas d'offre publique : voir sections 14.1, 15.1, 16.1, 18.1, 18.2, 21.1 et 21.2 du présent document de référence.

4. Déclaration des personnes physiques qui assument la responsabilité du rapport financier annuel : voir chapitre 1 du présent document de référence.

5. Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes sociaux : voir annexe 4 du présent document de référence.

6. Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés : voir annexe 2 du présent document de référence.

Société anonyme au capital de 296.881.806 euros - 552 016 628 RCS Paris - Imprimerie Spéciale Aéroports de Paris - Imprimé sur papier sans chlore

Aéroports de Paris
291 boulevard Raspail
75675 Paris cedex 14

AÉROPORTS DE PARIS

Rapport financier semestriel 2009 incluant les comptes consolidés intermédiaires résumés au 30 juin 2009

This page is left intentionally blank

Aéroports de Paris

Rapport financier semestriel au 30 juin 2009

Le présent rapport financier semestriel est établi conformément au III de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier. Il inclut le rapport semestriel prévu au 3ème alinéa de l'article L. 232-7 du code de commerce.

Aéroports de Paris
Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
Siège social : 291, boulevard Raspail
75675 – PARIS Cedex 14
R.C.S. Paris B 552 016 628

Sommaire

1. Rapport semestriel d'activité 3

2. Déclaration des personnes physiques responsables du rapport financier semestriel 16

3. Rapport des commissaires aux comptes 17

4. Comptes consolidés 19

1. Rapport semestriel d'activité

1.1. Evénements significatifs

Evolution du trafic

Sur le premier semestre 2009, Aéroports de Paris résiste mieux à la baisse du trafic que les cinq principaux aéroports européens. Le trafic de passagers s'établit en baisse de 6,4 % par rapport au 1er semestre 2008 (à 39,9 millions de passagers) : il baisse de 6,6 % à Paris-Charles de Gaulle (27,7 millions de passagers) et de 6,2 % à Paris-Orly (12,3 millions de passagers). Le trafic du 1er trimestre est en baisse de 8,6 % et celui du 2ème trimestre de 4,6 %.

Le mix trafic évolue favorablement puisque le trafic international hors Europe (38,3 % du total) résiste relativement mieux que l'ensemble du trafic (- 4,9 %). Il est en baisse sur tous les faisceaux (- 6,9 % pour l'Amérique du Nord, - 8,0 % pour l'Amérique Latine, - 9,3 % pour l'Asie/Pacifique, - 5,3 % pour le Moyen-Orient), à l'exception de l'Afrique qui croît de 1,6 %. Le trafic avec l'Europe hors France (42,1 % du total) baisse de 7,9 %. Le trafic avec la métropole (19,6 % du total) baisse de 6,4 %. Le taux de correspondance s'établit en hausse de 0,3 point, à 24,4 %.

Les compagnies à bas coût (low-cost), qui représentent près de 12 % du trafic, voient leur trafic baisser, mais de manière moins sensible que l'ensemble du trafic : - 3,3 % sur le 1er semestre 2009. Cette performance tient notamment à la poursuite de la croissance de compagnies telles qu'easyJet et Transavia.com.

Le nombre de mouvements d'avions est en baisse de 5,2 % et s'établit à 370 000. Le taux de remplissage moyen s'élève à 71,7 %, en baisse de 1,1 point par rapport au 1er semestre 2008.

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, le trafic est en baisse de 14,9 % (28 900 mouvements).

L'activité fret chute de 17,2% avec 750 000 tonnes transportées (sur les 5 premiers mois de l'année). Aéroports de Paris reste le premier aéroport en Europe sur cette activité.

Lancement des activités de la co-entreprise Duty Free Paris

Dédiée à la distribution d'articles de mode et d'accessoires dans les aéroports parisiens et détenue à parts égales par Aéroports de Paris et The Nuance Group, Duty Free Paris, a démarré ses activités début février 2009. Elle exploite à fin juillet 2009 23 boutiques dans les terminaux des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, sur une surface totale de 1 600 m². Elle a pour vocation d'exploiter d'ici la fin de l'année 28 points de vente sur 2 500 m² et à partir de 2012, une quarantaine de points de vente répartis sur environ 5 000 m² dont près de 50 % de création de nouvelles surfaces.

Ouverture du dernier quart rénové de du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Le terminal 1 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a fait l'objet d'une importante opération de réhabilitation commencée en avril 2004, selon quatre phases de travaux affectant successivement un quart de l'aérogare. L'ouverture du dernier quart rénové a eu

lieu en avril 2009. La capacité du terminal 1 est alors passée de 8,1 millions à 10,8 millions de passagers par an.

Tarifs des redevances

Les augmentations moyennes des tarifs des redevances principales et accessoires ont été les suivantes :

	Au 1er avril 2009	Au 1er avril 2008
Redevances principales	**+5,5%**	**+3,8%**
Redevance d'atterrissage	-7,3%[1]	+1,6%
Redevance stationnement	+20,0%	+4,9%
Redevance passager	+16,4%	+5,0%
Redevance carburant	-100,0%	+0,0%
Redevances accessoires	**+5,3%**	**+4,7%**

1.2. Présentation des résultats semestriels

1.2.1. Comptes consolidés

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires[2]	1 285,9	1 214,0	*+5,9%*
EBITDA[3]	423,6	405,5	*+4,5%*
Résultat opérationnel courant[4]	247,1	236,6	*+4,4%*
Résultat opérationnel	242,3	232,9	*+4,0%*
Résultat financier	-53,0	-42,3	*+25,3%*
Résultat net part du Groupe	127,3	125,6	*+1,3%*

Changement de segmentation

En application de la norme IFRS 8, une nouvelle segmentation des activités du Groupe a été mise en place à compter du 1er janvier 2009. Cette segmentation rend nos publications plus aisément comparables à celles de nos pairs européens, et notamment Schiphol Group. Elle a pour principaux effets :

- l'éclatement de l'ancien segment services aéroportuaires en deux nouveaux segments : « activités aéronautiques » et « commerces et services »,
- le regroupement au sein du nouveau segment « commerces et services » de l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aérogares notamment). Les activités des filiales de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution Aéroportuaire, Duty Free Paris) se trouvent désormais dans ce segment,

[1] *Hors effet de l'intégration de la redevance de balisage dans la redevance d'atterrissage. En prenant en compte cet effet, les tarifs de la redevance d'atterrissage évoluent en moyenne de - 2,0 %*
[2] *Produits des activités ordinaires*
[3] *Résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises*
[4] *Résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants*

- la répartition des frais de siège, précédemment non affectés, sur les différents segments.

La segmentation comporte désormais 5 segments, contre 4 précédemment :

- Activités aéronautiques : redevances aéronautiques, redevances spécialisées, taxe d'aéroport,
- Commerces et services : revenus commerciaux (y compris ceux des filiales de distribution commerciale en aéroports, Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris), locations en aérogares, parcs et accès, prestations industrielles,
- Immobilier,
- Escale et prestations annexes,
- Autres activités (diversification) : Hub télécom, ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Aéroports de Paris SA.

Les données du 1er semestre 2008 ont été retraitées selon la nouvelle segmentation.

Chiffre d'affaires

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	**1 285,9**	**1 214,0**	***+5,9%***
Aéronautique	692,2	647,3	*+6,9%*
Commerces et services	430,9	425,0	*+1,4%*
Immobilier	107,8	102,2	*+5,5%*
Escale et prestations annexes	94,0	97,3	*-3,4%*
Autres activités	123,5	98,7	*+25,1%*
Eliminations inter-segments	-162,5	-156,6	*+3,8%*

Malgré le fléchissement du trafic, le chiffre d'affaires consolidé s'établit au 1er semestre 2009 en croissance de + 5,9 % à 1 285,9 millions d'euros. Cette forte croissance a été soutenue par :

- le développement des infrastructures et des services : ouvertures de nouvelles infrastructures en 2008 (nouvelle jetée d'embarquement du terminal 2E et terminal régional 2G) et 2009 (fin de la rénovation de CDG1) et création d'une redevance pour financer l'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite en juillet 2008,
- un effet prix lié aux hausses des redevances accordées au 1er avril 2008 et au 1er avril 2009,
- la progression du chiffre d'affaires des commerces (+ 1,4 %) qui bénéficient de l'extension des surfaces commerciales dans les nouvelles infrastructures et de la poursuite de la croissance du chiffre d'affaires par passager,
- la forte progression du chiffre d'affaires de l'immobilier (+ 5,5 %), qui bénéficie des commercialisations réalisées en 2008,
- la poursuite de la croissance des activités de diversification (+ 25,1 %),
- des éléments non récurrents liés aux conditions climatiques exceptionnelles qui ont eu un impact positif sur les activités de dégivrage,
- malgré la baisse du chiffre d'affaires du segment escale et prestations annexes (- 3,4 %) qui pâtit de la baisse du trafic.

EBITDA

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	1 285,9	1 214,0	*+5,9%*
Production immobilisée	22,4	26,9	*-16,6%*
Charges courantes	-890,4	-837,2	*+6,3%*
Achats consommés	-93,7	-84,0	*+11,5%*
Services extérieurs	-328,2	-303,5	*+8,1%*
Charges de personnel	-375,4	-351,2	*+6,9%*
Impôts et taxes	-82,1	-81,5	*+0,7%*
Autres charges d'exploitation	-11,0	-17,0	*-35,1%*
Autres charges et produits	5,7	1,9	194,8%
EBITDA	**423,6**	**405,5**	***+4,5%***
EBITDA / CA	32,9%	33,4%	*-0,5 pt*

L'EBITDA poursuit sa progression (+ 4,5 % à 423,6 millions d'euros), grâce à un effort de maîtrise des charges courantes, malgré l'augmentation de la base de coûts liée aux mises en service des nouvelles installations.

La production immobilisée est constituée de Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST), qui correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Elle est en baisse par rapport à 2008 en raison de la baisse des études sur les projets d'infrastructures.

Les achats sont en hausse de 11,5 % à 93,7 millions d'euros, en raison de la progression des achats de produits de dégivrage et des achats de marchandises des filiales.

Les services extérieurs progressent de 8,1 % à 328,2 millions d'euros, sous l'effet de l'augmentation des coûts liés à l'introduction du service d'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite (à partir de fin juillet 2008), de l'augmentation des charges de prestations externes des filiales (notamment ADP Ingénierie et Alyzia), et de la hausse des charges d'entretien et de maintenance (ouverture de nouvelles infrastructures). En revanche, les rémunérations d'intermédiaires sont en baisse grâce aux efforts de réduction des charges entrepris en 2009. De surcroît, le 1er semestre 2008 avait été impacté par les charges liées à une campagne publicitaire qui n'a pas été reconduite en 2009.

Les charges de personnel augmentent de 6,9 % à 375,4 millions d'euros.

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Charges de personnel	**375,4**	**351,2**	***+6,9%***
ADP SA	261,1	258,5	*+1,0%*
Groupe Alyzia	67,4	58,8	*+14,6%*
Autres filiales	46,9	33,9	*+38,3%*
Effectifs moyens	**11 990**	**11 613**	***3,2%***
ADP SA	7 120	7 394	*-3,7%*
Groupe Alyzia	3 378	3 127	*8,0%*
Autres filiales	1 492	1 092	*36,6%*

Les effectifs de la maison-mère sont en baisse de 3,7 %, et les charges de personnel de la maison-mère sont en augmentation de 1,0 % à 262,2 millions d'euros. Les effectifs du Groupe Alyzia progressent de 8,0 % en raison du transfert des activités d'assistance en

escale depuis Aéroports de Paris SA et de la croissance de l'activité d'Alyzia Sûreté. La hausse des effectifs des autres filiales s'explique pour l'essentiel par la progression des effectifs d'ADP Ingénierie et de Hub télécom, consécutive à la croissance de ces filiales.

Les impôts et taxes augmentent légèrement (à 82,1 millions d'euros) sous l'effet de la hausse des impôts et taxes des filiales.

Les autres charges d'exploitation sont en baisse de 35 % à 11,0 millions d'euros, le 1er semestre 2008 ayant été affecté par des éléments non récurrents.

Les autres charges et produits comprennent notamment les dépréciations de créances et les dotations aux provisions (nettes de reprises). Ils s'établissent à 5,7 millions d'euros.

Aéroports de Paris a annoncé le 12 mars 2009 la mise en place d'un plan d'économies structurelles devant permettre des économies de 17 millions d'euros en 2009 et 30 millions d'euros en 2010. Compte tenu de l'environnement économique et des perspectives de trafic pour 2009, Aéroports de Paris a en outre décidé la mise en place d'un plan additionnel d'économies conjoncturelles de 25 millions d'euros reposant principalement sur le gel des embauches et des mesures d'économies sur les charges externes. A mi-parcours, les plans d'économies ont pu générer une économie globale de charges de 21 millions d'euros, en ligne avec l'objectif de 42 millions d'euros pour 2009.

Résultat opérationnel courant

Sous l'effet de mises en services importantes en 2008 et 2009, les dotations aux amortissements progressent de 4,5 % à 176,5 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant est en hausse de 4,4 % à 247,1 millions d'euros.

Résultat opérationnel

Après prise en compte d'éléments non récurrents liés essentiellement à la réorganisation des activités d'assistance en escale, le résultat opérationnel s'établit à 242,3 millions d'euros, en hausse de 4,0 %.

Résultat financier

Le résultat financier est une charge de 53,0 millions d'euros, en hausse de 25,3 %, en raison de la progression des charges brutes liées à l'endettement provenant pour l'essentiel de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008.

Résultat net

La quote-part des sociétés mises en équivalence s'élève à 2,8 millions d'euros (contre 0,6 millions d'euros au 1er semestre 2008), en lien avec l'acquisition de 8 % de Schiphol Group en décembre 2008.

La charge d'impôt est en baisse de 1,8 % à 64,5 millions d'euros, ce qui permet au résultat net de s'établir en hausse de 1,7 % à 127,7 millions d'euros.

1.2.2. Analyse par segment

Activités aéronautiques

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	692,2	647,3	*+6,9%*
Redevances aéronautiques	*376,0*	*376,4*	*-0,1%*
Redevances spécialisées	*86,2*	*61,2*	*+40,8%*
Taxe d'aéroport	*207,4*	*185,9*	*+11,6%*
Autres recettes	*22,6*	*23,8*	*-4,7%*
EBITDA	154,5	155,2	*-0,5%*
Résultat opérationnel courant	40,9	49,8	*-18,0%*

L'impact de la baisse du trafic sur les redevances aéronautiques[5] est compensé par les augmentations tarifaires (+ 3,8 % en moyenne au 1er avril 2008 et + 5,5% en moyenne au 1er avril 2009) et l'accroissement du nombre de postes de stationnement des avions au contact des aérogares (redevance stationnement en hausse de 13,1 %).

Les redevances spécialisées sont tirées par l'introduction de nouveaux services et par les ouvertures de nouvelles capacités. Ainsi, les prestations d'accueil des personnes handicapées ou à mobilité réduite, assurées depuis juillet 2008, génèrent un chiffre d'affaires additionnel de 15,8 millions d'euros en 2009. Les revenus liés aux capacités de tri des bagages et de banques d'enregistrement augmentent de 4,1 millions d'euros du fait de l'ouverture des nouvelles installations. Enfin, les prestations de dégivrage sont en hausse de 4,6 millions d'euros, l'hiver 2008/2009 ayant été plus rigoureux que l'hiver 2007/2008.

La taxe d'aéroport, dédiée principalement au financement des activités de sûreté, s'élève à 9,5 euros par passager au départ depuis le 1er janvier 2009 (8,75 euros en 2008). Elle s'élève à 207,4 millions d'euros et inclut 17,1 millions d'euros de produits à recevoir.

L'EBITDA reste stable à 154,5 millions d'euros, ce qui porte le taux de marge brute à 22,3 %, en baisse de 1,7 point par rapport au 1er semestre 2008.

Les dotations aux amortissements augmentent de 7,8 % à 113,6 millions d'euros, tirées par les mises en services importantes intervenues en 2008 et 2009. Le résultat opérationnel courant ressort en baisse de 18 %, à 40,9 millions d'euros.

---

[5] *Redevances passagers, atterrissage (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance balisage), stationnement (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance carburant)*

Commerces et services

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	430,9	425,0	*+1,4%*
EBITDA	198,1	191,1	*+3,7%*
Résultat opérationnel courant	159,8	151,1	*+5,7%*

Décomposition du chiffre d'affaires :

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	**430,9**	**425,0**	***+1,4%***
Activités commerciales	178,5	176,1	*+1,4%*
Redevances	*120,8*	*119,3*	*+1,3%*
Société de Distribution Aéroportuaire & Duty Free Paris	*89,4*	*87,2*	*+2,6%*
Eliminations	*-31,7*	*-30,4*	*+4,3%*
Parcs et accès	72,1	77,4	*-6,9%*
Prestations industrielles	36,7	40,5	*-9,4%*
Recettes locatives	50,0	40,2	*+24,3%*
Autres	93,6	90,8	*+3,1%*

Malgré la baisse du trafic, les activités commerciales sont en hausse de 1,4 %. Les redevances provenant des boutiques, des bars et restaurants, de la publicité, des activités banques et change et des loueurs de voitures sont en hausse de 1,3 % à 120,8 millions d'euros. Au sein de cet ensemble et malgré la baisse du trafic, les boutiques en zone réservée progressent de 3,9 % (après élimination d'éléments non récurrents) sous l'effet de la poursuite de l'augmentation du chiffre d'affaires par passager. Ce dernier progresse de 9,8 % à 12,3 euros tiré par le développement de nouvelles surfaces et d'un mix trafic favorable (croissance du poids des faisceaux internationaux). Le chiffre d'affaires provenant des filiales Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris progresse de 2,6 % à 89,4 millions d'euros[6]. Le chiffre d'affaires des parcs et accès sont en baisse de 6,9 % en raison de la baisse du trafic. Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'électricité et d'eau) diminue de 9,4 % en raison du transfert des prestations de confort climatique aux recettes locatives du même segment. A périmètre constant, le chiffre d'affaires augmente de 6,6 % en raison des ouvertures des nouvelles infrastructures et de la hausse du prix d'achat du gaz sur lequel sont indexés les revenus de ces prestations. Les revenus locatifs (locations de locaux en aérogares) bénéficient des nouvelles locations dans les installations ouvertes en 2008 et 2009 et du transfert des prestations de confort climatique. Les autres produits sont essentiellement constitués de prestations internes.

Grâce aux efforts de maitrise des charges, l'EBITDA du segment progresse de 3,7 % à 198,1 millions d'euros, le 1er semestre 2008 ayant été pénalisé par des dotations aux provisions (nettes de reprises) d'un montant de 4,1 millions d'euros (1,0 millions d'euros au 1er semestre 2009). Le taux de marge brute s'établit ainsi à 46,0 %, en hausse d'un point par rapport au 1er semestre 2008.

[6] *Part Aéroports de Paris (50 %), dont 87,6 millions d'euros pour Société de Distribution Aéroportuaire*

Les dotations aux amortissements sont en baisse de 3,9 % à 38,3 millions d'euros, ce qui permet au résultat opérationnel courant de s'établir en hausse de 5,7 %, à 159,8 millions d'euros.

Immobilier

En millions d'euros	**30/06/09**	**30/06/08**	**2009 / 2008**
Chiffre d'affaires	107,8	102,2	*+5,5%*
EBITDA	62,2	53,4	*+16,5%*
Résultat Opérationnel Courant	46,7	38,0	*+23,0%*

Le chiffre d'affaires du segment Immobilier poursuit son développement (+ 5,5 %) à 107,8 millions d'euros grâce à la forte croissance forte du chiffre d'affaires réalisé avec des tiers. Ce dernier s'élève à 83,8 millions d'euros, en forte croissance (+ 8,6 %), tiré par les commercialisations effectuées en 2008 (gare de fret à Paris-Orly et extension du hub FedEx à Paris-Charles-de Gaulle). Il bénéficie également de l'impact positif de l'indexation des contrats sur l'indice du coût de la construction (+ 6,2 % en moyenne appliqués au 1er janvier 2009). Le chiffre d'affaires interne s'élève à 24,0 millions d'euros, en baisse de 4,3 %.

L'EBITDA s'établit en forte hausse (+ 16,5 %) à 62,2 millions d'euros, la croissance des charges étant moins dynamique que celle du chiffre d'affaires. Il bénéficie par ailleurs de reprises de provisions (nettes de dotations) pour 9,4 millions d'euros au 1er semestre 2009 contre 3,5 millions d'euros au 1er semestre 2008. Le taux de marge brute s'établit à 57,7 %, en hausse de 5,5 points.

Les dotations aux amortissements sont stables, à 15,5 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant ressort à 46,7 millions d'euros, en hausse de 23,0 %.

Escale et prestations annexes

En millions d'euros	**30/06/09**	**30/06/08**	**2009 / 2008**
Chiffre d'affaires	**94,0**	**97,3**	**-3,4%**
EBITDA	-1,8	-7,9	*-77,5%*
Résultat opérationnel courant	-3,0	-9,2	*-67,5%*

Le chiffre d'affaires du segment d'assistance en escale et prestations annexes est en baisse de 3,4 % au 1er semestre 2009. Particulièrement affectée par la baisse du trafic, le chiffre d'affaires de l'activité d'assistance en escale est en baisse de 9,0 %, les gains de nouveaux contrats n'ayant pas suffit à compenser les pertes de contrats et la réduction de l'activité de certaines compagnies clients qui sont en moyenne plus fragiles que la moyenne des compagnies opérant sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. L'activité de sûreté est en revanche en hausse de 14,6 % à 26,5 millions d'euros, en raison de renégociations de contrats et de la hausse du volume de prestations rendues.

La réorganisation de cette activité, commencée en 2007, est désormais achevée. Elle a permis le regroupement de l'activité d'assistance en escale et prestations annexes au sein de la filiale Alyzia.

Un plan d'économies devant permettre de réduire le déficit courant en 2009et faire face à la baisse du trafic a été mis en place. Sous l'effet de la maitrise des charges de personnel et des achats et charges externes issue de la mise en œuvre de ce plan d'économies, l'EBITDA se redresse et s'établit à - 1,8 millions d'euros, contre - 7,9 millions au 1er semestre 2008.

Le résultat opérationnel courant s'élève à - 3,0 millions d'euros (- 9,2 millions d'euros au 1er semestre 2008).

Dans ces conditions, le Groupe maintient son objectif d'une réduction de son déficit opérationnel courant pour l'exercice 2009.

Autres activités

En millions d'euros	**30/06/09**	**30/06/08**	**2009 / 2008**
Chiffre d'affaires	123,5	98,7	*+25,1%*
EBITDA	9,9	13,7	*-27,7%*
Résultat opérationnel courant	2,4	6,7	*-63,9%*

ADP Ingénierie poursuit un développement soutenu grâce à la montée en charge des contrats signés en 2007, 2008 et 2009 notamment à Djeddah (Arabie Saoudite), à Bogota (Colombie), à l'île Maurice et en Libye (Tripoli, Benghazi et Sebah). Son chiffre d'affaires s'élève à 60,0 millions d'euros, en hausse de plus de 43 %. L'EBITDA s'établit à 3,5 millions d'euros (+ 6,5 %) et le résultat opérationnel courant à 3,1 millions d'euros (+ 3,8 %). A fin juin, le carnet de commandes reste très élevé : il s'établit à 290 millions d'euros.

Hub télécom a acquis le 8 avril 2009 la société Masternaut, leader européen des solutions de géolocalisation. Le chiffre d'affaires du groupe Hub télécom s'élève à 54,7 millions d'euros, en hausse de 12,4 %. A périmètre constant, le chiffre d'affaires est cependant en recul de 4,3 %, du fait notamment de l'impact de la crise économique sur les ventes de solutions de traçabilité/mobilité au sein de Hub Telecom Région. L'EBITDA s'élève à 8,1 millions d'euros, en baisse de près de 28 %. Le résultat opérationnel courant s'établit à 1,1 millions d'euros, en baisse de près de 76 %, en raison notamment du poids des dotations aux amortissements.

L'effet positif de la mise en œuvre du contrat de gestion de l'aéroport de la République de Maurice, signé à l'automne 2008, ne suffit pas à compenser le recul de l'activité des autres aéroports gérés par Aéroports de Paris Management. Le chiffre d'affaires s'élève à 5,5 millions d'euros (- 7,9 %), l'EBITDA à 0,3 million d'euros et le résultat opérationnel courant à 0,2 million d'euros.

1.3. Flux de trésorerie

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	309,0	314,1
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	-284,0	-299,4
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	-4,0	-228,6
Variation de la trésorerie	**21,1**	**-213,9**
Trésorerie d'ouverture	364,6	507,8
Trésorerie de clôture	385,8	293,9

Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08
Résultat opérationnel	242,3	232,9
Amortissements et provisions	164,9	167,0
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie	-5,0	-0,6
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôts	**402,2**	**399,3**
Variation du besoin en fonds de roulement	-34,8	-13,1
Impôts payés	-58,3	-72,1
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	**309,0**	**314,1**

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08
Investissements corporels et incorporels	-183,4	-201,9
Variation des avances et dettes sur acquisitions d'immobilisations	-89,8	-101,6
Autres flux liés aux activités d'investissement	-10,8	4,1
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissements	**-284,0**	**-299,4**

Sur les 183,4 millions d'euros investis par le Groupe au cours du 1er semestre 2009, 169,2 millions d'euros ont été investis par la maison-mère. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, ils ont porté sur la poursuite des études relatives au satellite 4, l'extension d'une gare de fret louée à FedEx, la fin de la réhabilitation du terminal 1 avec l'ouverture au public du dernier quart rénové en mars 2009 et le début des travaux relatifs à la fusion des terminaux A et C. Les filiales ont investi 14,2 millions d'euros, dont 7,0 millions par Hub télécom.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

En millions d'euros	30/06/09	30/06/08
Encaissements provenant des emprunts à long terme	201,5	1,1
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-136,5	-161,2
Autres flux liés aux activités de financement	-68,9	-68,5
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**-4,0**	**-228,6**

Au cours du 1er semestre 2009, Aéroports de Paris a procédé au tirage d'un prêt auprès de la Banque européenne d'investissements (BEI), destiné à financer le satellite 4 de Paris-Charles de Gaulle, pour un montant de 200 millions d'euros à échéance 2021 et rémunéré au taux variable d'Euribor 3 mois + 0,977 %.

Les autres flux correspondent principalement aux intérêts financiers payés (111,7 millions d'euros) et aux produits financiers encaissés (44,7 millions d'euros).

1.4. Endettement financier

En millions d'euros	Au 30/06/09	Au 31/12/08
Dettes financières	2 865,8	2 677,5
Instruments financiers dérivés passif	13,7	7,3
Endettement financier brut	**2 879,5**	**2 684,9**
Instruments financiers dérivés actif	-55,6	-58,2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-412,1	-373,0
Endettement financier net	**2 411,8**	**2 253,7**
Dettes nettes / fonds propres	**0,78**	**0,73**

L'augmentation de l'endettement s'explique essentiellement par le tirage du prêt BEI décrit dans le paragraphe « Flux de trésorerie liés aux activités de financement » ci-dessus.

1.5. Perspectives 2009

Sur la base d'une hypothèse de baisse du trafic de passagers comprise entre - 4,5 % et - 6,5 %, Aéroports de Paris maintient sa prévision de légère croissance du chiffre d'affaires pour l'exercice 2009. L'EBITDA 2009 devrait être du même ordre de grandeur que l'EBITDA 2008. Aéroports de Paris maintient son anticipation d'une croissance de l'EBITDA comprise entre + 50 % et + 60 % entre 2005 et 2010.

Pour faire face à l'environnement économique actuel, Aéroports de Paris a annoncé en mars 2009 l'adoption d'un programme structurel d'économies visant à réduire les coûts de 17 millions d'euros en 2009 et de 30 millions d'euros en 2010, ainsi que l'adoption de mesures d'économies additionnelles liées au contexte de 2009 pour un montant de 25 millions d'euros. Ces mesures d'économies sont assorties d'un report de 100 millions d'euros d'investissements initialement prévus en 2009. Le programme évolue conformément à nos attentes.

Pour ce qui concerne l'activité d'assistance en escale, Aéroports de Paris vise toujours une baisse sensible du chiffre d'affaires et une réduction de son déficit opérationnel courant en 2009.

Les données, hypothèses et estimations présentées ci-dessus sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées. Aéroports de Paris ne prend aucun engagement ni ne donne aucune garantie quant à la réalisation des objectifs décrits ci-dessus.

1.6. Facteurs de risques

Les principaux risques et incertitudes auxquels le Groupe est confronté sont décrits dans le paragraphe 4.1 « Facteurs de risques » du document de référence 2008 enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers le 30 avril 2009 sous le numéro R.09-038. Cette description des principaux risques reste valable à la date de diffusion du présent rapport financier semestriel pour l'appréciation des risques et incertitudes majeurs pouvant affecter le Groupe sur la fin de l'exercice en cours. Il n'est pas anticipé d'incertitudes ou de risques significatifs autres que ceux présentés dans le document de référence.

1.7. Principales conventions entre parties liées

Aucune convention entre Aéroports de Paris SA et des parties liées ayant influé significativement sur la situation financière ou les résultats de la Société, n'est intervenue au cours du 1er semestre 2009.

1.8. Evénements survenus depuis le 30 juin 2009

Renouvellement du Conseil d'Administration

Lors de l'assemblée générale du 28 mai 2009, les actionnaires ont renouvelé les mandats d'administrateurs d'Aéroports de Paris de M. Jacques Gounon, M. Pierre Graff et Mme Françoise Malrieu. Ils ont par ailleurs nommé M. Henri Giscard d'Estaing, M. Jos Nijhuis et M. Pieter M. Verboom en qualité d'administrateurs. Ils ont également désigné trois censeurs, M. Vincent Capo-Canellas, M. Bernard Irion et Mme Christine Janodet.

Dans le cadre de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les salariés d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales ont élu, à l'issue d'un vote en date du 26 juin 2009, six représentants au conseil d'administration. Il s'agit de M. Arnaud Framery (CGT), M. Serge Gentili (CGT-FO), M. Nicolas Golias (CGT), M. Frédéric Mougin (CGT), M. Jean-Paul Jouvent (UNSA-SAPAP) et M. Jean-Louis Pigeon (CFE-CGC).

Par décret en date du 8 juillet 2009, ont été nommés membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris, en qualité de représentants de l'Etat, M. Dominique Bureau, M. Jérôme Fournel, M. Frédéric Perrin, M. Rémy Rioux, Mme Michèle Rousseau et M. Jean-Claude Ruysschaert.

Les mandats de ces administrateurs et de ces censeurs, d'une durée de cinq ans, ont pris effet le 15 juillet 2009.

Enfin, M. Graff a été renouvelé dans ses fonctions de Président-directeur général par décret en date du 24 juillet 2009.

Emission d'un emprunt obligataire

Aéroports de Paris a procédé à l'émission d'un emprunt obligataire de 250 millions de francs suisses dont la date de règlement et de jouissance est le 15 juillet 2009 et la date de remboursement prévue le 15 juillet 2015. Cet emprunt, émis avec une marge de re-offer de 103 points de base, est rémunéré au taux fixe de 3,125 % et bénéficie dès le départ d'une garantie de change intégrale

2. Déclaration des personnes physiques responsables du rapport financier semestriel

Responsables du rapport financier semestriel

Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris.

Laurent Galzy, Directeur général adjoint finances et administration.

Attestation des responsables

Nous attestons que, à notre connaissance, les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

3. Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés d'Aéroports de Paris, relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2009, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

1. Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les éléments suivants exposés dans l'annexe aux comptes semestriels consolidés résumés :

- La note 3.1.3. décrit l'état des procédures en cours relatives au contrat de régulation économique;
- La note 3.3 expose le changement de méthode comptable lié à l'adoption par Aéroports de Paris de la norme IFRS 8, dont l'application est obligatoire à compter du 1er janvier 2009 et qui requiert une modification de la présentation de l'information sectorielle.

2. Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 août 2009

Les Commissaires aux Comptes,

KPMG Audit	ERNST & YOUNG et Autres
Département de KPMG S.A.	
Bernard Cattenoz	Alain Perroux

4. Comptes consolidés semestriels résumés

Les comptes consolidés semestriels résumés sont présentés dans le document joint au présent rapport.

Comptes consolidés

intermédiaires résumés

au 30 juin 2009

Sommaire

Page

- **Compte de résultat consolidé 3**
- **Bilan consolidé 4**
- **Tableau des flux de trésorerie consolidés 5**
- **Tableau de variation des capitaux propres consolidés 6**
- **État du résultat global 6**
- **Annexe aux comptes consolidés 7**

Note 1 - Déclaration de conformité 7
Note 2 - Remarques liminaires 7
Note 3 - Comparabilité des exercices 7
Note 4 - Règles et méthodes comptables 14
Note 5 - Soldes intermédiaires de gestion 15
Note 6 - Information sectorielle 16
Note 7 - Produit des activités ordinaires 17
Note 8 - Autres produits opérationnels courants 18
Note 9 - Production immobilisée 18
Note 10 - Achats consommés 18
Note 11 - Coût des avantages du personnel 19
Note 12 - Autres charges opérationnelles courantes 22
Note 13 - Amortissements, dépréciations et provisions 23
Note 14 - Autres produits et charges opérationnels 24
Note 15 - Résultat financier 25
Note 16 - Entreprises mises en équivalence 27
Note 17 - Impôts 29
Note 18 - Résultat par action 32
Note 19 - Immobilisations incorporelles 33
Note 20 - Immobilisations corporelles 34
Note 21 - Immeubles de placement 35
Note 22 - Autres actifs financiers 37
Note 23 - Stocks 38
Note 24 - Clients et comptes rattachés 38
Note 25 - Autres créances et charges constatées d'avance 39
Note 26 - Trésorerie et équivalents de trésorerie 39
Note 27 - Capitaux propres 40
Note 28 - Provisions 41
Note 29 - Dettes financières 42
Note 30 - Instruments financiers 44
Note 31 - Autres passifs non courants 48
Note 32 - Fournisseurs et comptes rattachés 48
Note 33 - Autres dettes et produits constatés d'avance 48
Note 34 - Flux de trésorerie 49
Note 35 - Engagements hors bilan 50
Note 36 - Informations sur les coentreprises 51
Note 37 - Liste des sociétés du périmètre de consolidation 52

Compte de résultat consolidé

(en milliers d'euros)	*Notes*	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Produit des activités ordinaires	*7*	**1 285 882**	**1 213 952**
Autres produits opérationnels courants	*8*	4 014	2 084
Production immobilisée	*9*	22 408	21 925
Production stockée		10	4 955
Achats consommés	*10*	(93 656)	(84 001)
Charges de personnel	*11*	(375 447)	(351 188)
Autres charges opérationnelles courantes	*12*	(421 271)	(402 051)
Dotations aux amortissements	*13*	(176 516)	(168 933)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	*13*	(2 404)	(231)
Dotations aux provisions, nettes des reprises	*13*	4 050	56
Résultat opérationnel courant		**247 071**	**236 568**
Autres produits et charges opérationnels	*14*	(4 769)	(3 685)
Résultat opérationnel		**242 302**	**232 883**
Produits financiers	*15*	42 109	47 061
Charges financières	*15*	(95 072)	(89 324)
Résultat financier	*15*	**(52 963)**	**(42 263)**
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	*16*	2 877	645
Résultat avant impôt		**192 215**	**191 266**
Impôts sur les résultats	*17*	(64 503)	(65 689)
Résultat de la période		**127 713**	**125 577**
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires		*444*	*2*
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère		*127 268*	*125 575*
Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions ordinaires de la société mère :			
Résultat de base par action (en euros)	*18*	1,29	1,27
Résultat dilué par action (en euros)	*18*	1,29	1,27

Bilan consolidé

ACTIFS *(en milliers d'euros)*	*Notes*	Au 30.06.2009	Au 31.12.08
Immobilisations incorporelles	*19*	69 800	52 783
Immobilisations corporelles	*20*	5 377 580	5 400 326
Immeubles de placement	*21*	329 238	293 736
Participations dans les entreprises mises en équivalence	*16*	398 475	401 601
Autres actifs financiers non courants	*22*	53 936	53 553
Actifs d'impôt différé	*17*	1 370	1 837
Actifs non courants		**6 230 398**	**6 203 837**
Stocks	*23*	15 634	11 369
Clients et comptes rattachés	*24*	594 846	518 904
Autres créances et charges constatées d'avance	*25*	104 387	112 699
Autres actifs financiers courants	*22*	73 751	82 386
Actifs d'impôt exigible	*17*	3 338	1 448
Trésorerie et équivalents de trésorerie	*26*	412 130	372 997
Actifs courants		**1 204 086**	**1 099 802**
TOTAL DES ACTIFS		**7 434 484**	**7 303 638**

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS *(en milliers d'euros)*	*Notes*	Au 30.06.2009	Au 31.12.08
Capital	*27*	296 882	296 882
Primes liées au capital	*27*	542 747	542 747
Actions propres	*27*	(2 589)	(4 190)
Ecarts de conversion	*27*	(2 066)	(2 192)
Résultats antérieurs non distribués	*27*	2 128 325	1 990 910
Résultat de la période (part du groupe)		127 268	272 561
Intérêts minoritaires	*27*	1 209	773
Capitaux propres		**3 091 776**	**3 097 491**
Emprunts et dettes financières à long terme	*29*	2 336 627	2 592 052
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	*11*	294 835	301 591
Autres provisions non courantes	*28*	-	38
Passif d'impôt différé	*17*	151 896	138 623
Autres passifs non courants	*31*	31 225	31 135
Passifs non courants		**2 814 582**	**3 063 439**
Fournisseurs et comptes rattachés	*32*	380 073	476 814
Autres dettes et produits constatés d'avance	*33*	489 694	446 763
Emprunts et dettes financières à court terme	*29*	542 880	92 805
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	*11*	35 311	35 311
Autres provisions courantes	*28*	80 142	84 563
Passif d'impôt exigible	*17*	26	6 453
Passifs courants		**1 528 126**	**1 142 708**
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		**7 434 484**	**7 303 638**

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	*Notes*	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Résultat opérationnel		**242 302**	**232 884**
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions		164 881	167 029
- Moins-values de cession d'actifs immobilisés		(1 563)	187
- Autres		(5 100)	253
Charges financières hors coût de l'endettement net		1 679	(1 015)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		**402 199**	**399 338**
Augmentation des stocks		(63)	(5 753)
Augmentation des clients et autres débiteurs		(54 619)	(37 665)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs		19 832	30 279
Variation du besoin en fonds de roulement		**(34 850)**	**(13 138)**
Impôts sur le résultat payés		(58 312)	(72 091)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		**309 037**	**314 108**
Acquisition de filiales (nette de la trésorerie acquise)	*34*	(25 840)	-
Investissements corporels et incorporels	*34*	(183 416)	(201 919)
Acquisitions de participations non intégrées		(170)	(78)
Variation des autres actifs financiers		7 643	3 815
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		1 844	121
Dividendes reçus		5 740	276
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(89 753)	(101 639)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		**(283 952)**	**(299 424)**
Subventions reçues au cours de la période		1 874	-
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		-	29
Achats d'actions propres (nets de cessions)		1 935	(1 120)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(136 490)	(161 224)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(9)	-
Encaissements provenant des emprunts à long terme		201 463	1 135
Remboursement des emprunts à long terme		(6 050)	(4 280)
Variation des autres passifs financiers		301	(755)
Intérêts payés		(111 692)	(125 138)
Produits financiers encaissés		44 714	62 768
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		**(3 953)**	**(228 585)**
Incidences des variations de cours des devises		15	(7)
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		**21 146**	**(213 909)**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	*34*	364 605	507 802
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	*34*	385 751	293 893

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Ecarts de con-version	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minori-taires	Total
Situation au 01/01/2008	**296 882**	**542 747**	**(3 704)**	**(1 270)**	**-**	**2 152 931**	**2 987 586**	**-**	**2 987 586**
Résultat global du 1er semestre 2008.....				(138)		125 575	125 437	2	125 439
Mouvements sur actions propres			(701)			(419)	(1 120)		(1 120)
Dividendes						(161 224)	(161 224)		(161 224)
Autres variations						(2)	(2)	28	27
Situation au 30/06/2008	**296 882**	**542 747**	**(4 405)**	**(1 408)**	**-**	**2 116 862**	**2 950 678**	**30**	**2 950 708**

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Ecarts de con-version	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minori-taires	Total
Situation au 01/01/2009	**296 882**	**542 747**	**(4 190)**	**(2 192)**	**-**	**2 263 471**	**3 096 718**	**773**	**3 097 491**
Résultat global du 1er semestre 2009.....				126		128 283	128 409	426	128 835
Mouvements sur actions propres			1 601			334	1 935		1 935
Dividendes						(136 490)	(136 490)	(9)	(136 499)
Autres variations						(5)	(5)	19	14
Situation au 30/06/2009	**296 882**	**542 747**	**(2 589)**	**(2 066)**	**-**	**2 255 593**	**3 090 567**	**1 209**	**3 091 776**

Voir les commentaires en note 27.

État du résultat global

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
RÉSULTAT DE LA PÉRIODE	**127 713**	**125 577**
Autres éléments de résultat global pour la période, nets d'impôt :		
- Différences de conversion	108	(138)
- Autres variations	1 014	-
Total	**1 122**	**(138)**
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE	**128 835**	**125 439**
Résultat global total pour la période attribuable :		
- aux intérêts minoritaires	*426*	*2*
- aux propriétaires de la société mère	*128 409*	*125 437*

Annexe aux comptes consolidés

Note 1 - Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 juin 2009 ont été préparés en conformité avec la norme internationale d'information financière IAS 34 - *Information financière intermédiaire*. Ils ne comportent pas l'intégralité des informations requises pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2008.

Note 2 - Remarques liminaires

AÉROPORTS DE PARIS est une entreprise qui est domiciliée en France. Les états financiers consolidés intermédiaires résumés de la Société pour les six mois écoulés au 30 juin 2009 comprennent la Société et ses filiales (l'ensemble désigné comme le « Groupe »), ainsi que la quote-part du Groupe dans les entreprises associées ou sous contrôle conjoint.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été arrêtés par le conseil d'administration le 27 août 2009.

Les états financiers consolidés du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2008 sont disponibles sur demande au siège social de la Société situé au 291, boulevard Raspail – 75014 Paris ou sur www.aeroportsdeparis.fr.

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro.

Note 3 - Comparabilité des exercices

3.1. Evénements significatifs

3.1.1. Accord de coopération industrielle

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont conclu un accord de coopération industrielle de long terme et de prise de participations croisées effectif au 1er décembre 2008, chacune des sociétés prenant une participation de 8 % dans le capital de l'autre. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités.

D'une durée initiale de douze ans, l'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un Comité de Coopération Industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group.

- huit Comités de Pilotage, co-présidés par les deux sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque société, sont chargés de mettre en place la coopération dans les huit domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable et achats.

Par ailleurs le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et à son comité d'audit ; réciproquement, le « Chief Executive Officer » et le « Chief Financial Officer » de Schiphol Group ont été nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris et le

« Chief Executive Officer » de Schiphol Group est devenu membre du comité de la stratégie et des investissements.
Aéroports de Paris et Schiphol Group ont identifié des synergies combinées de revenus et de coûts qui produiront des effets à partir de l'année 2010.

Le prix d'acquisition par Aéroports de Paris des actions de Schiphol Group représentant 8% du capital et des droits de vote de la société s'élève à 375,1 millions d'euros dont 5,5 millions d'euros de frais d'acquisition.

3.1.2. Réorganisation des activités assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris regroupe l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique (Alyzia).

La Direction souhaitant privilégier le dialogue social a engagé une négociation en vue de définir les mesures proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Depuis le mois d'octobre 2007, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées conjointement par la Direction des Ressources Humaines et la Direction de l'Escale.

Les repositionnements internes et les mobilités vers Alyzia ont débuté dès le 1er semestre 2008 et se sont poursuivis jusqu'au 1er semestre 2009. Parallèlement les salariés ayant fait le choix d'une mobilité hors du Groupe sont accompagnés par des conseillers professionnels externes pour mener à bien leur projet.

A compter du 3 mars 2009, l'activité d'assistance en escale est entièrement opérée par le groupe Alyzia.

Un bilan, au 31 décembre 2008, des mesures pour l'emploi mises en œuvre à partir du 28 septembre 2007 a été présenté au Comité d'entreprise du 8 Janvier 2009. Ce bilan fait apparaître que plus de 99% des salariés concernés disposent d'une solution réalisée ou prévue.

En tenant compte des différents types de mobilités mis en œuvre, le coût du plan d'accompagnement est estimé au 30 Juin 2009 à 41,7 M€ (dont 4,3 M€ de charges diverses liées à la restructuration de l'Escale). Ce coût est à comparer à l'estimation initiale de 48,5 M€. La diminution du coût du plan est essentiellement due à la durée de présence plus courte des salariés dans le dispositif de cessation anticipée d'activité (C2A) que prévue initialement.

Les charges réalisées sur le premier semestre 2009 dans le cadre du plan Escale sont de 8,6 M€ et la reprise nette de provisions s'établit à 4,1 M€. La charge nette de la période est donc de 4,5 M€. Le cumul des charges ainsi comptabilisées à ce titre depuis 2007 s'élève à 21 M€. La différence entre le montant des charges restant à comptabiliser, soit 20,7 M€, et la provision résiduelle de 15,5 M€ représente les charges de période qui seront constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

3.1.3. Tarif des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires pour services rendus, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

En outre, différents organismes, dont Ryanair et Fédex, ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007. Ryanair et Fédex ont été déboutées par le Conseil d'État en mars 2008.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs. Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les mêmes décisions tarifaires.

Des recours en annulation ont en outre été déposés par le SCARA et la FNAM, en avril 2008 puis en avril 2009, contre respectivement les décisions tarifaires 2008 et 2009 d'Aéroports de Paris et contre les décisions d'homologation de ces tarifs par l'État.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'État a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'État et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

Il convient de rappeler l'existence de requêtes déposées par Air France et le SCARA contre la "Redevance badges". Le Conseil d'État en date du 19 février 2009 a rejeté ces requêtes.

En dernier lieu, le SCARA a déposé en juillet 2009 une requête devant le Conseil d'État contre la décision implicite de rejet opposée par l'État à la demande du SCARA tendant à ce qu'il soit mis fin au contrat de régulation économique (CRE) sur le fondement de l'article V-2 dudit contrat.

3.1.4. Trieur Bagage Est

En septembre 2007 Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plateforme de Paris-CDG à Roissy.

Ce TBE a été réalisé par la société CEGELEC titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. La maintenance est assurée par la société CEGELEC.

Ce trieur a une double vocation, trier les bagages enregistrés au terminal 2E et trier des bagages en correspondance au sein du Hub de CDG.

À partir d'octobre 2007, Aéroports de Paris, en lien avec les compagnies concernées, a engagé une montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Des adaptations et des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Le 26 juin 2009, Aéroports de Paris a déposé une requête devant le Tribunal Administratif de Cergy Pontoise statuant en référé aux fins de solliciter une expertise ayant pour objet de lui permettre d'avoir une description et une connaissance objective et impartiale de cette installation.

3.1.5. Suites de l'accident en 2004 du Terminal 2E

Dans le cadre de l'expertise civile, la compagnie AIR FRANCE – KLM, les sociétés AELIA, ELIOR, PAP (Phoenix Aelia Partenaire) et AÉROPORTS DE PARIS ont déposé des réclamations aux fins de faire chiffrer par les experts judiciaires le quantum de leurs préjudices.

Leurs préjudices financiers sont constitués soit de coûts supplémentaires soit de pertes d'exploitation induites par l'indisponibilité de l'ouvrage.

Le quantum de ces préjudices a été évalué par les experts judiciaires dans leur rapport d'expertise déposé le 20 juillet 2009 mais le caractère indemnisable des préjudices, leur évaluation définitive ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir par les tribunaux qui pourraient être saisis. Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes.

La jetée du terminal 2E a été remise en exploitation début avril 2008.

3.1.6. Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société AÉROPORTS DE PARIS sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés au cours du contrôle. Les éléments contestés sont provisionnés dans les comptes d'AÉROPORTS DE PARIS en provisions pour impôts.

3.2. Changement du mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière en 2008

Selon IAS 19, si les services rendus au cours de périodes ultérieures aboutissent à un niveau de droits supérieur de façon significative à celui des périodes antérieures, les droits doivent être comptabilisés sur une base linéaire entre le début de carrière et la date à laquelle les services supplémentaires rendus par les salariés ne généreront plus un montant significatif de droits supplémentaires en vertu du régime.

Jusqu'au 30 juin 2008, Aéroports de Paris affectait les droits en matière d'indemnités de fin de carrière aux périodes de service en fonction du barème dégressif en fonction du nombre d'années de présence prévu par l'accord collectif en vigueur dans l'entreprise.

Cette approche a été revue. En France, les droits au titre des indemnités de fin de carrière n'étant acquis qu'au moment du départ en retraite, les engagements sont désormais reconnus de manière linéaire sur la carrière des salariés.

Conformément à IAS 8, ce changement a été comptabilisé de façon rétrospective. Il s'était traduit, dans les comptes consolidés 2008, par une diminution de la provision de 53.685 milliers d'euros avant impôt (35.201 milliers d'euros après impôt) à l'ouverture du premier exercice présenté, c'est-à-dire au 1er janvier 2007, et de 54.221 milliers d'euros avant impôt (35.551 milliers d'euros après impôt) au 31 décembre 2007. Ce changement a par ailleurs donné lieu à un retraitement du résultat du 1er semestre 2008 conduisant à un gain de 1.365 milliers d'euros avant impôt (895 milliers d'euros après impôt).

3.3. Changements de méthodes comptables

Les règles et méthodes appliquées par le Groupe dans les états financiers consolidés sont comparables à celles appliquées au 31 décembre 2008 à l'exception de l'adoption des normes / interprétations suivantes d'application obligatoire à compter du 1er janvier 2009 :

- IFRS 8 - Secteurs opérationnels (approuvée en novembre 2007) ; cette nouvelle norme requiert une modification de la présentation et de la note relative à l'information sectorielle qui est basée sur le reporting interne régulièrement examiné par le principal décideur opérationnel du Groupe, afin d'évaluer la performance de chaque secteur et de leur allouer des ressources.

  Précédemment, le Groupe présentait une information sectorielle basée sur ses secteurs d'activités. La segmentation désormais retenue par le Groupe comporte cinq secteurs opérationnels, contre quatre précédemment :
  - Activités aéronautiques : redevances aéronautiques, redevances spécialisées, taxe d'aéroport, autres ;
  - Commerces et services : revenus commerciaux (y compris ceux des filiales de distribution commerciale en aéroports, Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris) locations en aérogares, parcs et accès, prestations industrielles, autres ;
  - Immobilier : périmètre inchangé ;
  - Escale et prestations annexes : périmètre inchangé ;
  - Autres activités (diversification) : Hub télécom, ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Aéroports de Paris SA.

  Cette nouvelle présentation, qui rend nos publications plus aisément comparables à celles de nos pairs européens, a pour principaux effets :
  - l'éclatement de l'ancien segment services aéroportuaires en deux nouveaux secteurs : « activités aéronautiques » et « commerces et services » ;
  - le regroupement au sein du nouveau secteur « commerces et services » de l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aérogares notamment). Les activités des filiales de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution Aéroportuaire, Duty Free Paris) se trouvent désormais dans ce secteur ;
  - l'affectation sur les cinq secteurs des Frais Siège précédemment non affectés.

- IAS 1 (révisée) – Présentation des états financiers (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée introduit la notion de résultat global total qui présente les variations de capitaux propres de la période, autres que celles résultant de transactions avec les propriétaires agissant en cette qualité. L'état du résultat global peut être présenté soit dans un état unique (comprenant à la fois le compte de résultat et toutes les variations de capitaux propres qui n'interviennent pas avec les propriétaires dans un état unique), soit dans deux états comprenant un compte de résultat et un état séparé reprenant le résultat et les autres éléments du résultat global (« other comprehensive income »). Le Groupe a choisi de présenter le résultat global dans un état séparé ;

- IAS 23 (révisée) - Coûts d'emprunts (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée supprime l'option consistant à comptabiliser en charges les coûts d'emprunt et impose qu'une entité immobilise, en tant que composant du coût de l'actif, les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié. En accord avec les dispositions transitoires, le Groupe a appliqué IAS 23 révisée aux actifs qualifiés pour lesquels l'incorporation des coûts d'emprunt débutera à compter de la date d'entrée en vigueur de la norme. En conséquence il n'y a pas d'impact sur les périodes antérieures présentées dans les états financiers consolidés 2009 du Groupe. En outre, l'impact sur les comptes du 1er semestre 2009 s'avère non significatif, compte tenu de la non prise en compte des projets ayant commencé avant 2009 ;

- Amendement à IFRS 2 - Conditions d'acquisition des droits et annulations (approuvés en décembre 2008) ;

- IFRIC 14 – Limitation de l'actif au titre des prestations définies, obligations de financement minimum et leur interaction (approuvée en décembre 2008) ;

- IFRIC 13 – Programme de fidélisation des clients (approuvée en décembre 2008) ;

- Amendements à IAS 32 et IAS 1 - Instruments financiers remboursables au gré du porteur et obligations à la suite d'une liquidation (approuvés en janvier 2009) ;

- Amendements à IFRS 1 et IAS 27 - Coût d'une participation dans une filiale, une entité contrôlée conjointement ou une entreprise associée (approuvés en janvier 2009) ;

- Améliorations des IFRS, à l'exception de la norme IFRS 5 applicable à compter de 2010 (approuvées en janvier 2009). Dans le cadre des améliorations concernant la norme IAS 40 – Immeubles de placement, les en-cours de Constructions sont désormais inclus dans la valeur des Immeubles de placement à l'actif du bilan *(cf. note 21).*

L'adoption des nouvelles normes et interprétations, autres que IFRS 8, IAS 1 révisée et IAS 23 révisée, n'a pas d'incidence sur les comptes du Groupe au 30 juin 2009.

Il est rappelé que le Groupe n'a pas opté précédemment pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19.

En outre, conformément à IAS 8.30, AÉROPORTS DE PARIS a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes approuvées par l'Union Européenne mais d'application non obligatoire en 2009, notamment :
- IFRS 3 (révisée) - Regroupements d'entreprises (approuvée en juin 2009) ;
- IFRIC 12 – Accords de concession de services (approuvée en mars 2009) ;
- IFRIC 16 - Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger (approuvée en juin 2009)
- Amendements à IAS 27 - États financiers consolidés et individuels (approuvés en juin 2009) ;

Enfin, le groupe n'applique pas les textes suivants, qui n'ont pas été adoptés par l'Union Européenne au 30 juin 2009 :
- IFRS 1 (version restructurée) – Première adoption des IFRS ;
- IFRIC 15 – Contrats de construction de biens immobiliers (approuvée en juillet 2009) ;
- IFRIC 17 - Distributions en nature aux actionnaires ;
- IFRIC 18 - Transferts d'actifs des clients ;
- Amendements à IAS 39 et IFRS 7 (version modifiée en novembre 2008) - Reclassement d'actifs financiers ;
- Amendements à IFRS 1 – Exemptions supplémentaires pour les premiers adoptants ;
- Amendements d'IAS 39 – Instruments financiers : comptabilisation et évaluation : Éléments éligibles à la couverture ;
- Amendements à IFRS 7 - Amélioration des informations à fournir sur les instruments financiers ;
- Amendements à IFRIC 9 et IAS 39 – Dérivés incorporés ;
- Amendements à IFRS 2 - Transactions intra-groupe dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie (publiée en juillet 2009)
- Améliorations des IFRS 2007 à 2009.

AÉROPORTS DE PARIS n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

3.4. Evolution du périmètre de consolidation

3.4.1. Prise d'une participation croisée dans Schiphol Group en 2008

Comme mentionné en note 3.1.1, Aéroports de Paris et Schiphol Group ont procédé, en date du 1er décembre 2008, à une prise de participation croisée de 8%. Celle d'Aéroports de Paris s'est faite par le biais d'une souscription à une augmentation de capital réservée de Schiphol Group pour 369,6 millions d'euros. Compte tenu des frais d'acquisition, soit 5,5 millions d'euros, le coût total d'acquisition s'élève à 375,1 millions d'euros.

Cette participation est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence en raison de l'influence notable qu'Aéroports de Paris exerce sur Schiphol Group. En effet, bien que le taux de participation soit inférieur au seuil habituel de 20%, l'influence notable a été établie sur la base des considérations suivantes :

- les deux groupes ont signé un accord de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées ;
- un Comité de Coopération Industrielle a été créé afin de superviser la coopération entre les deux sociétés dans huit domaines de coopération. Ce comité est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris et le "Chief Executive Officer" de Schiphol Group ;
- le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et présenté au conseil de surveillance pour devenir membre du comité d'audit ;
- les développements aéroportuaires internationaux sont menés conjointement.

Suite à la prise de participation dans Schiphol Group au 1er décembre 2008, Aéroports de Paris doit, conformément à la norme IFRS 3 "Regroupements d'Entreprises", allouer, dans les 12 mois suivants l'acquisition, le coût de cette acquisition aux actifs et passifs de Schiphol Group, assumés à leur juste valeur à la date de l'acquisition, le solde éventuellement non affecté étant traité comme un goodwill non amortissable.

Lors de l'établissement des comptes annuels, toutes les informations n'étaient toutefois pas disponibles pour procéder à l'affectation définitive du coût d'acquisition conformément à IFRS 3.

Au cours du premier semestre 2009, Aéroports de Paris a réalisé des travaux d'évaluation de la juste valeur des actifs et passifs de Schiphol Group au 1er décembre 2008. Les résultats définitifs de cet exercice d'allocation du coût d'achat seront publiés lors de la clôture à fin décembre 2009.

3.4.2. Autres mouvements

Le seul mouvement enregistré au cours du 1er semestre 2009 concerne l'entrée dans le périmètre de consolidation du groupe MASTERNAUT au 8 avril 2009, suite à la prise de contrôle à 100% par HUB TELECOM de la société-mère de ce sous-groupe, à savoir MASTERNAUT INTERNATIONAL ainsi que de ses principales filiales MASTERNAUT SAS, SOFTRACK et MASTERNAUT TELEMATICS.

Le coût de cette acquisition s'élève à 21,2 millions d'euros (frais d'acquisition compris), dégageant un goodwill provisoire de 7,8 millions d'euros qui pourra donner lieu, dans les douze mois de l'acquisition, à des ajustements liés à l'attribution définitive des justes valeurs aux actifs et passifs identifiables de ce sous-groupe, conformément à IFRS 3 § 62.

En outre, il convient de rappeler les modifications suivantes intervenues au cours du 2nd semestre 2008, à savoir l'entrée dans le périmètre de consolidation de :

- ADPI Libya à hauteur de 65%, suite à la prise de contrôle de cette société par ADP Ingénierie ;
- Duty Free Paris, suite à la prise de participation par Aéroports de Paris, fin décembre, de 50 % dans le capital de cette entreprise détenue conjointement avec The Nuance Group.

Note 4 - Règles et méthodes comptables

Les états financiers sont principalement basés sur le coût historique, à l'exception des instruments financiers dérivés, des actifs détenus à des fins de transaction et des actifs désignés comme étant disponibles à la vente dont la comptabilisation suit le modèle de la juste valeur.

La préparation des états financiers selon les IFRS nécessite de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Elles servent ainsi de base à l'exercice du jugement rendu nécessaire à la détermination des valeurs comptables d'actifs et de passifs, qui ne peuvent être obtenues directement à partir d'autres sources. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées de façon continue. L'impact des changements d'estimation comptable est comptabilisé au cours de la période du changement s'il n'affecte que cette période ou au cours de la période du changement et des périodes ultérieures si celles-ci sont également affectées par le changement. Les estimations effectuées concernent essentiellement les normes IAS 19, IAS 37 et la juste valeur des immeubles de placement présentée en annexe.

Dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés intermédiaires résumés, les jugements significatifs exercés par la direction pour appliquer les méthodes comptables du Groupe et les sources principales d'incertitude relatives aux estimations sont identiques à ceux et celles décrits dans les états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

Les méthodes comptables ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

Note 5 - Soldes intermédiaires de gestion

(en milliers d'euros)	*Notes*	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation 2009 / 2008
Produit des activités ordinaires	*7*	**1 285 882**	**1 213 952**	**+5,9%**
Production immobilisée et stockée	*9*	22 418	26 880	-16,6%
Production de l'exercice		**1 308 300**	**1 240 831**	**+5,4%**
Achats consommés	*10*	(93 656)	(84 001)	+11,5%
Services et charges externes	*12*	(328 159)	(303 518)	+8,1%
Valeur ajoutée		**886 485**	**853 312**	**+3,9%**
Charges de personnel	*11*	(375 447)	(351 188)	+6,9%
Impôts et taxes	*12*	(82 074)	(81 538)	+0,7%
Autres charges d'exploitation	*12*	(11 038)	(16 995)	-35,1%
Autres produits opérationnels courants	*8*	4 014	2 084	+92,6%
Dépréciations de créances, nettes de reprises	*13*	(2 380)	(213)	+1017,1%
Dotations aux provisions, nettes des reprises	*13*	4 050	56	+7097,3%
EBITDA		**423 610**	**405 518**	**+4,5%**
Ratio EBITDA / Produit des activités ordinaires		*32,9%*	*33,4%*	
Dotations aux amortissements	*13*	(176 516)	(168 933)	+4,5%
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	*13*	(24)	(18)	+33,3%
Résultat opérationnel courant		**247 071**	**236 568**	**+4,4%**
Autres produits et charges opérationnels	*14*	(4 769)	(3 685)	+29,4%
Résultat opérationnel		**242 302**	**232 883**	**+4,0%**
Résultat financier	*15*	(52 963)	(42 263)	+25,3%
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	*16*	2 877	645	+345,8%
Résultat avant impôt		**192 215**	**191 266**	**+0,5%**
Impôts sur les résultats	*17*	(64 503)	(65 689)	-1,8%
Résultat de la période		**127 713**	**125 577**	**+1,7%**
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires		*444*	*2*	
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère		*127 268*	*125 575*	*+1,3%*

Note 6 - Information sectorielle

Les revenus et le résultat du Groupe AÉROPORTS DE PARIS se décomposent de la manière suivante :

1er semestre 2009							
(en milliers d'euros)	**Activités aéronautiques**	**Commerces & services**	**Escale & prestations annexes**	**Immobilier**	**Autres activités**	**Elimina-tions inter-segments**	**Total**
Produit des activités ordinaires	692 220	430 898	94 027	107 788	123 485	(162 536)	1 285 882
- dont produits réalisés avec des tiers	*689 761*	*342 724*	*62 276*	*83 839*	*107 284*		*1 285 882*
- dont produits inter-segment	*2 460*	*88 175*	*31 751*	*23 950*	*16 202*	*(162 536)*	*0*
Dotation aux amortissements	(113 593)	(38 342)	(1 217)	(15 466)	(7 510)	146	(175 982)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(6 370)	(1 609)	(960)	8 571	885		518
Résultat opérationnel courant	40 876	159 762	(3 001)	46 747	2 418	270	247 071
Résultat opérationnel	**40 608**	**159 762**	**(7 502)**	**46 747**	**2 418**	**270**	**242 302**
Résultat des participations mises en équivalence				574	2 303		2 877
Produits financiers (charges financières) net(te)s							(52 963)
Impôt sur les sociétés							(64 503)
Résultat de la période							**127 713**

1er semestre 2008							
(en milliers d'euros)	**Activités aéronautiques**	**Commerces & services**	**Escale & prestations annexes**	**Immobilier**	**Autres activités**	**Elimina-tions inter-segments**	**Total**
Produit des activités ordinaires	647 284	424 996	97 338	102 196	98 732	(156 593)	1 213 952
- dont produits réalisés avec des tiers	*643 950*	*341 309*	*67 977*	*77 178*	*83 538*		*1 213 952*
- dont produits inter-segment	*3 334*	*83 687*	*29 361*	*25 018*	*15 194*	*(156 593)*	*0*
Dotation aux amortissements	(105 400)	(39 896)	(1 328)	(15 408)	(7 028)	148	(168 912)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	746	(4 431)	265	3 399	(778)		(799)
Résultat opérationnel courant	49 824	151 146	(9 246)	38 004	6 693	148	236 569
Résultat opérationnel	**48 818**	**151 146**	**(11 925)**	**38 004**	**6 693**	**148**	**232 884**
Résultat des participations mises en équivalence				776	(131)		645
Produits financiers (charges financières) net(te)s							(42 263)
Impôt sur les sociétés							(65 689)
Résultat de la période							**125 577**

Le résultat du 1er semestre 2008 tient compte de l'impact du changement du mode d'évaluation des indemnités de fin de carrière *(cf. note 3.2)*, soit +895 milliers d'euros après impôt.

Note 7 - Produit des activités ordinaires

Au 30 juin 2009, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Redevances aéronautiques	375 972	376 440
Redevances spécialisées	87 949	63 399
Activités commerciales	179 399	180 451
Parcs et accès	71 336	77 762
Prestations industrielles	39 956	40 411
Taxe d'aéroport	207 405	185 851
Recettes locatives	134 965	111 456
Assistance aéroportuaire	62 275	67 976
Autres recettes	124 695	108 102
Produits financiers liés à l'activité	1 932	2 104
Total	**1 285 882**	**1 213 952**

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante :

(en milliers d'euros)	Produits sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions 1er semestre 2009	Contributions 1er semestre 2008
AÉROPORTS DE PARIS	1 138 263	(52 606)	1 085 657	1 040 866
VOYAGES-AÉROPORTSDEPARIS.COM	8		8	-
ADP INGÉNIERIE	52 290	(6 713)	45 577	41 733
ADPI MIDDLE EAST	2 028	(2 028)	(0)	-
ADPI LIBYA	14 484	(33)	14 451	-
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	5 779	(337)	5 442	5 928
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT			-	-
HUB TÉLÉCOM	40 513	(14 464)	26 050	25 935
HUB TÉLÉCOM RÉGION	5 646		5 646	8 107
MASTERNAUT INTERNATIONAL			-	
MASTERNAUT	8 149		8 149	
MASTERNAUT TELEMATICS	49	(49)	-	
SOFTRACK	387		387	
ALYZIA HOLDING			-	-
ALYZIA	67 127	(62 492)	4 635	3 117
ALYZIA SURETE	26 534	(26 045)	489	191
SAPSER	-	-	-	921
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE *(1)*	87 629		87 629	87 154
DUTY FREE PARIS *(1)*	1 764		1 764	
Total	**1 450 649**	**(164 767)**	**1 285 882**	**1 213 952**

(1) Ces sociétés étant intégrées proportionnellement, les montants apparaissant sur cette ligne ne représentent que 50% du produit des activités ordinaires de ces entités.

Note 8 - Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	846	813
Plus-values de cessions d'immobilisations	1 577	48
Autres produits	1 591	1 223
Total	**4 014**	**2 084**

Note 9 - Production immobilisée

La production immobilisée s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	21 622	21 803
Autres	786	122
Total	**22 408**	**21 925**

Les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Les frais ainsi capitalisés comprennent essentiellement des charges de personnel ainsi que des frais de fonctionnements directement affectés à ces projets.

Note 10 - Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Achats de marchandises	(37 573)	(38 532)
Gaz et autres combustibles	(14 582)	(13 871)
Electricité	(12 226)	(11 056)
Autres achats	(29 275)	(20 541)
Total	**(93 656)**	**(84 001)**

Les achats de marchandises concernent principalement ceux de la Société de Distribution Aéroportuaire.

Note 11 - Coût des avantages du personnel

11.1. Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Salaires et traitements	248 741	231 733
Charges sociales	119 232	107 768
Participation et intéressement	10 911	12 448
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	11 843	11 023
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(15 280)	(11 784)
Total	**375 447**	**351 188**

Ces montants ne comprennent pas les provisions liées à la réorganisation des activités d'assistance en escale et classées dans les Autres produits et charges opérationnels *(cf. note 14)*.

- en 2009 une reprise nette de +3.320 milliers d'euros ;
- en 2008 une dotation nette de -94 milliers d'euros.

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Cadres	1 833	1 604
Agents de maîtrise	5 731	5 604
Employés et ouvriers	4 427	4 406
Effectif salarié moyen	**11 990**	**11 613**
Dont ADP	*7 120*	*7 394*
ADP INGÉNIERIE	*554*	*359*
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	*43*	*36*
Groupe HUB TÉLÉCOM	*440*	*292*
Groupe ALYZIA	*3 378*	*3 127*
SDA (50%)	*414*	*405*
DFP (50%)	*41*	*0*

11.2. Avantages du personnel à long terme

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont identiques à celles du 31 décembre 2008, à savoir :

	Cadres	Haute Maîtrise	Employés & Maîtrise	Global ADP
Taux d'actualisation	-	-	-	5,30%
Taux attendu de rendement des actifs du régime	-	-	-	4,00%
Hausse future des salaires	4,80%	4,30%	4,30%	-
Hausse future des dépenses de santé	-	-	-	4,00%
Age moyen de départ en retraite ***(*)***	63 ans	63 ans	60 ans	-

(*) Au-delà de 2008, une majoration des âges de départ a été prise en compte de manière à atteindre progressivement les âges respectifs de 65 ans pour les catégories Cadres et Haute Maîtrise et 62 ans pour la catégorie Employés et Maîtrise.

Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur les charges de la période :

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total au 30.06.2009
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	152 951	33 564	1 328	15 912	75 001	1 672	280 429
Ecarts actuariels de la période	(1 637)	(52)	109	(35)	2 138	36	559
Actualisation de l'engagement	3 747	429	40	420	1 987	26	6 649
Droits acquis au cours de la période	4 531	627	18	359	-	45	5 579
Prestations servies	(5 796)	(7 532)	(287)	(1 065)	(2 230)	(168)	(17 079)
Impact de la réorganisation de l'Escale	-	424	-	-	-	-	424
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	**153 796**	**27 460**	**1 207**	**15 590**	**76 896**	**1 611**	**276 560**
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	(3 558)	(1 083)	(80)	(1 033)	-	-	(5 754)
Ecarts actuariels non comptabilisés	21 454	(3 062)	(93)	1 950	(2 223)	-	18 027
Coût des services passés non comptablisés	(68)	-	-	(11 096)	52 477	-	41 312
Passifs comptabilisés au bilan	**171 624**	**23 315**	**1 035**	**5 411**	**127 150**	**1 611**	**330 146**
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	3 747	429	40	420	1 987	26	6 649
Rendement attendu des actifs financiers du régime	(70)	(21)	(3)	(5)	-	-	(99)
Amortissement des écarts actuariels	(226)	1 521	-	(20)	-	36	1 311
Coût des services passés	-	-	-	391	(3 965)	-	(3 574)
Coût des services rendus au cours de la période	4 531	627	18	359	-	45	5 579
Dotations nettes liées à la réorganisation de l'Escale	-	457	-	-	-	-	457
Charge de la période	**7 981**	**3 013**	**55**	**1 144**	**(1 978)**	**107**	**10 322**

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	**Dette actuarielle nette**	Ecarts actuariels différés	Coût des services passés non comptabilisés	**Provision nette**
Au 1er janvier 2009	**280 429**	**(5 655)**	**274 774**	**17 242**	**44 887**	**336 902**
Effet de l'actualisation	6 649	-	**6 649**	-	-	**6 649**
Droits acquis au cours de l'exercice	5 579	-	**5 579**	-	-	**5 579**
Produits financiers	-	(99)	**(99)**	-	-	**(99)**
Ecarts actuariels de la période	559	-	**559**	(559)	-	**-**
Amortissements des écarts actuariels	-	-	**-**	1 311	-	**1 311**
Amortissements du coût des services passés	-	-	**-**	-	(3 574)	**(3 574)**
Impact de la réorganisation de l'Escale	424	-	**424**	33	-	**457**
Flux de trésorerie:						
- Paiements aux bénéficiaires	(17 079)	-	**(17 079)**	-	-	**(17 079)**
- Cotisations versées	-	-	**-**	-	-	**-**
- Paiement reçus de tiers	-	-	**-**	-	-	**-**
Au 30 juin 2009	**276 560**	**(5 754)**	**270 806**	**18 027**	**41 312**	**330 146**

Les provisions pour engagements sociaux ont évolué comme suit au passif du bilan :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009
Provisions au 1er janvier	**336 902**
Augmentations:	
- Dotations	12 299
- Autres variations	1
Total augmentations	**12 300**
Diminutions:	
- Provisions utilisées	(17 078)
- Provisions devenues sans objet	(1 978)
Total diminutions	**(19 056)**
Provisions au 30 juin	**330 146**

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi:

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009
Présentation au bilan :	
- Part non courante	294 835
- Part courante	35 311
Total	**330 146**

Les engagements sociaux, qui sont détaillés par nature en note 11.2 ci-dessus, comprennent notamment 13.974 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escale *(cf. note 3.1.2)*.

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009
Au bilan :	
- Dotations	12 299
- Provisions utilisées	(17 078)
- Provisions devenues sans objet	(1 978)
Dotations nettes au bilan	**(6 757)**
Au compte de résultat :	
- Dotations aux provisions courantes pour engagements sociaux *(cf. note 11)*	11 843
- Reprises de provisions pour engagements sociaux *(cf. note 11)*	(15 280)
- Dotations engagements sociaux liés au projet Escale *(cf. note 14)*	(3 320)
Dotations nettes au compte de résultat	**(6 757)**

Note 12 - Autres charges opérationnelles courantes

12.1. Etat récapitulatif

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Services et charges externes ……..	(328 159)	(303 518)
Impôts et taxes …….	(82 074)	(81 539)
Autres charges d'exploitation ……	(11 038)	(16 994)
Total ……	**(421 271)**	**(402 051)**

12.2. Détail des autres services et charges externes

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Sous-traitance:		
- Sûreté …….	(84 585)	(82 236)
- Nettoyage …….	(30 510)	(29 361)
- Assistance …….	(413)	(1 967)
- Coopératives …….	(10 693)	(10 330)
- Transports …….	(11 446)	(10 867)
- Autre …….	(59 749)	(38 665)
	(197 396)	**(173 425)**
Entretien, réparations & maintenance ……	(46 757)	(44 350)
Etudes, recherches & rémunération d'intermédiaires ……	(14 787)	(18 405)
Travaux & prestations externes ……	(9 841)	(10 142)
Personnel extérieur …….	(10 752)	(11 796)
Assurances ……..	(13 459)	(13 336)
Missions, déplacements & réceptions ……	(8 185)	(7 559)
Publicité, publications & relations publiques ……	(3 273)	(5 376)
Autres charges et services externes ……	(23 709)	(19 129)
Total ……	**(328 159)**	**(303 518)**

12.3. Détail des impôts et taxes

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Taxe professionnelle ……..….	(24 656)	(29 569)
Taxe foncière …….…..…..	(26 529)	(26 742)
Autres impôts & taxes ……	(30 889)	(25 227)
Total ……	**(82 074)**	**(81 539)**

12.4. Détail des autres charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Pertes sur créances irrécouvrables	(505)	(1 733)
Redevances pour concessions, brevets, licences, droits et valeurs similaires	(2 707)	(2 237)
Subventions accordées	(3 003)	(1 026)
Moins-values de cession d'immobilisations	(15)	(234)
Autres charges d'exploitation	(4 808)	(11 764)
Total	**(11 038)**	**(16 994)**

Note 13 - Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Amortissement des immobilisations incorporelles	(7 038)	(6 123)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(169 478)	(162 809)
Dotations aux amortissements	**(176 516)**	**(168 933)**

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(133)	(268)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	109	250
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	**(24)**	**(18)**
Dépréciations de créances	(5 410)	(3 987)
Reprises de dépréciations de créances	3 030	3 774
Dépréciations de créances, nettes de reprises	**(2 380)**	**(213)**
Dépréciations d'actifs, nettes des reprises	**(2 404)**	**(231)**

Les provisions se présentent ainsi au compte de résultat :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(14 898)	(18 014)
Reprises de la période	18 948	18 070
Dotations aux provisions, nettes des reprises	**4 050**	**56**

Note 14 - Autres produits et charges opérationnels

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Réorganisation des activités assistance en escale *(cf. note 3.1.2)* :		
- Charges constatées au cours de la période ……	(8 606)	(3 784)
- Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises ……	3 320	(94)
- Dotations nettes pour mesures sociales d'accompagnement, nettes de reprises……	785	1 199
Sous-total ……	**(4 501)**	**(2 679)**
Charges complémentaires liées à l'accident du terminal 2E survenu en 2004 ……	(268)	(1 006)
Total ……	**(4 769)**	**(3 685)**

Note 15 - Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi :

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2009
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(64 824)	(64 824)
Résultat des dérivés de taux	34 746	(26 893)	7 853
Coût de l'endettement financier brut	**34 746**	**(91 717)**	**(56 971)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 725	-	2 725
Coût de l'endettement financier net	**37 471**	**(91 717)**	**(54 246)**
Produits de participations non consolidées	287	-	287
Gains et pertes nets de change	3 921	(2 565)	1 356
Dépréciations et provisions	81	(583)	(502)
Autres	349	(208)	141
Autres produits et charges financiers	**4 638**	**(3 356)**	**1 282**
Charges financières nettes	**42 109**	**(95 072)**	**(52 963)**

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2008
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(56 778)	(56 778)
Résultat des dérivés de taux	36 741	(29 999)	6 742
Coût de l'endettement financier brut	**36 741**	**(86 777)**	**(50 036)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	8 872	-	8 872
Coût de l'endettement financier net	**45 614**	**(86 777)**	**(41 163)**
Produits de participations non consolidées	3	-	3
Gains et pertes nets de change	1 130	(2 440)	(1 310)
Dépréciations et provisions	3	(91)	(88)
Autres	312	(16)	296
Autres produits et charges financiers	**1 447**	**(2 547)**	**(1 100)**
Charges financières nettes	**47 061**	**(89 324)**	**(42 263)**

Les gains et pertes par catégories d'instruments financiers se présentent ainsi :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Produits, charges, profits et pertes sur Dettes au coût amorti:		
- Charges d'intérêts sur Dettes au coût amorti	(66 952)	(51 931)
- Variation de valeur des instruments de couverture de juste valeur	(4 622)	(9 220)
- Variation de valeur des éléments couverts	5 216	9 380
- Intérêts sur instruments dérivés de couverture de juste valeur	2 580	386
	(63 778)	**(51 385)**
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat:		
- Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	2 725	8 872
- Résultats sur les instruments dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de trading)	6 808	1 349
	9 533	**10 221**
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente :		
- Dividendes reçus	105	3
- Reprises de dépréciations nettes	(503)	(89)
	(398)	**(86)**
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti:		
- Pertes nettes de change	1 356	(1 310)
- Autres profits nets	324	297
	1 681	**(1 013)**
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	**(52 963)**	**(42 263)**
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	-	
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	**-**	**-**

Note 16 - Entreprises mises en équivalence

16.1. Quote-part dans le résultat des entités mises en équivalence

Les montants figurant au compte de résultat se décomposent ainsi par entité :

(en milliers d'euros)	*% d'intérêt*	1er semestre 2009	1er semestre 2008
SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	*8,0%*	2 258	0
CIRES TELECOM (Maroc)	*49,0%*	138	(35)
BOLLORÉ TÉLÉCOM	*10,5%*	(495)	(394)
GIE ROISSYPÔLE	*90,0%*	38	79
SCI ROISSY SOGARIS	*40,0%*	536	697
LIÈGE AIRPORT (Belgique)	*25,6%*	(102)	99
SETA (Mexique)	*25,5%*	505	199
Totaux		**2 877**	**645**

Malgré une détention d'intérêt inférieure à 20%, les indicateurs suivants ont notamment été retenus pour déterminer l'influence notable d'Aéroports de Paris dans Bolloré Télécom :

- existence d'une contribution opérationnelle à la gestion de l'entité du fait du savoir-faire technique de Hub Télécom ;
- existence d'une représentation au conseil de direction d'au minimum 25% des membres ;
- droit de véto ponctuel pour certaines décisions prévues au pacte d'actionnaire et dans les statuts.

16.2. Décomposition des montants au bilan

Les montants relatifs aux participations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
Pourcentages de contrôle	*8,0%*	*49,0%*	*10,5%*	*49,0%*	*40,0%*	*25,6%*	*25,5%*	
Pourcentages d'intérêts	*8,0%*	*49,0%*	*10,5%*	*90,0%*	*40,0%*	*25,6%*	*25,5%*	
Quotes-parts mises en équivalence au 30 juin 2009	**374 115**	**515**	**7 817**	**0**	**5 266**	**4 071**	**6 692**	**398 476**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	*374 115*	*515*	*7 817*	*0*	*5 266*	*4 071*	*6 692*	*398 476*
- passif (en Provisions)		-	-		-	-	-	*0*
Quotes-parts mises en équivalence au 31 décembre 2008	**376 368**	**382**	**8 313**	**(117)**	**6 210**	**4 313**	**6 015**	**401 484**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	*376 368*	*382*	*8 313*	*0*	*6 210*	*4 313*	*6 015*	*401 601*
- passif (en Provisions)		-	-	*(117)*	-	-	-	*(117)*

Les montants apparaissant au titre de la mise en équivalence de Schiphol Group comprennent un écart d'acquisition provisoirement établi à 141.353 milliers d'euros *(cf. note 3.4.1)*.

Conformément aux dispositions de la norme IAS 36, les titres mis en équivalence sur Schiphol Group ont fait l'objet d'un test de dépréciation au 30 juin 2009 menant à la conclusion d'une non-dépréciation de cette participation.

Par ailleurs, les pourcentages de contrôle et d'intérêt dans le GIE ROISSYPOLE, soit respectivement 49 % et 90%, résultent des dispositions statutaires de cette entité.

16.3. Evolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture des exercices :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
Montants nets au 1er janvier 2009	**376 368**	**382**	**8 313**	**0**	**6 208**	**4 315**	**6 015**	**401 601**
Quote-part du Groupe dans les résultats ...	2 258	138	(495)	38	536	(102)	505	2 877
Variation des réserves de conversion		(2)					171	169
Variation des autres réserves	1 014	(2)						1 012
Dividendes distribués	(5 526)				(1 480)	(140)		(7 146)
Virements en Provisions au passif.....				(38)				(38)
Montants nets au 30 juin 2009	**374 114**	**516**	**7 817**	**0**	**5 264**	**4 073**	**6 692**	**398 475**

16.4. Informations financières résumées

Les montants agrégés des actifs, passifs, du produit des activités ordinaires et du résultat des sociétés mises en équivalence, tels qu'ils figurent dans les comptes sociaux de ces dernières, s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 30.06.2009
BILAN:								
Actifs non courants	4 755 000	375	95 833	0	17 327	47 726	57 605	4 973 866
Actifs courants	560 000	1 573	1 465	59	12 069	18 904	8 687	602 757
Total Actifs.....	**5 315 000**	**1 947**	**97 298**	**59**	**29 396**	**66 630**	**66 293**	**5 576 623**
Capitaux propres	2 854 000	1 048	74 307	0	13 165	15 900	26 242	2 984 662
Passifs non courants	2 008 000	0	10 198	0	9 814	34 343	25 573	2 087 928
Passifs courants	453 000	899	12 793	59	6 417	16 387	14 478	504 033
Total Capitaux propres et Passifs	**5 315 000**	**1 947**	**97 298**	**59**	**29 396**	**66 630**	**66 293**	**5 576 623**
COMPTE DE RÉSULTAT :								
Produit des activités ordinaires	553 500	883	590	1 996	5 699	8 375	1 481	572 524
Résultat net.....	23 800	281	(4 710)	864	1 340	(294)	2 389	23 670

(en milliers d'euros)	SCHIPHOL GROUP (Pays-Bas)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY-PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2008
BILAN:								
Actifs non courants	4 753 930	344	97 433	814	17 298	48 054	74 846	4 992 718
Actifs courants	655 408	1 307	1 114	524	8 654	15 999	5 103	688 108
Total Actifs.....	**5 409 338**	**1 650**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 825**
Capitaux propres	2 886 595	777	79 017	(864)	15 525	16 844	39 714	3 037 608
Passifs non courants	1 797 964	0	9 405	0	7 416	29 862	26 046	1 870 692
Passifs courants	724 779	873	10 124	2 202	3 012	17 347	14 189	772 526
Total Capitaux propres et Passifs	**5 409 338**	**1 650**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 826**
COMPTE DE RÉSULTAT:								
Produit des activités ordinaires	1 153 951	658	715	5 610	10 801	17 697	2 635	1 192 067
Résultat net.....	186 878	(386)	(7 745)	2 030	3 412	679	(3 080)	181 788

Note 17 - Impôts

17.1. Taux d'impôt

Comme en 2008, les actifs et passifs d'impôts différés sont calculés sur la base des derniers taux connus à la clôture, soit 34,433%.

17.2. Analyse de la charge d'impôts sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôts sur les résultats se ventile comme suit :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Charge d'impôt exigible	(50 762)	(49 896)
Charge d'impôt différé	(13 740)	(15 793)
Impôts sur les résultats	**(64 503)**	**(65 689)**

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.

Les charges d'impôt différé résultent notamment, pour 9.670 milliers d'euros en 2009 et 11.642 milliers d'euros en 2008, de la neutralisation dans les comptes consolidés des économies temporaires d'impôt réalisées par les entités intégrées au titre des amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées.

17.3. Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique basée sur le taux d'impôt applicable en France et la charge réelle d'impôt se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Résultat après impôt	127 713	125 577
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(2 877)	(645)
Charge d'impôt sur les résultats	64 503	65 689
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	**189 338**	**190 621**
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	*34,43%*	*34,43%*
Charge d'impôt théorique	**(65 195)**	**(65 637)**
Incidence sur l'impôt théorique des:		
- Résultats taxés à taux réduit	400	77
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	72	8
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(332)	(32)
- Variations des différences temporelles non reconnues	(111)	(85)
- Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(581)	(991)
- Crédits et avoirs fiscaux	1 000	667
- Ajustements au titre des périodes antérieures	245	304
Charge réelle d'impôt sur les résultats	**(64 502)**	**(65 689)**
Taux effectif d'impôt	*34,07%*	*34,46%*

17.4. Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Au titre des différences temporelles déductibles:		
- Engagements sociaux	111 851	114 255
- Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	42 463	44 242
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans	838	1 676
- Provisions et charges à payer	16 705	17 153
- Autres	4 684	3 054
Au titre des différences temporelles imposables:		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(296 717)	(287 047)
- Location-financement	(19 972)	(20 818)
- Réserves de réévaluation	(8 223)	(8 309)
- Autres	(2 154)	(991)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	**(150 526)**	**(136 786)**

Ces montants sont répartis comme suit au bilan:		
- à l'actif	1 370	1 837
- au passif	(151 896)	(138 623)

Les amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1er janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'AÉROPORTS DE PARIS en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1er janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180.180 milliers d'euros. Après prise en compte de l'effet d'impôt correspondant, soit 63.838 milliers d'euros, l'impact net négatif sur le report à nouveau s'était élevé à 116.342 milliers d'euros.

En accord avec l'Administration fiscale, cette correction a donné lieu, à compter du résultat fiscal 2004, à un traitement fiscal étalé sur la durée initiale d'amortissement de ces frais.

Dans les comptes consolidés en normes IFRS, cet étalement s'est traduit, à l'ouverture de l'exercice 2004, par la constatation d'un actif d'impôt différé de 63.838 milliers d'euros. Compte tenu des déductions fiscales opérées depuis 2004 au titre de cet étalement, le montant résiduel de cet actif d'impôt différé s'élève à 42.463 milliers d'euros au 30 juin 2009.

17.5. Actifs et passifs d'impôts différés non reconnus

Certains actifs d'impôts différés n'ont pas été reconnus au niveau de plusieurs filiales, compte tenu de l'insuffisance d'éléments probants justifiant leur comptabilisation. Les bases correspondantes sont les suivantes :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire ……	69 652	10 356

Les pertes fiscales apparaissant en 2009 pour 69.652 milliers d'euros incluent 58.475 milliers d'euros de déficits fiscaux concernant le sous-groupe MASTERNAUT entré dans le périmètre de consolidation au cours du 1er semestre 2009.

17.6. Tableau de variation des actifs et passifs d'impôts différés

Les actifs et passifs d'impôts différés ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période:

(en milliers d'euros)	Actifs	Passifs	Montant net
Au 1er janvier 2009……	**1 837**	**138 623**	**(136 786)**
Montant porté directement en capitaux propres ……			0
Montants comptabilisés dans le résultat de la période ……	(327)	13 413	(13 740)
Virement de poste à poste ……	(140)	(140)	0
Au 30 juin 2009 ……	**1 370**	**151 896**	**(150 526)**

17.7. Actifs et passifs d'impôt exigible

Les actifs d'impôt exigible correspondent aux montants à récupérer au titre de l'impôt sur les résultats auprès des administrations fiscales. Les passifs d'impôt exigible correspondent aux montants restant à payer à ces administrations.

Ces actifs et passifs d'impôt exigible s'établissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Actifs d'impôt exigible:		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées……	443	-
- Autres entités consolidées ……	2 895	1 448
Total ……	**3 338**	**1 448**
Passifs d'impôt exigible:		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées ……	26	6 232
- Autres entités consolidées ……	-	221
Total ……	**26**	**6 453**

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 30 juin 2009.

Note 18 - Résultat par action

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère (en milliers d'euros)……	127 268	125 575
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)……	*98 868 602*	*98 919 137*
Résultat de base par action (en euros) ……	**1,29**	**1,27**

Pour le calcul du nombre moyen pondéré d'actions en circulation, les 98.960.602 actions composant le capital social a été minoré de 92.000 et 41.465 actions propres respectivement détenues en moyenne au cours du 1er semestre 2009 et 1er semestre 2008.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

Note 19 - Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Ecarts d'acquisition	Frais de recherche et & de développement	Logiciels	Fonds commercial	Immo-bilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2008 :						
- Valeur brute ……	2 223	-	125 487	-	26 031	153 741
- Cumul des amortissements ……		-	(100 958)	-		(100 958)
Valeur nette ……	**2 223**	**-**	**24 529**	**-**	**26 031**	**52 783**
Au 30 juin 2009 :						
- Valeur brute ……	9 994	3 780	143 591	1 241	21 818	180 424
- Cumul des amortissements ……	-	(1 517)	(109 107)	-	-	(110 624)
Valeur nette ……	**9 994**	**2 263**	**34 484**	**1 241**	**21 818**	**69 800**

Les écarts d'acquisition de 9.994 milliers d'euros au 30 juin 2009 portent principalement sur HUB TELECOM REGION pour 1.985 milliers d'euros, ainsi sur le sous-groupe MASTERNAUT pour un montant provisoirement établi à 7.771 milliers d'euros *(cf. note 3.4.2).*

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Ecarts d'acquisition	Frais de recherche et & de développement	Logiciels	Fonds commercial	Immo-bilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Valeur nette au 1er janvier 2009……	**2 223**	**-**	**24 529**	**-**	**26 031**	**52 783**
- Investissements ……	-	-	1 572	-	6 655	8 227
- Amortissements ……	-	(244)	(6 793)	-	-	(7 037)
- Variations de périmètre ……	7 771	2 537	3 130	1 241	90	14 769
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques……	-	(30)	12 046	-	(10 958)	1 058
Valeur nette au 30 juin 2009……	**9 994**	**2 263**	**34 484**	**1 241**	**21 818**	**69 800**

Les nouveaux écarts d'acquisition constatés en 2009 concernent exclusivement le sous-groupe MASTERNAUT.

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles.

Note 20 - Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Instal-lations techniques	Autres	Immo-bilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2008 :						
- Valeur brute ……	40 369	7 525 660	172 595	249 279	344 332	8 332 235
- Cumul des amortissements ….	(5 216)	(2 647 984)	(123 569)	(154 532)	-	(2 931 301)
- Cumul des dépréciations ……	-	-	-	(609)	-	(609)
Valeur nette ……	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**
Au 30 juin 2009 :						
- Valeur brute ……	40 543	7 630 016	180 722	257 646	321 352	8 430 279
- Cumul des amortissements ….	(4 842)	(2 752 566)	(131 206)	(163 452)	-	(3 052 066)
- Cumul des dépréciations ……	-	-	-	(633)	-	(633)
Valeur nette ……	**35 701**	**4 877 450**	**49 516**	**93 561**	**321 352**	**5 377 580**

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Instal-lations techniques	Autres	Immo-bilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Valeur nette au 1er janvier 2009…..	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**
- Investissements ……	-	3 343	5 097	1 015	120 133	129 588
- Cessions et mises hors service ……	-	(563)	(664)	(7)	(18 234)	(19 468)
- Variation des avances et acomptes .	-	-	-	-	25 596	25 596
- Amortissements ……	(399)	(144 836)	(7 166)	(9 194)	-	(161 595)
- Reprises nettes de dépréciations….	-	-	-	(24)	-	(24)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques……	947	141 786	2 934	6 260	(150 480)	1 447
- Entrées de périmètre…….	-	44	289	1 372	5	1 710
Valeur nette au 30 juin 2009……	**35 701**	**4 877 450**	**49 516**	**93 561**	**321 352**	**5 377 580**

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles, ainsi que les variations du périmètre des immeubles de placement (*cf. 21*).

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

(en milliers d'euros)	Terrains	Construc-tions	Instal-lations techniques	Total
Valeur nette au 31 décembre 2008	**-**	**4 140**	**570**	**4 710**
- Levées d'options	-	(1 782)	-	(1 782)
- Amortissements	-	(351)	(213)	(564)
- Transferts en provenance des Immeubles de placement	-	3	-	3
Valeur nette au 30 juin 2009	**-**	**2 010**	**357**	**2 367**

Note 21 - Immeubles de placement

21.1. Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Autres	Total
Au 31 décembre 2008 :				
- Valeur brute	41 170	442 842	128 367	612 379
- Cumul des amortissements	(5 640)	(244 667)	(68 336)	(318 643)
Valeur nette	**35 530**	**198 175**	**60 031**	**293 736**
Au 30 juin 2009 :				
- Valeur brute	41 191	446 521	166 453	654 165
- Cumul des amortissements	(6 413)	(251 013)	(67 501)	(324 927)
Valeur nette	**34 778**	**195 508**	**98 952**	**329 238**

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Autres	Total
Valeur nette au 1er janvier 2009	**35 530**	**198 175**	**60 031**	**293 736**
- Investissements	-	1 244	44 357	45 601
- Cessions et mises hors service	-	(61)	-	(61)
- Amortissements	-	(7 819)	-	(7 819)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	(752)	3 969	(5 436)	(2 219)
Valeur nette au 30 juin 2009	**34 778**	**195 508**	**98 952**	**329 238**

Aucune modification notable du périmètre des immeubles de placement n'a été observée au cours de la période.

A noter toutefois la prise en compte, à compter de 2009, des en-cours de Constructions conformément aux nouvelles dispositions prévues par la norme IAS 40 dans le cadre des améliorations des normes applicables au 1er janvier 2009. Le montant constaté à ce titre au cours du 1er semestre 2009 s'élève à 44.357 milliers d'euros et figure dans la colonne Autres.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménage-ments	Construc-tions	Autres	Total
Valeur nette au 1er janvier 2009……	**-**	**19 258**	**-**	**19 258**
- Levée d'options ……		(17 184)		(17 184)
- Amortissements ……		(1 060)		(1 060)
- Transferts vers les Immobilisations corporelles ……		(3)		(3)
Valeur nette au 30 juin 2009……	**-**	**1 011**	**-**	**1 011**

21.2. Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement, qui s'élevait à 1.187.200 milliers d'euros au 31 décembre 2008, n'a pas évolué de façon significative au cours de la période.

Note 22 - Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Total au 30.06.2009	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	**1 696**	**1 696**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 037	7 163	874
- Autres créances rattachées à des participations	5 219	3 739	1 480
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	255	-	255
- Prêts	10 388	8 046	2 342
- Autres comptes-courants	5 365	-	5 365
- Dépôts et cautionnements	2 794	2 791	3
- Créances de location financement bailleur	36 701	30 501	6 200
- Créances sur cessions d'immobilisations	1 139	-	1 139
- Autres actifs financiers	543	-	543
	70 440	**52 240**	**18 201**
Instruments financiers dérivés :			
- Ventes à terme de devises	1 415	-	1 415
- Swaps de couverture	16 519	-	16 519
- Swaps de trading	37 616	-	37 616
	55 550	**-**	**55 550**
Total	**127 686**	**53 936**	**73 751**

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	**1 330**	**1 330**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 006	7 163	843
- Autres créances rattachées à des participations	3 785	3 785	-
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	72	-	72
- Prêts	12 266	7 760	4 506
- Autres comptes-courants	10 552	-	10 552
- Dépôts et cautionnements	2 535	2 532	3
- Créances de location financement bailleur	38 670	30 983	7 687
- Créances sur cessions d'immobilisations	1	-	1
- Autres actifs financiers	548	-	548
	76 435	**52 223**	**24 212**
Instruments financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Ventes à terme de devises	1 450	-	1 450
- Swaps de couverture	21 142	-	21 142
- Swaps de trading	35 582	-	35 582
	58 174	**-**	**58 174**
Total	**135 939**	**53 553**	**82 386**

Note 23 - Stocks

Le détail des stocks est le suivant à la clôture :

(en milliers d'euros)	Valeurs brutes 30.06.2009	Dépré-ciations 30.06.2009	Valeurs nettes au 30.06.2009	Valeurs nettes au 31.12.2008
Stocks matières premieres ……	8 997	-	**8 997**	5 396
Stocks d'encours ……	-	-	**-**	-
Stocks de produits ……	228	-	**228**	-
Stocks de marchandises ……	6 626	(217)	**6 409**	5 973
Total ……	**15 851**	**(217)**	**15 634**	**11 369**

Note 24 - Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Créances Clients……	590 003	515 130
Clients douteux……	32 238	25 285
Cumul des dépréciations ……	(27 395)	(21 511)
Montant net ……	**594 846**	**518 904**

L'exposition du Groupe au risque de crédit et au risque de change ainsi que les pertes de valeur relatives aux créances clients et autres débiteurs figurent en note 30.

Les conditions générales de règlements clients sont de 30 jours date d'émission de facture, à l'exception des redevances commerciales payables au comptant.

Les dépréciations ont évolué ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Cumul des dépréciations à l'ouverture……	**21 511**	**19 165**
Augmentations ……	5 408	10 476
Diminutions ……	(2 683)	(8 130)
Variation de périmètre ……	3 159	-
Cumul des dépréciations à la clôture……	**27 395**	**21 511**

Note 25 - Autres créances et charges constatées d'avance

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Avances et acomptes versés sur commandes	8 360	7 317
Créances sur personnel (hors ORS) et organismes sociaux	893	5 869
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	48 068	62 669
Autres créances	16 144	20 067
Charges constatées d'avance	30 923	16 778
Total	**104 387**	**112 699**

Les remboursements demandés en 2008 à la CNP au titre des fonds placés auprès de cet organisme pour faire face au paiement des indemnités de fin de carrière, qui figuraient au 31 décembre dernier pour 4.500 milliers d'euros au niveau des Créances sur personnel et organismes sociaux, ont été intégralement encaissés au cours du 1er semestre 2009.

Note 26 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Valeurs mobilières de placement	366 799	353 835
Disponibilités	45 331	19 162
Total	**412 130**	**372 997**

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le groupe AEROPORTS DE PARIS n'a investi principalement que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et comportant des horizons de placement à six mois maximum.

Note 27 - Capitaux propres

27.1. Capital

Le capital d'AEROPORTS DE PARIS s'élève à 296.881.806 euros. Il est divisé en 98.960.602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours du 1er semestre 2009.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542.747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

27.2. Actions propres

Conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 103.081 actions et à la vente de 140.581 actions. Compte tenu des 91.000 actions détenues à l'ouverture de la période, le nombre d'actions auto-détenues au 30 juin 2009 s'élève à 53.500 actions et figure en diminution des capitaux propres, en application de la norme IAS 32, pour un montant de 2.589 milliers d'euros.

27.3. Ecarts de conversion

Ces écarts sont principalement constitués des écarts dégagés depuis le 1er janvier 2004 sur la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains. Les écarts antérieurs à cette date ont été transférés au poste Résultats antérieurs non distribués conformément à la possibilité offerte par la norme IFRS 1 dans le cadre de la première application des normes IFRS.

27.4. Résultats antérieurs non distribués

Les résultats antérieurs non distribués s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Réserves de la société mère Aéroports de Paris :		
- Réserve légale	29 688	24 202
- Autres réserves	863 048	863 048
- Report à nouveau	300 317	225 576
Réserves consolidées	935 272	878 084
Total	**2 128 325**	**1 990 910**

27.5. Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires figurant au 30 juin 2009 pour 1.209 milliers d'euros concernent les parts détenues par des tiers dans le capital d'ADPI MIDDLE EAST et ADPI LIBYA (sous-groupe ADP Ingénierie), ainsi que SOFTRACK (sous-groupe MASTERNAUT).

27.6. Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

Les principales variations observées au cours du 1er semestre 2009 sont les suivantes :

- Versement d'un dividende de 136.490 milliers d'euros, soit 1,38 euro par action, conformément à la 3ème résolution de l'AGO du 28 mai 2009.

- Reventes d'actions propres excédant les rachats pour un montant net de 2.110 milliers d'euros, dégageant 509 milliers de plus-values avant impôt *(cf. ci-dessus note 27.2)*.

Note 28 - Provisions

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Total
Provisions au 1er janvier	**23 839**	**60 762**	**84 601**
Augmentations:			
- Dotations	1 296	13 601	14 897
- Augmentation liée aux variations de périmètre	365	50	415
Total augmentations	**1 661**	**13 651**	**15 312**
Diminutions:			
- Provisions utilisées	(1 465)	(5 138)	(6 603)
- Provisions devenues sans objet	(5 187)	(7 944)	(13 131)
- Autres diminutions	-	(38)	(38)
Total diminutions	**(6 652)**	**(13 120)**	**(19 771)**
Provisions au 30 juin	**18 849**	**61 294**	**80 142**

Les Provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux.

Les Autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs, ainsi qu'une provision de 1.542 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escale *(cf. note 3.1.2)*. Elles comprennent en outre une provision pour impôt liée au contrôle fiscal *(cf. note 3.1.6)*.

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Au 30.06.2009
Présentation au bilan :			
- Part non courante	-	1	1
- Part courante	18 848	61 293	80 141
Total	**18 848**	**61 294**	**80 142**

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009
Au bilan :	
- Dotations	14 897
- Provisions utilisées	(6 603)
- Provisions devenues sans objet	(13 131)
Dotations nettes au bilan	**(4 837)**
Au compte de résultat :	
- Dotations aux provisions courantes pour litiges et autres risques *(cf. note 13)*	14 897
- Reprises provisions courantes pour litiges et autres risques *(cf. note 13)*	(18 948)
- Reprises provisions pour mesures sociales d'accompagnement Escale *(cf. note 14)*	(785)
Dotations nettes au compte de résultat	**(4 837)**

Note 29 - Dettes financières

29.1. Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 30.06.2009	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	2 022 623	1 569 385	453 238	2 020 219	2 020 219	-
Emprunts bancaires	746 233	746 233	-	546 243	546 245	(2)
Dettes financières de crédit-bail	5 132	958	4 174	9 673	5 697	3 976
Dépôts et cautionnements reçus	18 724	18 724	-	18 609	18 609	-
Autres emprunts et dettes assimilées	1 888	1 327	561	1 971	1 282	689
Intérêts courus non échus	40 723	-	40 723	68 640	-	68 640
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	4 122	-	4 122	3 782	-	3 782
Concours bancaires courants	26 379	-	26 379	8 392	-	8 392
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**2 865 823**	**2 336 627**	**529 196**	**2 677 529**	**2 592 052**	**85 477**
Instruments financiers dérivés passif	13 684	-	13 684	7 328	-	7 328
Total Emprunts et dettes financières	**2 879 507**	**2 336 627**	**542 880**	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**

29.2. Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le groupe AÉROPORTS DE PARIS correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 30.06.2009	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	**2 879 507**	**2 336 627**	**542 880**	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**
Instruments financiers dérivés actif	(55 550)	-	(55 550)	(58 174)	-	(58 174)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(412 130)	-	(412 130)	(372 997)	-	(372 997)
Endettement financier net	**2 411 827**	**2 336 627**	**75 201**	**2 253 686**	**2 592 052**	**(338 366)**

29.3. Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Valeur nominale	Taux nominal	Taux effectif avant prise en compte des couvertures de juste valeur	Valeur de la dette en coût amorti	Incidence des couver-tures de juste valeur	Valeur au bilan du 30.06.2009	Juste valeur au 30.06.2009
Emprunts obligataires :							
- ADP 5.875% 2000-2010 ……	450 000	5.875%	4.68%	453 238	-	453 238	460 174
- ADP 5.25% 2001-2011 ……	400 000	5.25%	4.72%	403 389	-	403 389	423 060
- ADP 5.25% 2002-2012 ……	350 000	5.25%	5.40%	348 707	14 999	363 706	367 469
- ADP 4.10% 2003-2013 ……	300 000	4.10%	4.14%	299 556	-	299 556	312 669
- ADP 6.375% 2008-2014 ……	500 000	6.375%	6.23%	502 734	-	502 734	544 105
Total ……	**2 000 000**			**2 007 624**	**14 999**	**2 022 623**	**2 107 477**
Emprunts bancaires :							
- Prêt BEI 1998-2013 ……	38 112	Eur 3M - 0,09%	Eur 3M - 0,09%	38 112		38 112	40 242
- Prêt BEI 2003-2018 ……	100 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	100 000		100 000	100 000
- Prêt BEI 2004-2019 ……	220 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	220 000		220 000	220 000
- Prêt BEI 2004-2019 ……	30 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	30 000		30 000	30 000
- Prêt BEI 2005-2020 ……	130 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	130 000		130 000	130 000
- Prêt BEI 2008-2011 ……	28 119	4.573%	4.573%	28 119		28 119	29 656
- Prêt BEI 2009-2021 ……	200 000	Eur 3M + 0,977%	Eur 3M + 0,977%	200 000		200 000	200 000
- Autres ……	2			2		2	1
Total ……	**746 233**			**746 233**	**-**	**746 233**	**749 899**

Au cours de la période, AÉROPORTS DE PARIS a procédé:

- au tirage du prêt BEI (financement satellite S4) pour un montant de 200 millions d'euros à échéance 2021 et rémunéré au taux variable Euribor 3 mois +0.977% ;

- à l'émission d'un emprunt de 250 millions de CHF dont la date de règlement et de jouissance est fixée au 15 juillet 2009 et la date de terme au 15 juillet 2015. Cet emprunt, émis avec une marge de re-offer de 103 points de base, est rémunéré au taux fixe de 3,125% et bénéficie dès le départ d'une garantie de change totale.

Par ailleurs, AÉROPORTS DE PARIS dispose de deux lignes de crédit confirmé pour un montant total de 300 millions d'euros. Ces lignes ont été renouvelées à échéance avril 2010 pour 200 millions d'euros et juillet 2010 pour 100 millions d'euros. Depuis leur mise en place, ces lignes n'ont pas été utilisées.

Note 30 - Instruments financiers

30.1. Catégories d'actifs et de passifs financiers

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instruments dérivés de couverture
		Option JV *(1)*	Trading *(2)*				
Autres actifs financiers non courants	53 936	-	-	1 696	52 240	-	-
Clients et comptes rattachés	594 846	-	-	-	594 846	-	-
Autres créances *(3)*	24 504	-	-	-	24 504	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	55 550	-	37 616	-	-	-	17 934
- Autres actifs financiers	18 201	-	-	-	18 201	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	412 130	412 130	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	**1 159 166**	**412 130**	**37 616**	**1 696**	**689 790**	**-**	**17 934**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 336 627	-	-	-	-	2 336 627	-
Fournisseurs et comptes rattachés	380 073	-	-	-	-	380 073	-
Autres dettes *(3)*	107 390	-	-	-	-	107 390	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	13 684	-	13 684	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	529 196	-	-	-	-	529 196	-
Total des passifs financiers	**3 366 969**	**-**	**13 684**	**-**	**-**	**3 353 285**	**-**

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instruments dérivés de couverture
		Option JV *(1)*	Trading *(2)*				
Autres actifs financiers non courants	53 553	-	-	1 330	52 223	-	-
Clients et comptes rattachés	518 904	-	-	-	518 904	-	-
Autres créances *(3)*	27 393	-	-	-	27 393	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	58 174	-	35 582	-	-	-	22 592
- Autres actifs financiers	24 212	-	-	-	24 212	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	372 997	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	**1 055 233**	**372 997**	**35 582**	**1 330**	**622 732**	**-**	**22 592**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 592 052	-	-	-	-	2 592 052	-
Fournisseurs et comptes rattachés	476 814	-	-	-	-	476 814	-
Autres dettes *(3)*	113 982	-	-	-	-	113 982	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	7 328	-	7 328	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	85 477	-	-	-	-	85 477	-
Total des passifs financiers	**3 275 652**	**-**	**7 328**	**-**	**-**	**3 268 324**	**-**

(1) Désignés comme tel à l'origine

(2) Désignés comme détenus à des fins de transaction

(3) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

La juste valeur des actifs et passifs s'avère généralement très proche des valeurs bilantielles, les valeurs comptables correspondant quasi systématiquement à une approximation raisonnable de cette juste valeur.

30.2. Analyse des risques liés aux instruments financiers.

30.2.1. Risques de taux.

La répartition des dettes financières taux fixe / taux variable est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009		Au 31.12.2008	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe ……	2 088 360	1 913 360	2 111 307	1 716 307
Taux variable ……	777 463	952 463	566 222	961 222
Emprunts et dettes financières hors dérivés……	**2 865 823**	**2 865 823**	**2 677 529**	**2 677 529**

Les instruments financiers dérivés détenus par AÉROPORTS DE PARIS concernent principalement des instruments financiers dérivés de taux pour une juste valeur de 54.135 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 13.684 milliers d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières à court terme.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 30.06.2009	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe ……	-	-	175 000	-	-	-	175 000	16 519
Total ……	**-**	**-**	**175 000**	**-**	**-**	**-**	**175 000**	**16 519**

En décembre 2008, AÉROPORTS DE PARIS avait mis en place, dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008, pour 220 millions de swaps de couverture à échéance 2014 dont le départ était décalé au 24 janvier 2009. Début 2009, ces swaps ont été complétés par 130 millions de swaps de couverture supplémentaires. En juin 2009, l'ensemble de ces 350 millions d'euros de swaps ont été retournés pour figer le taux. En conséquence, ils ne sont plus qualifiés de couverture au 30 juin 2009.

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 30.06.2009	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe ……	150 000	200 000	-	-	350 000	-	700 000	34 932
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable …	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe ……	150 000	-	-	-	-	-	150 000	2 684
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable …	150 000	200 000	-	-	350 000	-	700 000	(13 684)
Total ……	**450 000**	**400 000**	**-**	**-**	**700 000**	**-**	**1 550 000**	**23 932**

30.2.2. Risques de change.

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Euro	USD	MXN	Autres devises
Autres actifs financiers non courants ……	53 936	42 678	8 716	2 383	159
Clients et comptes rattachés ……	594 846	585 472	(3 427)	-	12 801
Autres créances *(1)* ……	24 504	23 873	356	-	275
Autres actifs financiers courants ……	73 751	72 221	258	874	398
Trésorerie et équivalents de trésorerie ……	412 130	401 390	7 842	-	2 898
Total des actifs financiers ……	**1 159 166**	**1 125 633**	**13 745**	**3 257**	**16 531**
Emprunts et dettes financières à long terme ……	2 336 627	2 336 627	-	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés ……	380 073	367 045	1 006	-	12 022
Autres dettes *(1)* ……	107 390	95 804	25	-	11 561
Emprunts et dettes financières à court terme ……	542 880	542 722	(25)	-	184
Total des passifs financiers ……	**3 366 971**	**3 342 198**	**1 006**	**-**	**23 767**

(1) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

Les autres devises portent principalement sur le riyal saoudien (SAR), le dirham des Émirats arabes unis (AED), le franc suisse (CHF), le dinar lybien (LYD) et le dirham marocain (MAD).

Les principaux cours de change utilisés pour la conversion des actifs et passifs à la clôture sont les suivants :

	Cours de clôture au 30.06.2009	Cours de clôture au 31.12.2008
Dollar des États-Unis (USD) ……	0,71345	0,71855
Peso mexicain (MXN) ……..	0,05353	0,05199

Couverture de change :

Dans le cadre de sa politique de couverture, ADP Ingénierie a procédé en 2008 et 2009 à des ventes à terme de devises dont le solde au 30 juin 2009 est de 18 millions d'USD à un cours moyen de 0,7972 et dont la livraison s'étale de juillet 2009 à janvier 2010. La juste valeur de ces ventes à terme, soit 1.415 milliers d'euros au 30 juin 2009 se trouve inscrite en Autres actifs financiers courants à l'actif du bilan consolidé.

30.2.3. Risques de liquidité

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit au 30 juin 2009 :

(en milliers d'euros)	Montant au bilan du 30.06.2009	Total des échéances contractuelles au 30.06.2009	0 - 1 an	1 - 2 ans	2 - 3 ans	3 - 4 ans	4 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	2 022 623	2 000 000	450 000	400 000	350 000	300 000	500 000	-
Emprunts bancaires	746 233	746 233	2	-	28 119	-	38 112	680 000
Dettes financières de location-financement	5 132	5 132	4 174	210	219	229	239	61
Dépôts et cautionnements reçus	18 724	18 724	-	48	-	-	-	18 676
Autres emprunts et dettes assimilées	1 888	1 888	561	620	288	292	86	41
Intérêts sur emprunts	40 723	548 033	128 321	113 115	79 548	66 282	52 397	108 371
Comptes-courants	4 122	4 122	4 122	-	-	-	-	-
Concours bancaires courants	26 379	26 379	26 379	-	-	-	-	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**2 865 823**	**3 350 511**	**613 558**	**513 993**	**458 174**	**366 803**	**590 834**	**807 149**
Fournisseurs et comptes rattachés	380 073	380 073	380 073	-	-	-	-	-
Autres dettes *(1)*	107 390	107 390	107 390	-	-	-	-	-
Dettes en coût amorti	**3 353 285**	**3 837 973**	**1 101 021**	**513 993**	**458 174**	**366 803**	**590 834**	**807 149**
Swaps de couverture:								
- Décaissements		4 121	1 558	2 057	506	-	-	-
- Encaissements		(26 116)	(8 692)	(8 692)	(8 732)	-	-	-
	(16 519)	**(21 995)**	**(7 134)**	**(6 635)**	**(8 226)**	**-**	**-**	**-**
Swaps de trading:								
- Décaissements		150 938	35 093	41 548	20 809	28 344	25 144	-
- Encaissements		(180 895)	(50 982)	(48 411)	(23 228)	(30 808)	(27 466)	-
	(23 932)	**(29 957)**	**(15 889)**	**(6 863)**	**(2 419)**	**(2 464)**	**(2 322)**	**-**
Total	**3 312 834**	**3 786 021**	**1 077 998**	**500 495**	**447 529**	**364 339**	**588 512**	**807 149**

(1) Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, tels que les dettes fiscales et sociales.

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 30 juin 2009 :

(en milliers d'euros)	Total au 30.06.2009	0 - 1 an	1 - 2 ans	2 - 3 ans	3 - 4 ans	4 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 037	874	1 625	1 517	1 794	1 252	975
Créances sur des coentreprises	-	-	-	-	-	-	-
Autres créances rattachées à des participations	5 219	1 480	75	-	-	-	3 664
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	255	255	-	-	-	-	-
Prêts	10 388	2 341	1 669	916	769	712	3 981
Autres comptes-courants	5 365	5 365	-	-	-	-	-
Dépôts et cautionnements	2 794	3	2 141	-	-	-	650
Créance de location financement bailleur	36 701	6 200	3 717	3 430	3 166	2 921	17 267
Créances sur cessions d'immobilisations	1 139	1 139					
Autres actifs financiers	543	543	-	-	-	-	-
Clients et comptes rattachés	594 846	594 846	-	-	-	-	-
Autres créances *(1)*	24 504	24 504	-	-	-	-	-
Prêts et créances	**689 790**	**637 550**	**9 227**	**5 863**	**5 729**	**4 885**	**26 537**

(1) Les autres créances excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.

Note 31 - Autres passifs non courants

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Subventions d'investissements ……	30 161	29 133
Autres ……..	1 064	2 002
Total……	**31 225**	**31 135**

Note 32 - Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Fournisseurs d'exploitation ……	225 662	240 121
Fournisseurs d'immobilisations ……	154 411	236 693
Total……	**380 073**	**476 814**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 30 juin 2009 qu'au 31 décembre 2008.

L'exposition des dettes fournisseurs et autres créditeurs du Groupe aux risques de change et de liquidité est présentée dans la note 30.

Note 33 - Autres dettes et produits constatés d'avance

Le détail des autres dettes et produits constatés d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Avances et acomptes reçus sur commandes ……	8 859	8 303
Dettes sociales……	160 257	158 742
Dettes fiscales (hors impôt exigible)……	71 597	42 624
Autres dettes……..	98 531	105 679
Produits constatés d'avance ……	150 451	131 415
Total……	**489 694**	**446 763**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 30 juin 2009 qu'au 31 décembre 2008.

Les Autres dettes incluent notamment les Aides aux riverains qui sont passées de 54.129 milliers d'euros au 31 décembre 2008 à 55.819 milliers d'euros au 30 juin 2009.

Les produits constatés d'avance comprennent principalement des redevances domaniales, soit 67.564 milliers d'euros au 30 juin 2009 (63.152 milliers d'euros au 31 décembre 2008), ainsi que la location du terminal T2G, soit 52.469 milliers d'euros au 30 juin 2009 (53.913 milliers d'euros au 31 décembre 2008).

Note 34 - Flux de trésorerie

34.1. Définition de la trésorerie

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le Tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 30.06.2008
Trésorerie et équivalents de trésorerie ……	412 130	316 420
Concours bancaires courants *(1)* ……	(26 379)	(22 527)
Trésorerie (selon Tableau des flux de trésorerie)……	**385 751**	**293 893**

(1) figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme

34.2. Acquisition de filiales

Le montant de 25.840 milliers d'euros figurant au Tableau des flux de trésorerie concerne exclusivement l'acquisition par HUB TELECOM de MASTERNAUT INTERNATIONAL et ses filiales *(cf. note 3.4.2)*. Ce montant s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009
Prix d'acquisition des titres ……	(19 000)
Frais d'acquisition ……	(2 159)
Remboursement compte-courant à Sanef ……	(6 000)
Trésorerie des entités acquises ……	1 319
Acquisition de filiales (nette de la trésorerie acquise) ……	**(25 840)**

34.3. Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Investissements incorporels *(cf. note 19)* ……	8 227	7 417
Investissements corporels *(cf. note 20)* ……	129 588	173 787
Immeubles de placement *(cf. note 21)* ……	45 601	20 714
Investissements corporels et incorporels (selon Tableau des flux de trésorerie)……	**183 416**	**201 918**

Le détail de ces investissements s'établit ainsi sur le 1er semestre 2009 *(en millions d'euros) :*

Développement des capacités……	71,6
Restructuration……..	14,3
Rénovation et qualité…….	32,2
Développement immobilier……	24,3
Sûreté…….	13,0
FEST…….	25,3
Autres…….	2,7
Total …….	**183,4**

Note 35 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan et les actifs et passifs éventuels se décomposent de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
Engagements donnés		
Avals, cautions …….….	7 180	5 858
Garanties à première demande ……	57 913	48 075
Garanties d'actif et de passif ……	-	2 846
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations……	364 837	411 133
Autres……	17 428	17 709
Total ……	**447 358**	**485 621**
Engagements reçus		
Avals, cautions ……	70 517	60 662
Garanties à première demande ……	179 807	168 973
Autres……	7 134	11 135
Total ……	**257 458**	**240 770**

Les avals et cautions correspondent essentiellement à des cautions accordées sur prêts au personnel.

Les garanties à première demande ont été exclusivement données par les filiales ADP INGÉNIERIE et AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

Les garanties d'actif et de passif liées à la cession des titres FRANCE HANDLING réalisée en 2005 qui figuraient encore en 2008 pour 2.846 milliers d'euros sont arrivées à échéance début 2009.

Les principaux engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Par ailleurs, en application de l'article 53 du cahier des charges d'AÉROPORTS DE PARIS, le ministre chargé de l'aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à AÉROPORTS DE PARIS. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par AÉROPORTS DE PARIS, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aérodromes d'Aviation Générale.

Note 36 - Informations sur les coentreprises

Les états financiers des coentreprises consolidées par intégration proportionnelle peuvent se résumer ainsi :

(en milliers d'euros)	SCI Cœur d'Orly Bureaux	SNC Cœur d'Orly Commerces	Duty Free Paris	Société de Distribution Aéroportuaire	Au 30.06.2009	Au 31.12.2008
BILAN:						
Actifs non courants	17 040	3 643	1 529	17 663	39 875	33 250
Actifs courants	2 762	441	7 938	38 218	49 359	53 474
Total Actifs	**19 802**	**4 084**	**9 467**	**55 881**	**89 234**	**86 724**
Capitaux propres	7 154	1 512	2 326	8 631	19 623	26 846
Passifs non courants	-	-	-	484	484	484
Passifs courants	12 648	2 572	7 141	46 766	69 127	59 394
Total Capitaux propres et Passifs	**19 802**	**4 084**	**9 467**	**55 881**	**89 234**	**86 724**
COMPTE DE RÉSULTAT :						
Produits des activités ordinaires	5 497	877	3 527	175 257	185 158	369 050
Charges nettes	(5 726)	(940)	(5 201)	(167 726)	(179 593)	(352 299)
Résultat net	**(229)**	**(63)**	**(1 674)**	**7 531**	**5 565**	**16 751**
FLUX DE TRESORERIE :						
Provenant des activités opérationnelles	3 984	(408)	2 314	4 569	10 459	22 125
Utilisés pour les activités d'investissement	(5 497)	(876)	(629)	12 353	5 351	(20 500)
Provenant des activités de financement	1 556	486	906	(17 831)	(14 883)	938
Flux globaux relatifs aux coentreprises	**43**	**(798)**	**2 591**	**(909)**	**927**	**2 563**

Note 37 - Liste des sociétés du périmètre de consolidation

Entités	Adresse	Pays	Siren	% intérêt	% contrôle	Filiale de
AÉROPORTS DE PARIS	291 Boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	France	552 016 628	MÈRE	MÈRE	
FILIALES (intégrées globalement)						
ADP INGENIERIE	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	431 897 081	100,0%	100,0%	ADP
ADPi MIDDLE EAST	Immeuble Baz - Rue Sursock BEYROUTH	Liban		80,0%	80,0%	ADPI
ADPi LIBYA	El Nasser Street TRIPOLI	Libye		65,0%	65,0%	ADPI
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	291 Boulevard Raspail 75014 PARIS	France	380 309 294	100,0%	100,0%	ADP
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie		100,0%	100,0%	ADPM
HUB TÉLÉCOM	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	437 947 666	100,0%	100,0%	ADP
HUB TELECOM REGION	3 allée des Droits de l'Homme 69500 BRON	France	387 868 821	100,0%	100,0%	HUB T.
MASTERNAUT INTERNATIONAL	4 rue Charles Cros 27400 LOUVIERS	France	417 555 430	100,0%	100,0%	HUB T.
MASTERNAUT	5 Rue Salomon de Rothschild 92150 SURESNES	France	419 476 593	100,0%	100,0%	MASTERNAUT INTERNATIONAL
MASTERNAUT TELEMATICS	4 rue Charles Cros 27400 LOUVIERS	France	428 678 916	100,0%	100,0%	MASTERNAUT
SOFTRACK	5 Rue Charles Duchesne 13290 AIX EN PROVENCE	France	444 046 742	95,0%	95,0%	MASTERNAUT INTERNATIONAL
ALYZIA HOLDING	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	552 134 975	100,0%	100,0%	ADP
ALYZIA	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	484 821 236	100,0%	100,0%	ALYZIA HOLDING
ALYZIA SURETÉ	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	411 381 346	100,0%	100,0%	ALYZIA
VOYAGES-AEROPORTSDEPARIS.COM	Orlytech - Bat. 548 16 avenue Louis Bleriot 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	501 385 728	100,0%	100,0%	ADP
SAS COEUR D'ORLY INVESTISSEMENT	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 143 207	100,0%	100,0%	ADP
SAS COEUR D'ORLY COMMERCES INVESTISSEMENT	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 333 063	100,0%	100,0%	CŒUR D'ORLY INVEST.

Liste des sociétés du périmètre (suite et fin)

Entités	Adresse	Pays	Siren	% intérêt	% contrôle	Filiale de
COENTREPRISES (intégrées proportionnellement)						
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE	114 av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	448 457 978	50,0%	50,0%	ADP
DUTY FREE PARIS	1 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	509 563 094	50,0%	50,0%	ADP
SCI COEUR D'ORLY BUREAUX	108 rue Richelieu 75002 PARIS	France	504 255 118	50,0%	50,0%	ADP
SNC COEUR D'ORLY COMMERCES	108 rue Richelieu 75002 PARIS	France	504 831 207	50,0%	50,0%	CŒUR D'ORLY COMM. INVEST.
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)						
GIE ROISSYPOLE	17 Cours Valmy 92800 PUTEAUX	France	380 893 438	90,0%	49,0%	ADP
SCI ROISSY SOGARIS	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	France	383 484 987	40,0%	40,0%	ADP
SCHIPHOL GROUP	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas		8,0%	8,0%	ADP
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO	Mexique		25,5%	25,5%	ADPM
LIÈGE AIRPORT	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique		25,6%	25,6%	ADPM
CIRES TELECOM	Zone Franche de Ksar El Majaz, Oued R'Mel 93000 ANJRA	Maroc		49,0%	49,0%	HUB T.
BOLLORÉ TELECOM	31-32 Quai de Dion Bouton 92800 PUTEAUX	France	487 529 232	10,5%	10,5%	HUB T.

Information financière trimestrielle au 30 septembre 2009

This page is left intentionally blank

AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Paris, le 13 novembre 2009

Chiffre d'affaires en hausse de 4,8 % au 30 septembre 2009

Information financière trimestrielle au 30 septembre 2009[1]

- **Hausse du chiffre d'affaires consolidé de 4,8 % à 1 976,5 millions d'euros :**
  - **Activités aéronautiques (+ 6,6 %) : impact positif des nouveaux services, des ouvertures d'infrastructures intervenues en 2008 et 2009 et de la progression des tarifs**
  - **Légère croissance des commerces et services malgré la baisse du trafic : + 0,4 %**
  - **Croissance du segment immobilier sous l'effet des nouvelles locations et de l'indexation des contrats : + 3,2 %**
  - **Baisse du segment assistance en escale en raison de la baisse du trafic : - 4,9 %**
  - **Croissance des autres activités (+ 19,3 %), principalement à l'international**
- **Ralentissement de la croissance du chiffre d'affaires au 3ème trimestre 2009 : + 2,9 % ; ce ralentissement était attendu**
- **Trafic en baisse de 5,4 % et qui s'améliore au 3ème trimestre : - 3,5 %**

Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris :

"Dans un contexte économique difficile, Aéroports de Paris résiste bien avec un chiffre d'affaires en hausse de 4,8 %. Conformément à nos prévisions, celui du troisième trimestre, en hausse de 2,9 %, connait un ralentissement par rapport aux trimestres précédents, l'effet positif de nouveaux services et des ouvertures d'infrastructures s'atténuant. Grâce à la poursuite de nos efforts et au plan d'économie engagé, nous maintenons nos objectifs annoncés pour l'exercice 2009 : le chiffre d'affaires annuel devrait être en légère croissance et l'EBITDA 2009 devrait être du même ordre de grandeur que celui de 2008."

[1] Ce document est établi en application du IV de l'article L. 451-1-2, du Code monétaire et financier. Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés comparent les données de l'exercice 2009 aux données équivalentes de l'exercice 2008

AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Faits marquants de la période : évolution du trafic de passagers pour les neuf premiers mois de l'année 2009

- Le trafic de passagers est en baisse de 5,4 % (à 63,4 millions de passagers) : il baisse de 5,8 % à Paris-Charles de Gaulle (44,1 millions de passagers) et de 4,5 % à Paris-Orly (19,3 millions de passagers). Le trafic du 3ème trimestre baisse de 3,5 %.
- Le mix trafic évolue favorablement puisque le trafic international hors Europe (39,3 % du total) résiste relativement mieux que l'ensemble du trafic (- 4,0 %). Le trafic est en baisse sur tous les faisceaux (- 6,0 % pour l'Amérique du Nord, - 8,0 % pour l'Amérique Latine, - 7,2 % pour l'Asie/Pacifique, - 5,3 % pour le Moyen-Orient), à l'exception de l'Afrique qui croit de 1,3 %.
- Le trafic avec l'Europe hors France (41,7 % du total) baisse de 6,6 %.
- Le trafic avec la métropole (19,0 % du total) baisse de 5,5 %.
- Le taux de correspondance est en hausse de 0,4 point à 24,5 %.
- Les mouvements d'avions diminuent de 5,6 % à 562 402.
- Le trafic fret baisse de 13,9% à 1 397 000 tonnes.

Chiffre d'affaires consolidé au 30 septembre 2009

Bonne tenue du chiffre d'affaires consolidé pour les neuf premiers mois de l'année 2009 (croissance de + 4,8 %) à 1 976,5 millions d'euros malgré le fléchissement du trafic

En millions d'euros	**Au 30/09/09**	**Au 30/09/08**	**2009 / 2008**
Activités aéronautiques	1 088,6	1 021,0	*+6,6%*
Commerces & services	638,5	635,7	*+0,4%*
Immobilier	160,4	155,5	*+3,2%*
Escale & prestations annexes	142,8	150,2	*-4,9%*
Autres activités	181,5	152,1	*+19,3%*
Eliminations inter-segments	-235,4	-229,2	*+2,7%*
Chiffre d'affaires consolidé	**1 976,5**	**1 885,3**	**+4,8%**

AÉROPORTS DE PARIS
Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Analyse du chiffre d'affaires par segment d'activité[2]

Croissance des activités aéronautiques (+ 6,6 %) à 1 088,6 millions d'euros

En millions d'euros	Au 30/09/09	Au 30/09/08	2009 / 2008
Activités aéronautiques	**1 088,6**	**1 021,0**	***+6,6%***
Redevances aéronautiques	594,1	590,0	*+0,7%*
Redevances spécialisées	128,9	98,9	*+30,3%*
Taxe d'aéroport	330,7	295,7	*+11,9%*
Autres	35,0	36,4	*-4,0%*

- Les **redevances aéronautiques**[3] subissent l'impact de la baisse du trafic. Elles sont cependant soutenues par l'accroissement du nombre de postes de stationnement des avions au contact des aérogares (redevance stationnement en hausse de 14,1 %) et les évolutions tarifaires mises en œuvre dans le cadre du Contrat de Régulation Economique (+ 3,8 % en moyenne au 1er avril 2008 et + 5,5 % en moyenne au 1er avril 2009).
- Les **redevances spécialisées** sont tirées par les effets année pleine de l'introduction de nouveaux services et des ouvertures de nouvelles capacités. Ainsi, l'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite, assurée par Aéroports de Paris depuis juillet 2008, se traduit par un chiffre d'affaires additionnel de 18,5 millions d'euros. Les revenus liés aux capacités de tri des bagages et de banques d'enregistrement augmentent de 5,5 millions d'euros du fait de l'ouverture des nouvelles installations. Enfin, les prestations de dégivrage sont en hausse de 4,4 millions d'euros, en raison d'un hiver 2008/2009 rigoureux.
- La **taxe d'aéroport**, dédiée principalement au financement des activités de sûreté, s'élève à 9,5 euros par passager au départ depuis le 1er janvier 2009 (8,75 euros en 2008). Son produit s'élève à 330,7 millions d'euros et inclut 28,8 millions d'euros de produit à recevoir.
- Au 3ème trimestre 2009, le chiffre d'affaires du segment activités aéronautiques tend à ralentir par rapport aux deux trimestres précédents (+ 6,1 %) compte tenu de l'atténuation progressive des effets année pleine liés aux nouveaux services et nouvelles infrastructures.

[2] Avant éliminations inter-segments
[3] Redevances passagers, atterrissage (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance balisage) et stationnement (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance carburant)

Légère progression des revenus issus des commerces et services malgré la baisse du trafic : + 0,4 %

En millions d'euros	Au 30/09/09	Au 30/09/08	2009 / 2008
Commerces et services	**638,5**	**635,7**	***+0,4%***
Activités commerciales	275,8	273,2	*+0,9%*
Redevances	*185,9*	*185,7*	*+0,1%*
SDA & DFP	*139,3*	*134,8*	*+3,4%*
Eliminations	*-49,4*	*-47,3*	*+4,5%*
Parcs et accès	107,9	115,0	*-6,2%*
Prestations industrielles	46,1	52,6	*-12,3%*
Recettes locatives	74,7	59,3	*+25,8%*
Autres produits	134,0	135,5	*-1,1%*

- **Activités commerciales :**
  - Les redevances provenant des boutiques, des bars et restaurants, de la publicité, des activités banques et change et des loueurs de voitures sont stables à 185,9 millions d'euros. Au sein de cet ensemble et malgré la baisse du trafic, les boutiques en zone réservée progressent de 3,0 %[4] sous l'effet de l'augmentation du chiffre d'affaires par passager. Ce dernier augmente de 8,4 % sur les neuf premiers mois de l'année à 12,0 euros, tiré par le développement de nouvelles surfaces et par un mix trafic favorable (croissance du poids des faisceaux internationaux les plus contributeurs).
  - Le chiffre d'affaires provenant des co-entreprises **Société de Distribution Aéroportuaire** et **Duty Free Paris** progresse de 3,4% à 139,3 millions d'euros[5].
- Le chiffre d'affaires des **parcs et accès** subit l'impact de la baisse du trafic.
- Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) diminue de 12,3 % en raison du transfert des prestations de confort climatique vers le poste « recettes locatives » du même segment. A périmètre constant, le chiffre d'affaires augmente de 3,2 % en raison notamment des ouvertures des nouvelles infrastructures.
- Les **recettes locatives** (locations de locaux en aérogares) bénéficient des nouvelles locations dans les installations ouvertes en 2008 et 2009 et du transfert des prestations de confort climatique.
- Les **autres produits** sont essentiellement constitués de prestations internes.

[4] Après élimination d'éléments non récurrents
[5] Part Aéroports de Paris (50 %), dont 134,8 millions d'euros pour Société de Distribution Aéroportuaire

Poursuite du développement du segment immobilier : + 3,2 %, dont + 5,3 % pour le chiffre d'affaires externe

En millions d'euros	Au 30/09/09	Au 30/09/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	**160,4**	**155,5**	***+3,2%***
Chiffre d'affaires interne[6]	36,0	37,3	*-3,6%*
Chiffre d'affaires externe	124,5	118,2	*+5,3%*

- Au 3ème trimestre 2009, le chiffre d'affaires du segment est en légère baisse (- 1,3 %) sous l'effet de renégociations des conditions d'occupation et tarifaires des bâtiments loués intervenues avec certains clients et de l'arrêt d'activité d'opérateurs dans le secteur du fret.
- Le chiffre d'affaires interne est en baisse de 3,6 % à 36,0 millions d'euros.
- Le chiffre d'affaires externe bénéficie de l'effet positif de commercialisations effectuées en 2008 et de l'indexation des contrats sur l'indice du coût de la construction (+ 6,2 % en moyenne appliqués au 1er janvier 2009).

Baisse du chiffre d'affaires de l'assistance en escale et prestations annexes : - 4,9 %

En millions d'euros	Au 30/09/09	Au 30/09/08	2009 / 2008
Escale et prestations annexes	**142,8**	**150,2**	***-4,9%***
Assistance en escale	102,4	114,2	*-10,3%*
Sûreté	40,4	36,0	*+12,3%*

- Le regroupement de cette activité au sein de la filiale Alyzia est désormais achevé.
- Le chiffre d'affaires de l'activité d'assistance en escale est en baisse de 10,3 %, les gains de nouveaux contrats n'ayant pas suffit à compenser certaines pertes de contrats et la réduction de l'activité de certaines compagnies clientes.
- Le chiffre d'affaires de l'activité de sûreté progresse en revanche de 12,3 % en raison de l'entrée en vigueur de nouveaux contrats et de la hausse du volume de prestations rendues.
- Au 3ème trimestre 2009, le chiffre d'affaires du segment est en baisse de 7,6 %.

[6] Réalisé avec des sociétés du Groupe

Forte croissance des autres activités (+ 19,3 %) portée par la dynamique de 1er semestre :

En millions d'euros	Au 30/09/09	Au 30/09/08	2009 / 2008
Chiffre d'affaires	**181,5**	**152,1**	***+19,3%***
ADP Ingénierie	88,4	72,3	*+22,3%*
Hub télécom	79,6	68,5	*+16,2%*
Aéroports de Paris Management	9,3	8,6	*+8,6%*
Aéroports de Paris	4,2	2,8	*+50,1%*

- **ADP Ingénierie** poursuit son développement grâce à la montée en puissance des contrats signés ces dernières années. Le chiffre d'affaires baisse cependant de 6,7 % au 3ème trimestre 2009, en raison notamment du ralentissement de l'activité de certains projets. A fin septembre, le carnet de commandes s'établit à un niveau exceptionnel à 320 millions d'euros[7].
- **Hub télécom** a acquis le 8 avril 2009 la société Masternaut, leader européen des solutions de géolocalisation. A périmètre constant, le chiffre d'affaires du groupe Hub télécom est en recul de 7,3 %, du fait notamment de l'impact de la crise économique sur les ventes de solutions de traçabilité/mobilité au sein de la filiale Hub Telecom Région.
- **Aéroports de Paris Management** a signé à l'automne 2008 un contrat de gestion avec l'aéroport de l'ile Maurice ce qui permet au chiffre d'affaires de progresser malgré le recul de l'activité des autres aéroports gérés par la filiale.
- Au 3ème trimestre 2009, le chiffre d'affaires du segment autres activités s'établit en hausse de 8,7 %.

[7] Pour les contrats en dollar, taux de change retenu : 1€ = 1,40 $

Communiqué de presse

Une conférence téléphonique aura lieu ce jour à 9h00, CET

- Ecoute en direct :
  - Depuis la France : + 33 1 72 00 13 68
  - Depuis l'international : + 44 203 367 9461

- Retransmission en différé à partir de 12h00, CET.
  - Depuis la France : + 33 72 00 14 69, code d'accès : 26 67 47 #
  - Depuis l'international : + 44 207 107 0686, code d'accès : 26 67 47 #

La présentation est accessible sur le site internet : www.aeroportsdeparis.fr

Agenda

- Vendredi 19 février 2010 : résultats annuels 2010
- Mercredi 12 mai 2010 : chiffre d'affaires du 1er trimestre 2010

Relations Investisseurs
Florence Dalon / Vincent Bouchery : + 33 1 43 35 70 58 - invest@adp.fr

Contact presse
Jérôme Dutrieux / Charlotte de Chavagnac : + 33 1 43 35 70 70.

Site internet : www.aeroportsdeparis.fr

Déclarations prospectives

Des déclarations prospectives figurent dans le présent communiqué de presse. Ces déclarations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris. Elles comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Aéroports de Paris. Ces données, hypothèses et estimations sont sujettes à des risques (dont ceux décrits dans le document de référence enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers le 30 avril 2009 sous le numéro R. 09-038) et des incertitudes qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Aéroports de Paris et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations.

Communiqué de presse

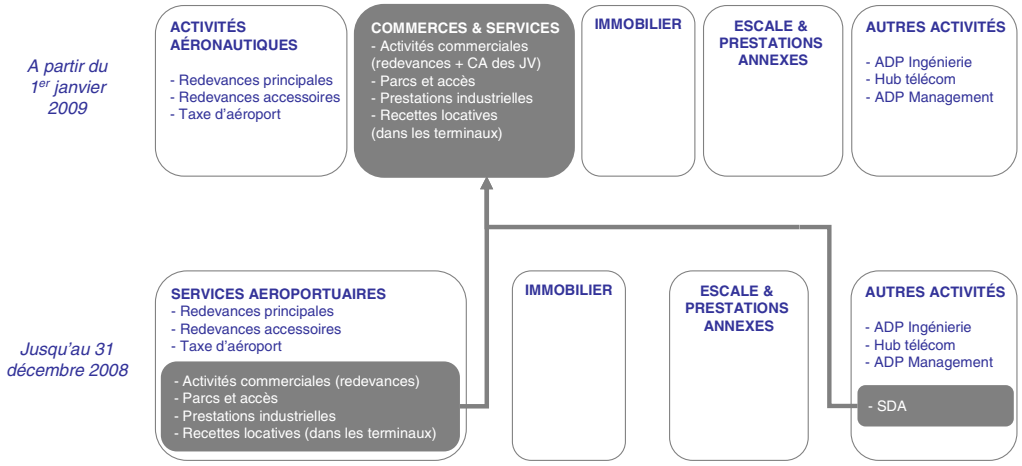
AÉROPORTS DE PARIS
Le monde entier est notre invité

ANNEXE

Chiffre d'affaires trimestriel consolidé :

En millions d'euros	T1 2009	T2 2009	T3 2009	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T1 09 / T1 08	T2 09 / T2 08	T3 09 / T3 08
Aéronautique	315,2	377,0	396,4	304,8	342,5	373,7	*+3,4%*	*+10,1%*	*+6,1%*
Commerces et services	218,8	212,1	207,6	209,7	215,3	210,7	*+4,4%*	*-1,5%*	*-1,5%*
Immobilier	53,5	54,3	52,6	50,2	52,0	53,3	*+6,5%*	*+4,4%*	*-1,3%*
Escale & prestations annexes	45,4	48,6	48,8	47,0	50,4	52,8	*-3,2%*	*-3,6%*	*-7,6%*
Autres activités	58,6	64,8	58,0	47,2	51,5	53,4	*+24,1%*	*+26,0%*	*+8,7%*
Eliminations inter-segments	-83,1	-79,4	-72,8	-78,5	-78,1	-72,6	*+5,9%*	*+1,7%*	*+0,3%*
Chiffre d'affaires consolidé	**608,5**	**677,4**	**690,7**	**580,4**	**633,6**	**671,3**	***+4,8%***	***+6,9%***	***+2,9%***

Schéma de la **nouvelle segmentation** à compter du 1er janvier 2009 (en application de la norme IFRS 8) :



Chiffre d'affaires consolidé 2008 pro forma :

En millions d'euros	30/09/08 publié	Transfert des activités commerciales au segment « commerces & services »	Transfert de SDA au segment « commerces & services »	Eliminations intra-segment	Eliminations inter-segment	30/09/08 pro forma
Activités aéronautiques	**1 482,8**	-436,5	-	-	-25,3	**1 021,0**
Commerces & services	**-**	436,5	134,8	-48,6	113,0	**635,7**
Immobilier	**155,5**	-	-	-	-	**155,5**
Escale	**150,7**	-	-	-0,6	0,1	**150,2**
Autres activités	**290,4**	-	-134,8	-3,7	0,2	**152,1**
Eliminations	**-194,1**	-	-	52,9	-88,0	**-229,2**
Chiffre d'affaires consolidé	**1 885,3**	-	-	-	-	**1 885,3**

Communiqué de presse du 9 décembre 2009 relatif à la proposition d'Aéroports de Paris en vue du prochain contrat de régulation économique 2011–2015

This page is left intentionally blank

AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Paris, le 9 décembre 2009

Proposition d'Aéroports de Paris en vue du prochain contrat de régulation économique 2011 - 2015

- **Un engagement en faveur d'une amélioration décisive de la qualité de service**
- **Un programme d'investissements portant notamment sur la rénovation des terminaux les plus anciens**
- **Un gel des tarifs en 2010 suivi d'une politique de modération tarifaire entre 2011 et 2015, en contrepartie d'une modification du périmètre de régulation**
- **La poursuite des gains de productivité et de l'amélioration de la performance opérationnelle**

Après avoir engagé en octobre 2009 une concertation approfondie avec les transporteurs aériens et entendu leurs attentes et priorités, Aéroports de Paris va présenter aujourd'hui aux compagnies aériennes et leurs représentants membres de la Commission consultative économique (Cocoéco) ses propositions d'orientations concernant à la fois la tarification des redevances pour 2010 et les principaux axes du prochain Contrat de régulation Economique (CRE) portant sur la période 2011-2015.

Dans les semaines à venir, Aéroports de Paris, les membres de la Cocoéco et les compagnies aériennes pourront débattre de ces propositions. Puis, conformément aux dispositions du code de l'aviation civile, les tarifs 2010 feront l'objet d'une publication début mars 2010. Concernant la préparation du CRE 2011-2015, Aéroports de Paris publiera un document de propositions plus détaillées dans le courant du premier trimestre 2010 sur lequel l'ensemble des parties prenantes pourra exprimer ses vues.

A cette occasion, Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris, a déclaré :

« Nous avons pour ambition d'être plus compétitif que nos principaux concurrents. Cela passe par une amélioration forte de la qualité de service et la satisfaction de nos clients, passagers ou compagnies aériennes, et par une politique tarifaire attractive. Après une première phase de concertation avec les compagnies aériennes, Aéroports de Paris est donc en mesure de présenter pour le prochain contrat de régulation économique des propositions équilibrées. Elles permettent notamment, à travers une modification du périmètre de régulation, d'assurer un juste partage entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes de la valeur créée par les efforts de l'entreprise. Ce cadre de régulation devrait constituer une incitation forte pour Aéroports de Paris à renforcer sa compétitivité et son attractivité vis-à-vis des transporteurs aériens et à développer le trafic. »

AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Après un premier CRE consacré principalement à la mise en service de capacités nouvelles, Aéroports de Paris propose que les orientations du CRE 2011-2015 visent au renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des plates-formes parisiennes et à l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients tout en permettant à l'entreprise de créer de la valeur.

Aéroports de Paris propose ainsi :

- un engagement en faveur d'une amélioration décisive de la qualité de service,
- un programme d'investissements portant notamment sur la rénovation des terminaux les plus anciens et l'optimisation des capacités en place,
- une approche équilibrée de la régulation conduisant à une politique de modération tarifaire sur la période 2010-2015, en contrepartie d'une modification du périmètre de régulation conduisant à extraire, en plus des activités de diversification immobilière, les activités commerciales du périmètre des actifs régulés,
- la poursuite des gains de productivité et de l'amélioration continue de la performance opérationnelle.

L'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients, priorité du prochain CRE

La qualité des services rendus constitue un enjeu stratégique majeur de compétitivité, d'attractivité et d'image. C'est pourquoi, Aéroports de Paris propose de s'engager sur des objectifs ambitieux de progrès dans ce domaine en actionnant l'ensemble des leviers disponibles :

- un programme d'investissements consacrant des moyens importants (plus de 700 millions d'euros entre 2009 et 2015) aux opérations de qualité de service, et notamment à la rénovation des terminaux les plus anciens, pour réaliser un saut qualitatif important et réduire la forte disparité de perception d'une aérogare à l'autre,
- la diffusion de la culture clients à tous les niveaux de l'entreprise,
- la mise en œuvre de chantiers spécifiques portant par exemple sur l'orientation des passagers en correspondance,
- la prise en compte, dans le prochain CRE, d'indicateurs plus ambitieux que ceux du premier contrat, avec un accent mis sur ceux mesurant directement la satisfaction des passagers.

Un prochain CRE s'appuyant sur l'hypothèse d'une reprise progressive du trafic

Malgré la baisse récente du trafic, Aéroports de Paris est confiant dans la croissance à moyen et long termes de son activité. Cependant, l'entreprise considère que pour des raisons structurelles liées notamment à l'évolution des habitudes de transport, à celle du prix du pétrole et à la maturité du transport aérien en Europe, le prochain contrat de régulation économique devrait se baser sur des taux de croissance du trafic plus modérés que ceux anticipés par le passé. Après avoir entendu ses clients sur leurs perspectives, Aéroports de Paris retient dans sa proposition l'hypothèse d'une légère croissance du trafic de passagers en 2010 (de 0,5 %), puis d'une croissance annuelle moyenne de 3,2 % sur la période 2011-2015, avec un redémarrage progressif de l'activité.

Un programme d'investissements sur le prochain CRE qui poursuit 2 objectifs : l'amélioration de la qualité des installations et des services offerts, et l'optimisation des installations existantes

Aéroports de Paris propose que le programme d'investissements du prochain CRE[1] soit principalement orienté vers des opérations contribuant d'une part à améliorer la qualité des installations et des services offerts et d'autre part à optimiser les installations existantes. Il serait ainsi structuré autour des axes suivants :

- le maintien du calendrier de livraison du satellite 4 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (3ème trimestre 2012), opération clé pour l'amélioration de la satisfaction des passagers et la compétitivité du hub,
- l'amélioration de la qualité de service et l'optimisation des installations existantes au travers notamment de la poursuite de la rénovation des satellites du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, la restructuration complète du terminal 2B, la jonction entre les terminaux 2A et 2C, la mise en œuvre progressive de l'inspection-filtrage unique des passagers, avec notamment une liaison entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F, la reconfiguration des Halls 3 et 4 de l'aérogare d'Orly-Ouest et l'optimisation des flux Schengen de l'aérogare d'Orly-Sud,
- enfin, les investissements 2011-2015 accorderaient des moyens significatifs au développement de trois des piliers fondamentaux de la stratégie d'Aéroports de Paris : l'extension et l'optimisation des surfaces commerciales, l'accélération du développement de l'immobilier de diversification principalement et le développement durable notamment au travers d'objectifs ambitieux de réduction des consommations d'énergie.

Avec 2 367 millions d'euros[2] investis par Aéroports de Paris, la période 2011-2015 se caractériserait, en euros équivalents 2010, par une baisse de plus de 20 % des investissements par rapport à ceux de la période 2006-2010. La période quinquennale suivante (2016-2020) devrait être marquée par un niveau d'investissements du même ordre. En prenant en compte l'aménagement de périmètre proposé par Aéroports de Paris, 1 752 millions d'euros (euros 2010) seraient investis dans le périmètre régulé sur la période 2011-2015.

Proposition d'évolution du périmètre de régulation vers une caisse aménagée

En application de la réglementation actuelle, le périmètre régulé sera réduit en 2011 de l'activité immobilière de diversification[3]. La proposition d'Aéroports de Paris consiste à faire sortir du périmètre régulé, au-delà de ces activités immobilières de diversification, les activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, hôtellerie en aérogares, banque, change et autres services commerciaux, publicité, location d'automobiles…). Cette proposition pragmatique, compatible avec l'objectif de modération tarifaire souhaitée par l'entreprise, préserverait les capacités d'investissement à long terme sur le périmètre régulé. Elle conduirait à un juste partage de la valeur entre Aéroports de Paris et ses clients et constituerait un facteur d'incitation supplémentaire à développer son activité.

Cet aménagement du périmètre régulé concernerait, sur la base des éléments comptables de l'exercice 2008 :

- au titre de l'immobilier de diversification, 131 millions d'euros de revenus locatifs externes et internes à Aéroports de Paris SA et 309 millions d'euros d'actifs[4] ;

[1] Le détail du programme d'investissements est fourni dans le document de proposition, accessible sur le site internet du Groupe : www.aeroportsdeparis.fr
[2] Euros 2010, hors investissements financiers
[3] Activités immobilières hors aérogares ne concernant ni la maintenance des avions, ni la mise à disposition de surfaces et locaux pour les opérations des assistants en escale et des essenciers, ni celles de fret aérien, d'aviation d'affaires et d'aviation générale.
[4] Valeur nette comptable des immobilisations et besoin en fonds de roulement au 31 décembre 2008

- au titre des activités commerciales, 250 millions d'euros de revenus externes à Aéroports de Paris SA et 169 millions d'euros d'actifs[4].

Prochain CRE : proposition de modération des évolutions tarifaires pour renforcer l'attractivité des plates-formes parisiennes

Ayant entendu les demandes de modération tarifaire exprimées par les compagnies aériennes dans un contexte économique difficile et tenant compte de l'évolution proposée du périmètre de régulation, Aéroports de Paris propose de retenir, conjointement pour les tarifs 2010[5] (à compter du 1er avril 2010) et pour les tarifs couverts par le prochain CRE (à compter du 1er avril 2011), une politique tarifaire modérée au profit de la compétitivité des plates-formes parisiennes. Cette modération se traduirait, à périmètre de services constants, par un gel des tarifs en 2010 et par une évolution moyenne annuelle des tarifs des redevances de 1,38 % au-delà de l'inflation sur la période 2011-2015.

2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM[6] 2011-2015
0,0 %	IPC + 0,0 %	IPC + 1,0 %	IPC + 1,5 %	IPC + 2,2 %	IPC + 2,2 %	IPC + 1,38 %

IPC : indice des prix à la consommation (4018E)

Une maîtrise des charges et une amélioration progressive de la rentabilité

Compte tenu de la conjoncture actuelle affectant le transport aérien, de la volonté de l'entreprise de renforcer sa compétitivité tarifaire et de l'évolution vers une caisse aménagée, Aéroports de Paris propose que le CRE 2011-2015 soit envisagé, du point de vue de la rentabilité des capitaux investis du périmètre régulé comme une phase de transition. Aéroports de Paris estime que la poursuite résolue des efforts de productivité et de maîtrise des charges ainsi que le passage dans un bas de cycle d'investissements, devraient permettre d'améliorer graduellement le ROCE[7] du nouveau périmètre régulé et lui permettre ainsi d'être en ligne avec le coût moyen pondéré du capital de l'entreprise en moyenne sur le troisième contrat de régulation économique (2016-2020).

Perspectives financières pour 2009 et 2010

Pour l'exercice 2009, compte tenu des tendances de trafic observées sur les derniers mois, Aéroports de Paris anticipe un chiffre d'affaires en légère croissance et un EBITDA compris entre 850 et 880 millions d'euros[8].

Pour 2010, compte tenu des hypothèses de trafic et des orientations retenues par Aéroports de Paris pour la tarification des redevances, Aéroports de Paris anticipe un EBITDA compris entre 850 et 880 millions d'euros[9].

[5] Redevance atterrissage, stationnement, passagers, et redevances accessoires couvertes par le CRE
[6] Taux de Croissance Annuel Moyen
[7] Return On Capital Employed (taux de retour sur capitaux investis) = rapport entre le résultat opérationnel après impôts sur les sociétés / base d'actifs régulés de l'exercice concerné (définie comme la somme de la valeur nette comptable des immobilisations et du besoin en fonds de roulement)
[8] Contre précédemment « un chiffre d'affaires en légère croissance et un EBITDA 2009 du même ordre de grandeur que l'EBITDA 2008 ». EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises
[9] Contre précédemment « une progression de l'EBITDA 2010 comprise entre 50 et 60 % par rapport à celui de 2005 », soit une fourchette comprise entre 900 et 960 millions d'euros

Communiqué de presse

La proposition d'Aéroports de Paris est accessible sur le site internet du Groupe : www.aeroportsdeparis.fr.

Relations Investisseurs

Florence Dalon / Vincent Bouchery : + 33 1 43 35 70 58 - invest@adp.fr

Contact presse

Jérôme Dutrieux / Charlotte de Chavagnac : + 33 1 43 35 70 70

Déclarations prospectives

Des déclarations prospectives figurent dans le communiqué de presse ci-avant. Ces déclarations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris Elles comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Aéroports de Paris. Ces données, hypothèses et estimations sont sujettes à des risques (dont ceux décrits dans le document de référence enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers le 30 avril 2009 sous le numéro R. 09-038) et des incertitudes qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Aéroports de Paris et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations.

Aéroports de Paris construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Aéroports de Paris est le 2ème groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire et le 1er groupe européen pour le fret et le courrier. Aéroports de Paris compte près de 460 compagnies aériennes clientes dont les acteurs majeurs du transport aérien. Bénéficiant d'une situation géographique exceptionnelle et d'une forte zone de chalandise, le Groupe poursuit une stratégie de développement de ses capacités d'accueil et d'amélioration de sa qualité de services et entend développer les commerces et l'immobilier. En 2008, le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris s'est élevé à 2 527,0 millions d'euros et la Société a accueilli 87,1 millions de passagers.

This page is left intentionally blank

Communiqué de presse du 23 décembre 2009 relatif à la poursuite de la concentration entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes concernant le prochain Contrat de Régulation Economique

This page is left intentionally blank

AÉROPORTS DE PARIS

Le monde entier est notre invité

Communiqué de presse

Paris, le 23 décembre 2009

Contrat de Régulation Economique : poursuite de la concertation entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes

Après une première présentation le 9 décembre 2009 des propositions d'orientations concernant le prochain Contrat de régulation Economique (CRE) portant sur la période 2011-2015, Aéroports de Paris amorce une nouvelle phase de discussion avec les représentants des compagnies aériennes membres de la Commission consultative économique.

Un document détaillant les orientations d'Aéroports de Paris en vue du prochain Contrat de Régulation Economique a été adressé aux membres de la Commission consultative économique qui en débattront lors de la séance du 12 janvier 2010.

Ce document est disponible sur le site internet du groupe Aéroports de Paris :
http://www.aeroportsdeparis.fr

Conformément à la réglementation, Aéroports de Paris publiera un document de consultation en vue de la conclusion du prochain Contrat de Régulation Economique 2011-2015 dans le courant du premier trimestre 2010.

Relations Investisseurs

Florence Dalon / Vincent Bouchery : + 33 1 43 35 70 58 - invest@adp.fr

Contact presse

Christine d'Argentré / Charlotte de Chavagnac : + 33 1 43 35 70 70

Aéroports de Paris
Siège social : 291, boulevard Raspail, 75014 PARIS
Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
552 016 628 RCS Paris

Aéroports de Paris construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Aéroports de Paris est le 2ème groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire et le 1er groupe européen pour le fret et le courrier. Aéroports de Paris compte près de 460 compagnies aériennes clientes dont les acteurs majeurs du transport aérien. Bénéficiant d'une situation géographique exceptionnelle et d'une forte zone de chalandise, le Groupe poursuit une stratégie de développement de ses capacités d'accueil et d'amélioration de sa qualité de services et entend développer les commerces et l'immobilier. En 2008, le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris s'est élevé à 2 527,0 millions d'euros et la Société a accueilli 87,1 millions de passagers.

Paris, le 23 décembre 2009

Contrat de Régulation Economique : poursuite de la concertation entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes

Aéroports de Paris a engagé en octobre 2009 une concertation approfondie avec les transporteurs aériens sur le prochain contrat de régulation économique (CRE) appelé à couvrir la période 2011-2015. Cette concertation se tient en particulier au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Après avoir entendu les attentes et les priorités exprimées par ses clients, Aéroports de Paris a été amené à définir des orientations concernant à la fois la tarification des redevances en 2010 et les principaux axes du CRE 2011-2015. Ces orientations font l'objet de la proposition objet du présent document.

A l'issue de cette première phase de concertation, Aéroports de Paris sera appelé, dans le courant du 1er trimestre 2010 et conformément aux dispositions du code de l'aviation civile, à rendre public un document de propositions détaillées, sur lequel l'ensemble des parties prenantes pourra exprimer ses vues. Parallèlement, il est prévu que les tarifs 2010 des redevances pour services rendus soient, sous réserve de leur homologation par l'Etat, publiés avant la fin du mois de février 2010 pour une application au 1er avril 2010.

En application du code de l'aviation civile, il est prévu que les orientations du CRE 2011-2015 fassent ensuite l'objet d'une saisine, par le ministre chargé de l'aviation civile, de la commission consultative aéroportuaire.

Aéroports de Paris prévoit une signature du CRE 2011-2015 au plus tard au début de l'automne 2010, pour une application à compter de la période tarifaire débutant le 1er avril 2011.

La préparation de ce contrat de régulation économique s'inscrit en particulier dans le cadre de l'arrêté du 17 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, par l'effet duquel le périmètre régulé d'Aéroports de Paris sera aménagé à compter du 1er janvier 2011, avec la sortie des activités commerciales en plus de celles relatives à l'immobilier de diversification.

Introduction

Le premier CRE couvrant la période 2006-2010 inaugurait le nouveau régime de régulation économique des principaux aéroports français, basé sur une approche pluriannuelle et sur le critère de juste rémunération des capitaux investis. Ce premier contrat a répondu aux exigences particulières que constituaient à la fois la nécessité d'ouvrir en peu d'années des capacités terminales considérables à Paris-Charles de Gaulle et celle de redresser la performance de l'entreprise sur la qualité de service, s'agissant en particulier de la part des vols traitée au contact des aérogares, d'améliorer de manière significative la productivité de l'entreprise et de rétablir progressivement un niveau de rentabilité cohérent avec le coût du capital d'Aéroports de Paris.

Après avoir tenu les engagements de ce premier contrat de régulation économique et investi massivement au profit de nouvelles capacités classées aux meilleurs standards internationaux, Aéroports de Paris considère que les principales orientations stratégiques pour la période 2011-2015 devront s'appuyer sur les axes suivants :

- l'axe stratégique majeur portera sur une progression décisive de la satisfaction clients, grâce en particulier à la poursuite de l'amélioration de la qualité des installations existantes et au développement de nouveaux services, avec une priorité donnée à la rénovation des terminaux les plus anciens et à l'optimisation des capacités en place,
- la poursuite des gains de productivité et de l'amélioration continue de la performance opérationnelle grâce notamment aux synergies à développer dans le cadre de HubLink, l'alliance entre Aéroports de Paris et Schiphol Group,
- des gains de performance supplémentaires sur les commerces en aérogares, grâce à la fois au développement de nouvelles surfaces et à l'amélioration de la qualité de l'offre,
- une accélération couplée à une plus grande structuration du développement immobilier, avec une stratégie d'allocation affinée par produit et par plate-forme,
- la poursuite des efforts et des engagements de l'entreprise en matière de développement durable et de responsabilité sociétale.

Dans ces conditions, Aéroports de Paris propose d'axer le contrat de régulation économique 2011-2015 sur l'exigence combinée d'un renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des plates-formes passant notamment par une amélioration franche de la satisfaction des clients, d'une réactivité accrue vis-à-vis de l'évolution de leurs besoins, et d'un juste partage, entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes, de la valeur créée par les efforts de l'entreprise :

- l'exigence d'un renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des plates-formes parisiennes pour ses clients :
    - par un engagement en faveur d'une amélioration décisive de la qualité de service, via une politique orientée vers la satisfaction des clients s'appuyant sur des leviers multiples : programme d'investissements, développement de l'offre de services, évolution des pratiques managériales et de la culture d'entreprise,
    - par une modération dans l'évolution des redevances, permettant, grâce à des efforts importants de productivité et de maîtrise des coûts, de renforcer la compétitivité tarifaire d'Aéroports de Paris par rapport aux grands aéroports européens concurrents,

- une réactivité accrue de l'entreprise vis-à-vis de l'évolution des besoins de ses clients :
    - grâce à un mode de pilotage se basant en particulier sur une plus grande écoute des clients, compagnies aériennes comme passagers, prenant appui notamment sur des enquêtes de satisfaction dédiées,
    - par la capacité, dans le prochain contrat de régulation économique, à anticiper certains investissements en cas d'une croissance du trafic plus élevée qu'initialement prévue,

- un juste partage, entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes, de la valeur créée grâce aux efforts de l'entreprise :
    - par l'aménagement du périmètre régulé d'Aéroports de Paris, sur la base duquel est appréciée la rentabilité des capitaux investis aux fins de détermination du niveau des redevances, conduisant à en extraire à compter de 2011 les activités commerciales en plus de celles de diversification immobilière,

- cet aménagement étant la contrepartie nécessaire de la politique de modération tarifaire proposée.

L'aménagement du périmètre régulé, compatible avec les deux premiers objectifs, constitue d'une part une mesure d'équité et un facteur déterminant d'incitation à l'amélioration de la performance de l'entreprise et à son développement, et permettra par ailleurs un cercle vertueux par lequel l'entreprise sera fortement incitée à créer les conditions du renforcement de sa compétitivité, de son attractivité vis-à-vis des transporteurs aériens et du développement du trafic.

I – Principes de régulation économique d'Aéroports de Paris

I.1 – Rappel des principes de la régulation économique d'Aéroports de Paris

La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports et ses textes réglementaires d'application ont fondé un nouveau régime de régulation économique auquel est soumis depuis lors Aéroports de Paris.

Cette régulation, justifiée par l'Etat par la position dominante d'Aéroports de Paris vis-à-vis de ses usagers du service public aéroportuaire, porte conjointement sur la tarification des redevances pour services rendus, sur les programmes d'investissements et sur le niveau de qualité de service.

Elle poursuit les objectifs principaux suivants :

- être facteur de visibilité, à la fois pour Aéroports de Paris et ses clients, concernant l'évolution des redevances, les programmes d'investissements à réaliser et le niveau de qualité de service requis ;
- fournir des incitations à Aéroports de Paris en matière de maîtrise de ses coûts, de développement de l'activité et de réalisation des investissements, ainsi qu'en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de service ;
- assurer une bonne lisibilité des critères économiques pris en compte pour apprécier le juste niveau des redevances ;
- renforcer le processus de consultation des usagers d'Aéroports de Paris.

En particulier, est dorénavant privilégié un **mode de régulation pluriannuelle assis sur des contrats de régulation économique** (CRE), d'une durée d'au plus cinq ans, conclus entre Aéroports de Paris et l'Etat[1] après une consultation approfondie des compagnies aériennes et autres parties intéressées. Le premier de ces contrats a été signé le 6 février 2006 et couvre la période 2006-2010.

Distincts du cahier des charges d'Aéroports de Paris fixé réglementairement par l'Etat et définissant les obligations de service public de l'entreprise, ces contrats ont pour vocation :

- de marquer les engagements de l'entreprise en matière d'investissements ;
- de définir les objectifs de qualité de service assignés à l'entreprise et de fixer le régime d'incitation financière associé (bonus/malus) ;
- de définir, au regard de ces éléments et de la délimitation du périmètre dit "régulé", le plafond d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires les plus significatives : redevance d'atterrissage, redevance par passager, redevance de stationnement,

[1] représenté conjointement par les ministres en charge de la régulation économique des aéroports, à savoir le ministre chargé de l'aviation civile et celui chargé de l'économie, par l'entremise respectivement de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

redevance de dégivrage, redevance relative aux banques d'enregistrement, redevance pour l'utilisation des trieurs à bagages d'usage commun, etc…

L'appréciation de l'évolution tarifaire permise par le CRE repose sur le critère de juste rémunération de l'entreprise au regard du coût moyen pondéré du capital :

- cette juste rémunération est examinée, de manière prospective sur la base du plan d'affaires d'Aéroports de Paris, à l'intérieur du périmètre régulé regroupant non seulement les activités donnant lieu à redevances mais également certaines activités non aéronautiques dont les prix sont libres (cf. § I.2 ci-dessous) ;
- elle est mesurée par le retour sur capitaux employés ("ROCE"), égal au rapport entre le résultat opérationnel[2] après impôt et la base d'actifs régulés (BAR) ;
- elle est appréciée en comparant ce ROCE au coût moyen pondéré du capital de l'entreprise (CMPC) qui mesure le coût de mobilisation des capitaux utilisés par l'entreprise, composés de capitaux propres et de dettes (cf. § I.3 ci-après).

Il est à noter que ce critère de juste rémunération s'apprécie globalement sur le périmètre régulé ; il conduit à une évaluation de la pertinence du niveau moyen de l'ensemble des redevances mais en aucun cas à une détermination du niveau de chacune d'entre elles. En effet, la régulation économique d'Aéroports de Paris autorise l'entreprise à une certaine **souplesse dans la définition de sa politique tarifaire** en matière de structure et de poids relatifs des redevances entre elles.

En conclusion, le contrat de régulation économique est un instrument de régulation fondamental permettant :

- de donner une visibilité indispensable à moyen terme à l'entreprise sur les conditions de rentabilité des investissements qu'elle consent ;
- d'inciter l'entreprise à être vertueuse sur la maîtrise de ses coûts et sur le développement de son activité, toute surperformance en la matière par rapport au plan d'affaires d'origine restant acquise à l'entreprise pendant la durée du contrat, alors que symétriquement l'effet de toute sous-performance est à sa charge ;
- de définir un programme d'investissements et des objectifs de qualité de service concertés avec la communauté des transporteurs aériens et associés à des incitations financières.

I.2 – Le périmètre régulé et son aménagement

Le périmètre régulé est le périmètre d'activités sur lequel le critère de juste rémunération de l'entreprise est appliqué aux fins d'évaluation du niveau moyen des redevances.

Ce périmètre comprenait sur le CRE 2006-2010 (cf. figure ci-après) :

- les activités de services publics aéroportuaires, lesquelles donnent lieu aux redevances pour services rendus : certaines d'entre elles correspondent à des prestations "standards" et font l'objet de redevances fixées par Aéroports de Paris et homologuées par l'Etat (redevance par passager, redevance d'atterrissage, redevance de stationnement, redevance de dégivrage, redevance de trieurs à bagages mutualisés, redevance 400Hz,

[2] Résultat opérationnel défini par l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ; il diffère du résultat d'exploitation mesuré en comptabilité sociale par la prise en compte des plus et moins-values de cessions d'actifs, des subventions d'investissements éventuelles et de la participation des salariés aux résultats de l'entreprise ; le résultat opérationnel après impôt est déduit du résultat opérationnel par la prise en compte d'un impôt normatif s'y appliquant au taux d'impôt sur les sociétés en vigueur (34,43%)

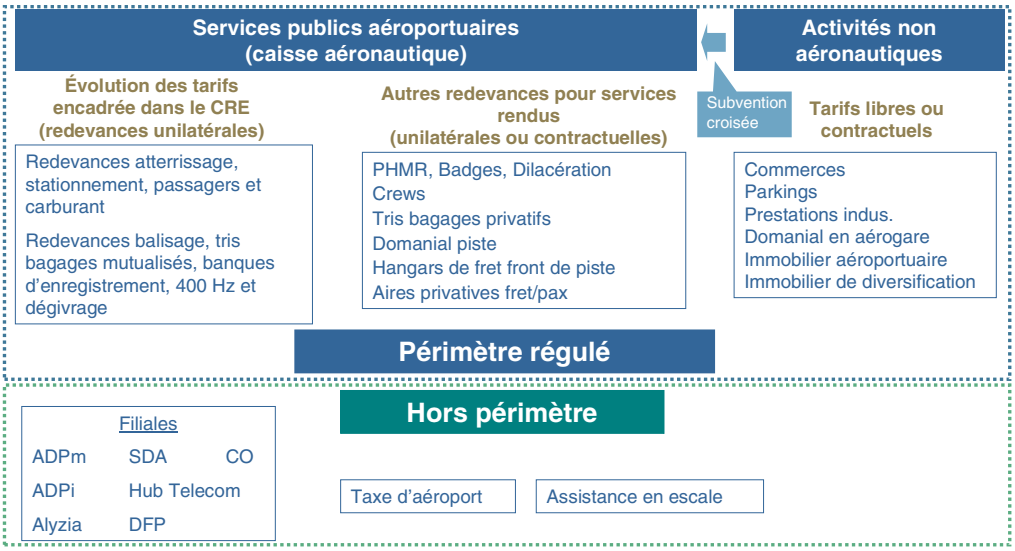
etc) dont la plupart entre dans le plafond tarifaire du CRE, tandis que d'autres correspondent à des prestations assurées de manière spécifique pour certains clients et donnent lieu à une contractualisation directe du prix avec les clients concernés (cas des trieurs de bagages loués à Air France en particulier) ;

- des activités non aéronautiques dont les prix sont libres, et dont le caractère bénéficiaire contribue à modérer les redevances précitées : ces activités regroupent pour l'essentiel les activités commerciales (boutiques en zone réservée et en zone publique, bars et restaurants, location de véhicules, banque et change, publicité, activités hôtelières en aérogares, etc…), les parcs de stationnement automobile, les prestations industrielles, les activités locatives en aérogares et les activités immobilières en dehors des aérogares.

Le principe d'un périmètre aussi large, dit de **"caisse unique"**, correspond ainsi implicitement à l'application d'un système de "subvention croisée" des activités non aéronautiques au profit des activités aéronautiques. **Ce système, relativement peu incitatif, revient donc à priver Aéroports de Paris de toute la création de valeur issue des efforts de l'entreprise** en matière d'activités non aéronautiques.

Seules sont aujourd'hui en dehors du périmètre régulé les activités qui font l'objet d'une régulation spécifique séparée (missions régaliennes financées par la taxe d'aéroport, relatives principalement à la sécurité des pistes et à la sûreté) ainsi que celles assurées dans un champ concurrentiel (assistance en escale, filiales).

Le schéma ci-dessous représente la segmentation actuelle des activités d'Aéroports de Paris au regard de la régulation économique :



Ce principe de caisse unique a été retenu dans le CRE 2006-2010 pour des raisons pragmatiques liées notamment à un haut de cycle d'investissements d'Aéroports de Paris combiné à une situation initialement dégradée de sa rentabilité ayant conduit à la nécessité d'évolutions tarifaires significatives.

Il se distingue, à l'autre extrême, du mécanisme de la **"caisse double"** par lequel le niveau des redevances est déterminé au regard d'un critère de juste rémunération appréciée sur les seules activités de service public aéroportuaire.

Les deux systèmes de régulation coexistent aujourd'hui dans le monde, et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) recommande une approche au cas par cas quant au degré d'apport des recettes non aéronautiques à l'équilibre du périmètre régulé. Ainsi, concernant les comparables d'Aéroports de Paris, Londres-Heathrow est aujourd'hui régulé en caisse unique, tandis que ceux d'**Amsterdam et de Francfort** le sont en caisse double.

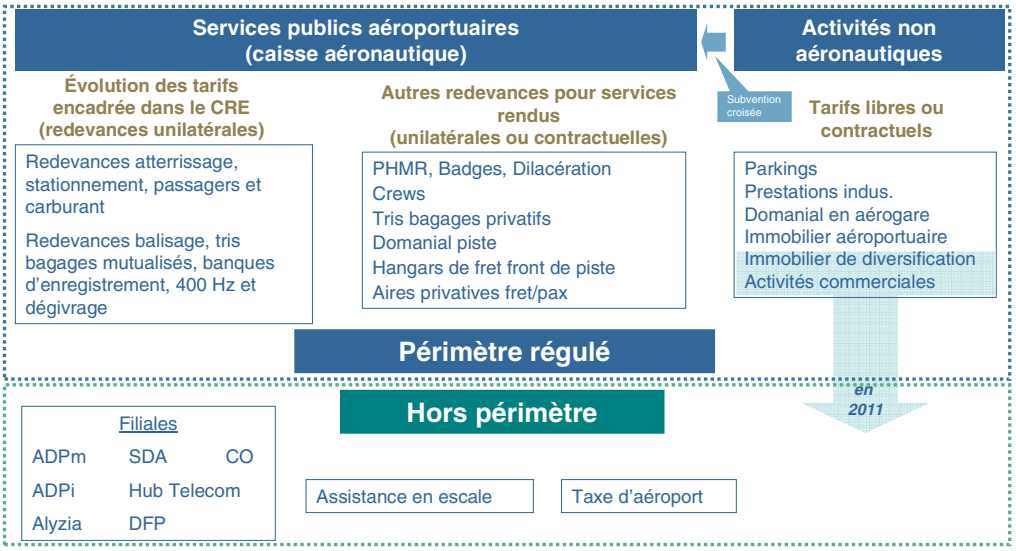
L'évolution récente de la réglementation[3], répondant à la proposition d'Aéroports de Paris, conduit à un aménagement du périmètre régulé à compter de 2011, par la constitution d'une **"caisse aménagée"**, conséquence d'une **approche pragmatique** permettant :

- d'intéresser de manière équitable à la fois l'entreprise et ses clients aux opportunités de croissance de l'activité et d'amélioration de la performance des services offerts en aéroport ;
- d'être compatible avec une ambition d'évolution modérée des redevances sur la période, de renforcement ce faisant de la compétitivité tarifaire d'Aéroports de Paris par rapport à ses comparables, et de maintien de cette modération et de cette compétitivité sur le long terme.

Cette caisse aménagée est la résultante :

- de la sortie des activités foncières et immobilières dites "de diversification" du périmètre régulé : par opposition à l'immobilier "aéroportuaire" (répondant aux besoins directs du fret aérien, de l'assistance en escale, de la maintenance d'aéronefs et de l'aviation générale et d'affaires), il s'agit des activités hors aérogares relatives principalement à des produits de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique ;
- de la sortie complémentaire des activités commerciales et de services, telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, à l'hôtellerie en aérogares, à la location d'automobiles, aux services bancaires et de change, à la publicité.

Le schéma ci-dessous illustre le principe d'aménagement du périmètre régulé qui interviendra en 2011 :



[3] Arrêté du 17 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes

Cette caisse aménagée apparaît vertueuse tant en matière d'incitation à la compétitivité d'Aéroports de Paris au profit de ses clients, qu'en matière de développement de l'activité, de l'investissement et de l'emploi, et enfin de juste partage de la valeur récompensant les efforts de l'entreprise et de ses salariés :

- elle permettra d'atteindre un partage équilibré entre Aéroports de Paris et les transporteurs aériens de la valeur créée par les efforts de l'entreprise et la croissance de l'activité : le développement de l'activité profitera ainsi à la fois aux compagnies aériennes et à l'entreprise via le levier qu'il peut constituer sur la valeur des activités sorties du périmètre régulé ;
- elle sera un facteur d'incitation encore plus forte pour Aéroports de Paris à renforcer sa compétitivité et son attractivité vis-à-vis de ses clients : dans la mesure où la croissance du trafic constitue une externalité positive sur les activités commerciales, Aéroports de Paris sera d'autant plus incité à créer des conditions favorables au développement de l'activité des transporteurs aériens ;
- elle constituera un facteur de motivation importante de l'entreprise et de ses salariés pour poursuivre de manière dynamique les efforts engagés en faveur de l'extension et de l'amélioration de l'offre commerciale sur lesquels Aéroports de Paris détient, comme le CRE 2006-2010 l'a montré, des leviers significatifs ;
- elle sera de ce fait un facteur important d'amélioration de la satisfaction des passagers et constituera par ailleurs un levier de développement de l'emploi sur les pôles de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly ; en effet les activités de commerces et de restauration visées, à forte intensité de main d'œuvre employée localement, représentent aujourd'hui près de 7 000 emplois sur ces plates-formes, ce nombre étant quasi-proportionnellement lié à l'activité ;
- en diminuant le champ de la subvention croisée entre les activités non aéronautiques et les activités aéronautiques, elle permettra d'assortir les tarifs des redevances d'un signal prix plus directement lié au coût des infrastructures et des services et à celui de leur développement, favorisant des comportements économiques sains et responsables ; c'est pour cette raison que, en 2008, la Cour des Comptes avait recommandé un aménagement du principe de la caisse unique ;
- dans la mesure où les investissements de développement et d'amélioration des aérogares seraient associés d'une part à une rentabilité raisonnable au titre des activités aéronautiques et d'autre part à une perspective de création de valeur sur les activités commerciales, l'incitation d'Aéroports de Paris à investir se trouvera renforcée ; cet argument avait conduit, en 2002, un groupe de travail constitué par M. Claude Martinand et ayant réuni un panel d'économistes ainsi que les services de l'Etat concernés, à recommander l'aménagement du principe de la caisse unique
- il conduira de ce fait, via une perspective de captation partielle de la valeur créée par l'entreprise sur le long terme, à renforcer sa solidité financière et partant sa capacité à investir.

I.3 – Le coût moyen pondéré du capital d'Aéroports de Paris

Le coût moyen pondéré du capital mesure le coût de mobilisation des capitaux utilisés par l'entreprise, répartis respectivement en capitaux propres et en dettes.

Il est utilisé, dans la régulation économique, comme élément d'appréciation de la rentabilité du périmètre régulé. En matière d'évaluation d'actifs, il mesure le seuil de rentabilité à partir duquel de la valeur est créée dans l'entreprise.

L'encadré ci-après présente le mode de calcul du coût moyen pondéré du capital (CMPC) en application de la méthode la plus couramment utilisée (modèle "MEDAF" ou "CAPM") :

Définition et calcul du CMPC

Le coût moyen pondéré du capital (CMPC), mesuré après impôt sur les sociétés, est la moyenne pondérée entre le coût des capitaux propres et celui de la dette :

$$CMPC = k_{CP} \times \frac{V_{CP}}{V_{CP} + V_D} + k_D \times (1 - IS) \times \frac{V_D}{V_{CP} + V_D}$$

où :

- k_{CP} = coût des capitaux propres
- k_D = coût de la dette avant impôt
- V_{CP} = valeur de marché des capitaux propres
- V_D = valeur de la dette nette
- IS = taux d'imposition en vigueur

Le coût des capitaux propres est calculé, en application du modèle communément utilisé en matière d'évaluation d'entreprises (modèle "MEDAF"), comme :

$$K_{CP} = r_f + \beta_{CP} (r_m - r_f)$$

où :

- r_f = taux de l'argent sans risque
- β_{CP} = bêta des capitaux propres, mesurant le risque propre à l'entreprise par rapport à la moyenne du marché actions ; il est calculé à partir du bêta sectoriel (risque relatif à une entreprise telle qu'Aéroports de Paris dans le cas où elle serait totalement désendettée) et de la structure financière de l'entreprise
- r_m = rentabilité attendue du marché actions
- $r_m - r_f$ = prime de risque reflétant l'écart de rentabilité attendu entre le marché actions et l'actif sans risque

Le facteur β_{CP} est déduit du bêta de l'actif économique ou sectoriel (β_e) par la relation suivante :

$$\beta_e = \frac{\beta_{CP}}{1 + (1 - IS) \times \frac{V_d}{V_{CP}}}$$

Au regard des paramètres de marché actuels, le CMPC du Groupe Aéroports de Paris se situe aujourd'hui, **en valeur centrale, à 6,9% (valeur nominale après impôt)** :

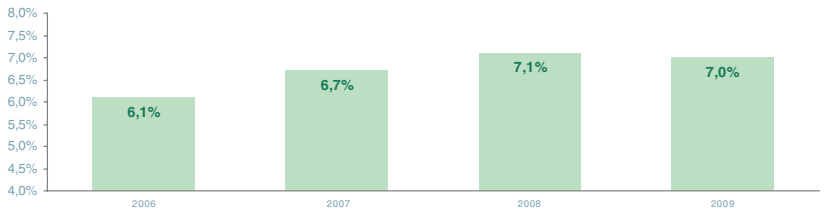
Paramètres	Valeur retenue	Commentaires
r_f = taux de l'argent sans risque	3,46%	• taux des OAT 10 ans à la date de l'étude (8 décembre 2009)
IS = taux d'imposition	34,43%	• taux d'imposition applicable en France
$\frac{V_D}{V_{CP} + V_D}$ = Levier	32%	• dernière structure financière en date : • capitalisation boursière en date du 8 décembre 2009 : 5,24 Mds € • endettement financier net à la clôture du 30 juin 2009 en juste valeur : 2,49 Mds € • tendance à la décroissance sur la durée du CRE II
r_m - r_f = prime de risque de marché	5,0%	• valeur médiane du consensus sur 2009 • cohérent avec les dernières valeurs retenues en moyenne par les régulateurs de *utilities*
k_D = coût de la dette avant impôts	4,73%	• taux swap 10 ans à la date de l'étude (8 décembre 2009) : 3,43% • cotation du spread applicable à ADP notée AA- : 130 bps
β_{AE} = bêta de l'actif économique	0,80	• volatilité des clôtures hebdomadaires sur 2 ans par rapport à l'indice Eurostoxx [1] • cohérent avec la valeur moyenne des estimations réalisées à partir d'un panel de méthodes et de sources

Cette valeur centrale se situe au sein d'une fourchette d'évaluation comprise **entre 6,6% et 7,35%** en fonction des paramètres retenus, l'intervalle concernant le levier étant représentatif de la structure de financement d'Aéroports de Paris sur le période 2011-2015 :

	Paramètres	Fourchette du CMPC
méthode CAPM	• *Bêta désendetté* : **0,78 - 0,82** • *Prime de risque de marché* : **4,75% - 5,25%** • *Levier* : **25%-32%** • *Spread* : **110 bps - 170 bps**	6,9% 5,6% 5,8% 6,0% 6,2% 6,4% 6,6% 6,8% 7,0% 7,2% 7,4% 7,6% 7,8% 8,0% 8,2% 8,4%

Valeurs centrales

Ces évaluations apparaissent **cohérentes avec le consensus des analystes** qui suivent la valeur Aéroports de Paris. Selon ce consensus, le CMPC d'Aéroports de Paris a augmenté de manière significative depuis la conclusion du premier contrat de régulation économique : sur 2007 et 2008, cette hausse a été notamment soutenue par l'augmentation des taux sans risque tandis qu'à compter du deuxième semestre 2008, la crise économique a conduit les opérateurs de marché à réévaluer le risque inhérent aux actions, et donc la prime de risque associée :



Evolution du consensus des analystes sur le CMPC d'Aéroports de Paris

L'analyse conduit par ailleurs à l'appréciation selon laquelle **le CMPC des activités du périmètre régulé aménagé n'est pas inférieur au CMPC global du Groupe**, si bien que la fourchette de CMPC précitée constitue un élément d'appréciation également pertinent sur le périmètre de régulation applicable à compter de 2011 :

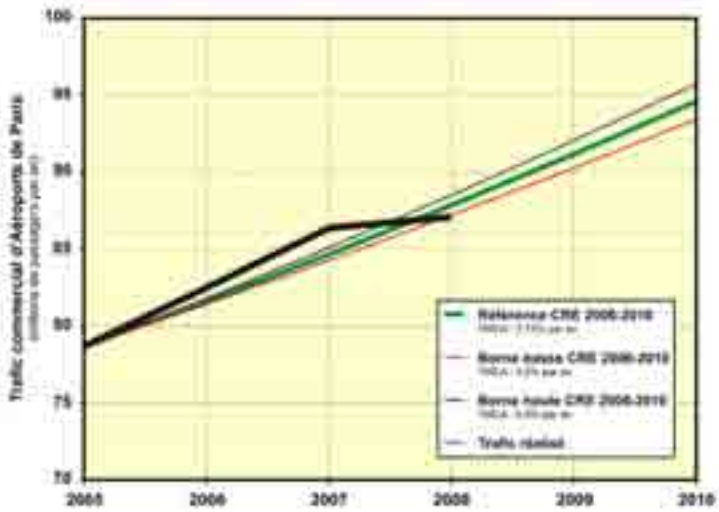
- les activités hors périmètre régulé, outre qu'elles sont pondérées par une base d'actifs très minoritaire par rapport à celle du périmètre régulé, sont associées à des CMPC se situant au niveau ou en deçà du CMPC du Groupe : s'agissant des activités dont la base d'actifs est significative, les activités immobilières de diversification comme celles relatives aux murs commerciaux sont associées, sur la base de l'analyse des comparables, à des CMPC en bas de la fourchette précitée, tandis que les activités régaliennes financées par la taxe d'aéroport sont aujourd'hui rémunérées à hauteur de 3% environ après impôts ;
- au regard du caractère très majoritaire des activités incluses aujourd'hui dans le périmètre régulé, il apparaît raisonnable de considérer que le CMPC du périmètre régulé actuel est proche de celui du Groupe ; or ce CMPC traduit de manière intrinsèque un risque principalement lié au trafic en partie compensé par la vertu stabilisatrice de la régulation économique ; ce risque et ce caractère stabilisateur seront par essence de même nature dans le cas du périmètre de régulation aménagé, si bien qu'il n'y a pas lieu de considérer que le CMPC du périmètre régulé sera sensiblement affecté par cet aménagement ;
- de fait, les analystes conduisant des évaluations séparées du périmètre régulé voire du périmètre des activités aéronautiques, retiennent généralement pour ces périmètres un CMPC identique à celui du Groupe.

II – Perspectives de trafic et évolution des capacités

II.1 – Trafic 2005-2009

Le CRE 2006-2010 s'est appuyé sur un **scénario prévisionnel d'évolution du trafic de passagers de +3,75% par an**. Ce scénario de référence a été encadré par deux autres tendances, respectivement à +3,5% et +4,0% par an, définissant un intervalle dans lequel le plafond d'évolution tarifaire prévu par le contrat ne subissait pas d'ajustement relatif au trafic.

Sont présentées ci-après ces trois hypothèses de trafic auxquelles est comparée l'évolution réelle de l'activité (trafic passagers transits compris) :



	Passagers commerciaux (millions de passagers)			
	Hypothèses du CRE 2006-2010			Trafic réalisé
	Référence	Borne basse	Borne haute	
Base 2005	78,7	78,7	78,7	78,7
2006	81,6	81,4	81,9	82,5
2007	84,7	84,3	85,1	86,4
2008	87,8	87,2	88,6	87,1
2009	91,1	90,3	92,0	
2010	94,6	93,4	95,7	
TMCA (2005-2010)	3,75%	3,50%	4,00%	

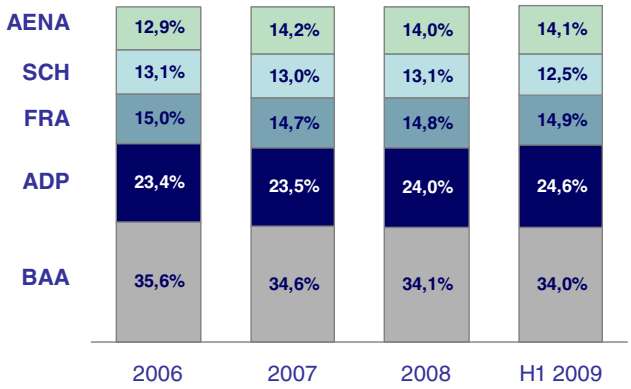
Une première période, entre 2005 et la mi-2008, a connu une évolution du trafic sensiblement supérieure aux hypothèses initiales du CRE. Cette croissance a été soutenue par le trafic intercontinental d'une part et d'autre part par une forte poussée du trafic low-cost (en particulier easyJet, Transavia et Vueling) alimentant une hausse très significative du trafic européen, en particulier celui avec le Sud de l'Union Européenne. Cette dynamique forte a permis en outre de compenser une baisse du trafic domestique, due notamment aux effets de la concurrence du TGV, et une stagnation de l'activité avec l'Outre-Mer.

Depuis le second semestre 2008 l'évolution du trafic connaît un net fléchissement avec l'entrée dans la crise économique mondiale, si bien qu'à fin 2008 le trafic se situait au niveau de la borne basse des hypothèses centrales du CRE.

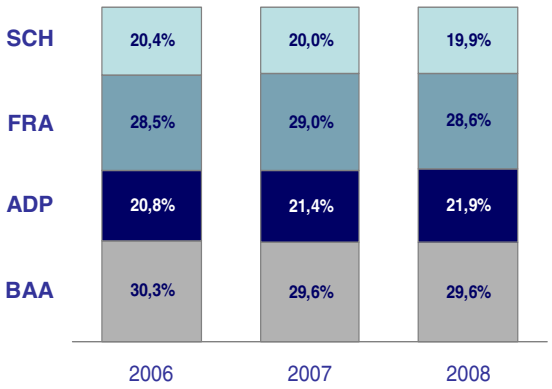
La préparation du CRE 2011-2015 se base à ce stade sur une hypothèse de baisse du trafic de -5,6% sur 2009. Conformément aux échanges intervenus en commission consultative économique, elle serait suivie d'une très légère reprise de l'activité en 2010 (+0,5%). Ces hypothèses conduiraient à **une évolution moyenne du trafic de +1,0% par an sur 2006-2010**.

En matière de trafic, la période couverte par le premier contrat de régulation économique est par ailleurs caractérisée par **des gains significatifs de parts de marché** d'Aéroports de Paris par rapport à ses comparables, signes de la compétitivité des services et installations offerts et de celle des compagnies basées.

Evolution des parts de marché (pax global)



Evolution des parts de marché (pax en correspondance)



De la même façon, le trafic de fret et poste avionnés a connu une très forte croissance sur la première partie du CRE 2006-2010. En moyenne sur 2005-2008, la croissance a ainsi été de 4,7% par an. A l'instar des autres grandes plates-formes européennes, le retournement de conjoncture, à compter de mi-2008, a été particulièrement marqué pour cette activité, qui connaît sur les trois premiers trimestres de 2009 une baisse de -13,9% des volumes traités.

II.2 – Perspectives de trafic 2010-2020

Etant donnés les **aléas possibles sur des périodes de moyen et long termes**, comme l'ont montré les deux périodes quinquennales précédentes, les hypothèses sur lesquelles se base Aéroports de Paris se veulent **raisonnablement prudentes, quitte à prévoir dans le prochain contrat de régulation économique des facteurs d'ajustement**, pouvant s'appliquer aux tarifs et au rythme d'investissement, en fonction du trafic réellement observé.

Si Aéroports de Paris est confiant dans la croissance à moyen et long terme de son activité, de tels scénarios de trafic doivent néanmoins prendre en compte un certain nombre de risques :

- le contexte d'une reprise économique dont le rythme et les effets sont encore incertains ;
- les effets d'un ralentissement possible de la consommation des ménages, conséquence notamment de la montée du chômage ;
- le risque d'une évolution structurelle de la demande de voyages, notamment professionnels, même après la fin de la crise économique ;
- les effets d'une remontée probable du prix du pétrole.

Par ailleurs, les **causes structurelles de la crise économique de 2008/2009**, laquelle se distingue de ce fait des évènements ponctuels ayant précédemment affecté le trafic aérien (guerre du Golfe, attentats du 11 septembre 2001, pandémie de SRAS), laissent à penser, conformément aux échanges intervenus en commission consultative économique, qu'il pourrait ne pas y avoir d'"effet rattrapage" du trafic en sortie de crise. Pour ces mêmes raisons et après concertation avec ses clients, Aéroports de Paris anticipe dans le futur des **croissances tendancielles moins fortes que par le passé**, dans un monde où les conditions de financement de l'économie pourraient être amenées à être plus restrictives. D'autres considérations, telles qu'une plus grande maturité du *hub* de Paris-Charles de Gaulle puis du marché low-cost, militent également en ce sens.

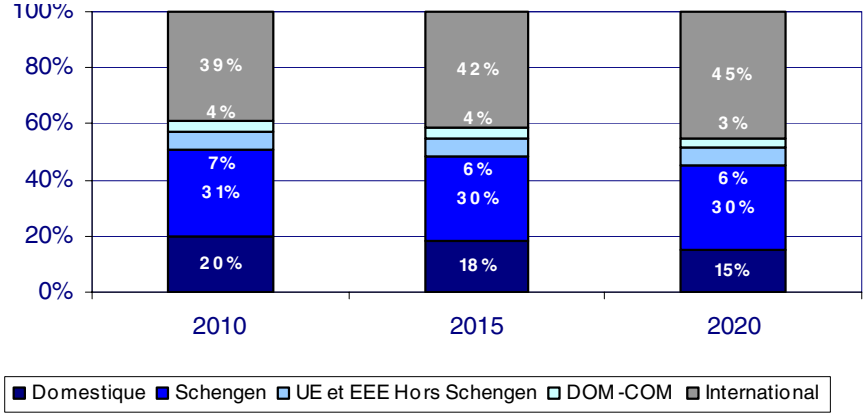
Enfin, contrairement aux compagnies aériennes bénéficiant d'un certain degré de flexibilité pour adapter rapidement leurs capacités à la demande (avions en leasing, possibilité d'annulation ou reports de commandes, suspension d'opérations de certains modules), **les capacités aéroportuaires ont pour caractéristiques d'être fixes et peu "liquides", conduisant les surcapacités à être *in fine* coûteuses pour le secteur**. Ce constat milite également en faveur d'un plan d'affaires s'appuyant sur des scénarios de trafic raisonnablement prudents, tout en exigeant d'Aéroports de Paris de se tenir prêt à accélérer le rythme de développement de ses capacités en cas croissance plus forte de l'activité.

Dans ces conditions, Aéroports de Paris, après avoir entendu l'avis des membres de la commission consultative économique, base ses projections sur une **croissance annuelle moyenne du trafic de passagers de 3,2% sur la période 2010-2015**. Par ailleurs, eu égard à la nécessité d'anticiper les investissements nécessaires sur des périodes d'une dizaine d'années, Aéroports de Paris est conduit à retenir des hypothèses d'évolution du trafic jusqu'en 2020.

Le tableau ci-après présente l'évolution envisagée du trafic de passagers par plate-forme sur la période 2010-2015 ainsi que la tendance à l'horizon 2020 (trafic hors transits) :

Trafic de passagers		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM 10-15	2020	TCAM 15-20
Paris-Charles de Gaulle	*millions*	56,8	56,9	58,1	59,7	62,2	64,7	67,4	*3,5%*	81,1	*3,8%*
	variation	*-6,4%*	*0,2%*	*2,1%*	*2,7%*	*4,2%*	*4,1%*	*4,2%*			
Paris-Orly	*millions*	25,2	25,5	26,0	26,4	27,2	28,1	29,0	*2,6%*	32,4	*2,2%*
	variation	*-3,8%*	*1,2%*	*1,7%*	*1,7%*	*3,2%*	*3,3%*	*3,2%*			
Total	*millions*	82,0	82,4	84,1	86,1	89,4	92,9	96,5	*3,2%*	113,5	*3,3%*
	variation	*-5,6%*	*0,5%*	*2,0%*	*2,4%*	*3,9%*	*3,9%*	*3,9%*			

En matière de structure de trafic, ce scénario est caractérisé par une plus forte évolution du trafic intercontinental et un tassement du trafic domestique sous l'effet notamment de la concurrence accrue du TGV. La part du trafic en correspondance serait amenée à augmenter en parallèle, pour passer à Paris-Charles de Gaule de 32,8% en 2010 à 34,0% en 2015.



Concernant les mouvements d'avions, la tendance traduirait une hausse sensible de l'emport moyen :

- à Paris-Orly, l'emport passerait de 115,9 passagers par mouvements hors cargo en 2010 à 125,1 en 2015, la croissance du trafic de passagers se faisant principalement, du fait de la limitation à 250 000 des créneaux attribuables annuellement, grâce à l'augmentation de la taille des modules ;
- à Paris-Charles de Gaulle, la tendance favorable pour les destinations longs courriers ainsi que la montée en gamme des modules sur chacun des faisceaux, conduiraient l'emport à passer de 122,4 en 2010 à 130,3 en 2015.

Trafic en mouvements		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM 10-15	2020	TCAM 15-20
Paris-Charles de Gaulle	*milliers*	513,2	500,5	502,0	510,2	523,0	538,1	554,9	*2,1%*	639,3	*2,9%*
	variation	*-6,9%*	*-2,5%*	*0,3%*	*1,6%*	*2,5%*	*2,9%*	*3,1%*			
Paris-Orly	*milliers*	223,5	220,2	222,0	223,2	226,2	229,3	232,0	*1,1%*	235,2	*0,3%*
	variation	*-2,9%*	*-1,5%*	*0,8%*	*0,5%*	*1,4%*	*1,3%*	*1,2%*			
Total	*milliers*	736,7	720,7	724,0	733,4	749,2	767,3	787,0	*1,8%*	874,4	*2,1%*
	variation	*-5,7%*	*-2,2%*	*0,5%*	*1,3%*	*2,2%*	*2,4%*	*2,6%*			

(mouvements y compris tout cargo)

La jauge totale atterrie bénéficierait parallèlement de la tendance au renforcement de la part de marché des destinations longs courriers.

Jauge atterrie		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM 10-15	2020	TCAM 15-20
Paris-Charles de Gaulle	*millions*	26,0	24,5	25,1	25,8	27,0	28,1	29,4	*3,7%*	35,8	*4,0%*
	variation	*-9,7%*	*-5,8%*	*2,4%*	*3,0%*	*4,4%*	*4,3%*	*4,4%*			
Paris-Orly	*millions*	8,4	8,5	8,7	8,8	9,1	9,4	9,7	*2,7%*	11,0	*2,4%*
	variation	*-3,5%*	*1,1%*	*1,9%*	*1,8%*	*3,3%*	*3,4%*	*3,3%*			
Total	*millions*	34,4	33,0	33,8	34,7	36,1	37,6	39,1	*3,5%*	46,7	*3,6%*
	variation	*-8,3%*	*-4,1%*	*2,3%*	*2,7%*	*4,1%*	*4,1%*	*4,1%*			

Concernant le trafic de fret, il est fait l'hypothèse, à compter de 2010, d'une évolution caractérisée par une élasticité de 1,5 par rapport à l'évolution du trafic de passagers, en ligne avec les constatations historiques.

II.3 – Evolution des capacités et adéquation trafic/capacité

Evolutions des capacités terminales à Paris-Charles de Gaulle depuis 2005

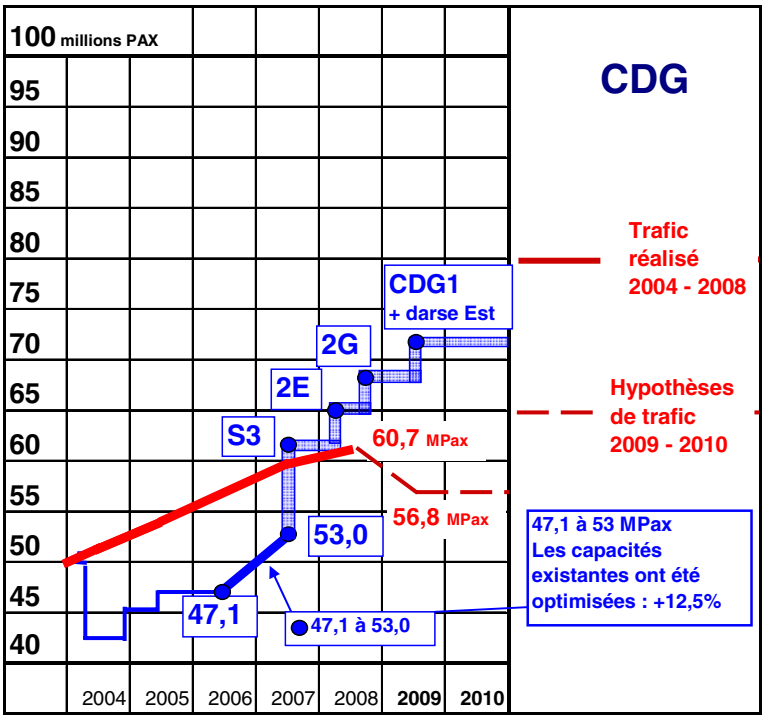
Au regard de la croissance anticipée du trafic et du retard pris en matière de capacités disponibles en 2005, l'un des enjeux fondamentaux du CRE 2006-2010 a porté sur l'ouverture de nouvelles installations terminales à Paris-Charles de Gaulle.

Ainsi, en 2005, la capacité de l'ensemble des terminaux de Paris-Charles de Gaulle était de 47,1 millions de passagers. **Cette capacité a augmenté de près de 25 millions de passagers depuis le début du CRE 2006-2010** pour être portée à 71,8 millions de passagers :

- réévaluation en 2007 des capacités nominales (+5,9 millions de passagers), grâce à l'évolution du rendement des postes avions et à des aménagements de terminaux ;
- mise en service entre juin et décembre 2007 du satellite S3 ("La Galerie Parisienne") offrant une capacité de 8,6 millions de passagers ;
- réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E en mars 2008 permettant un gain net, après démontage de la salle d'embarquement provisoire, de 3,4 millions de passagers ;
- ouverture en septembre 2008 du terminal 2G pour les partenaires régionaux du groupe Air France - KLM, offrant une capacité supplémentaire de 3 millions de passagers en régime Schengen ;
- fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 en mars 2009, permettant de remettre en service une capacité de 2,7 millions de passagers ;

- remise en service, en mars 2009, de la darse Est du terminal 2E, conduisant à un gain de capacité de 1,1 millions de passagers.

La mise en œuvre de ce vaste programme de développement des capacités, conjuguée à l'évolution défavorable du trafic depuis la mi-2008, conduit aujourd'hui à offrir des installations répondant très largement aux besoins :

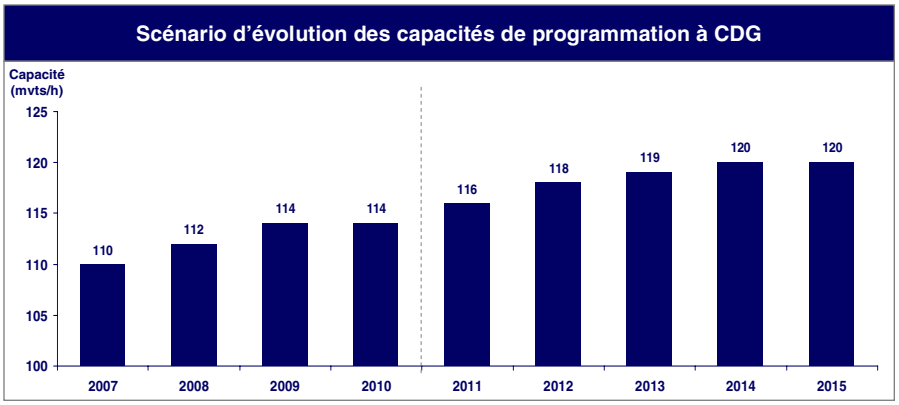


Hypothèses de capacités pistes à Paris-Charles de Gaulle

Doté d'un système de pistes unique en Europe constitué de deux doublets, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dispose des infrastructures pour faire face au développement du trafic à moyen et long termes.

S'agissant de la capacité de traitement par les services de navigation aérienne, celle de programmation en pointe est passée de 105 mouvements par heure en 2005 à 114 en 2009. Aéroports de Paris fait l'hypothèse d'une capacité de programmation de **120 mouvements par heure à l'horizon 2015**.

Cette croissance des capacités de la navigation aérienne sera accompagnée, du point de vue des infrastructures et équipements de pistes, par la reconfiguration du seuil de piste 08 et l'installation du RWSL dans le courant du CRE 2011-2015. Des opérations lourdes sur les taxiways (dont le contournement de seuils de piste) sont susceptibles de concerner les CRE suivants.



Cette évolution permettrait d'accompagner les besoins du trafic dans le scénario envisagé sans augmentation des contraintes sur la distribution de créneaux horaires.

Prévision d'évolution des capacités terminales à Paris-Charles de Gaulle

La capacité totale des terminaux de Paris-Charles de Gaulle est actuellement de 71,8 millions de passagers. Toutefois, Aéroports de Paris ne retient pas, dans ses hypothèses de dimensionnement futur, la capacité offerte par la salle au large des aires Hotel ("SH" d'une capacité annuelle de 1,3 million de passagers) qui aura le cas échéant vocation à servir de capacité d'appoint en cas de besoins ponctuels particuliers (exemple récent de la grippe H1N1), si bien que **la capacité actuelle servant de base aux projections futures est de 70,5 millions de passagers**.

Cette capacité serait de nature à répondre aux besoins jusqu'en 2015 et même au-delà. Néanmoins, Aéroports de Paris propose de poursuivre la construction du **satellite S4** du terminal 2E, d'une capacité de **7,8 millions de passagers**. La mise en service de ce satellite en 2012 permettrait en effet de **fermer dans le même temps le terminal 2D** (capacité de 8 millions de passagers), et constituera un **levier essentiel de l'amélioration de la qualité de service** dans les prochaines années.

Parallèlement à l'ouverture du satellite S4, le **terminal 2F**, actuellement bi-statut, pourra être transformé en un terminal **mono-statut Schengen**, opération qui devrait permettre un gain de capacité de l'ordre de 2,3 millions de passagers.

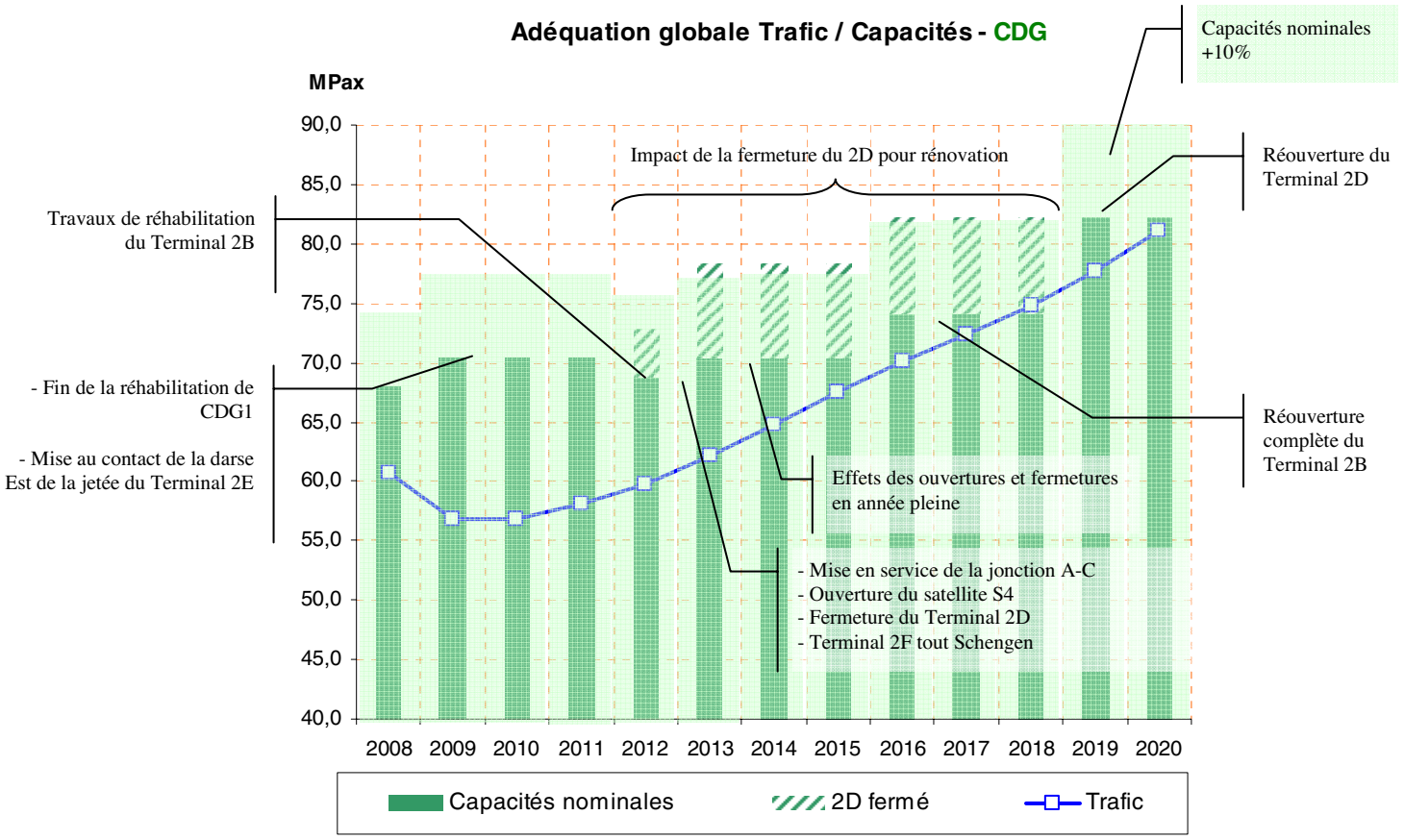
Par ailleurs, en 2012 également, la **jonction entre les terminaux 2A et 2C** sera l'occasion d'optimiser les flux de voyageurs et l'offre de services ; elle conduira à un gain de capacité d'environ 0,5 million de passagers.

A l'inverse, les travaux de **restructuration du terminal 2B** devraient amputer temporairement de moitié, à partir de 2012, la capacité de cette aérogare, et ce jusqu'à la fin de cette opération (fin 2015). A cette échéance, la reconfiguration de l'aérogare aura permis un gain de capacité de l'ordre de 1,1 million de passagers.

Dans ces conditions, **la capacité des terminaux de Paris-Charles de Gaulle est évaluée à 82,2 millions de passagers en année pleine 2016, dont une capacité de 74,2 millions sera alors ouverte au trafic** (terminal 2D fermé avant rénovation).

La capacité du terminal 2D sera appelée à rouvrir, après rénovation de cette aérogare, dans le courant de la période 2016-2020 en fonction des besoins réels du trafic (2019 dans le scénario retenu par Aéroports de Paris). **La capacité ouverte au trafic sera ainsi de 82,2 millions de passagers à l'horizon 2020.**

Au-delà, le plan masse de Paris-Charles de Gaulle retient l'hypothèse de la construction d'un **terminal 4** au Nord de la zone Roissypôle, dont la capacité, phasable dans le temps, pourrait atteindre à terme de l'ordre de 30 millions de passagers. Au vu du scénario de trafic retenu par Aéroports de Paris, la première phase d'un tel terminal serait amenée à ouvrir **aux environs de 2024**, avec un clos couvert d'une capacité de 9 millions de passagers équipé dans un premier temps pour 6 millions de passagers.

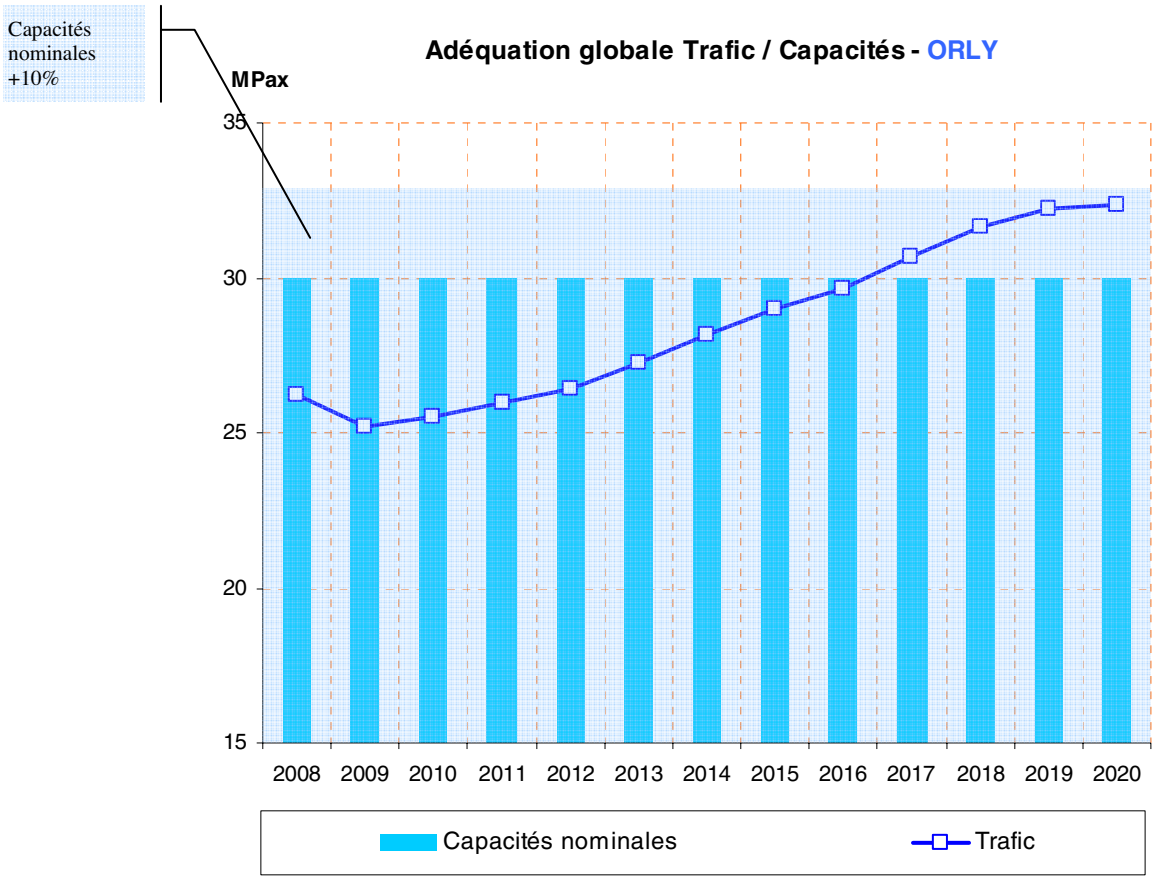


Il est à noter que, outre le fait de ne pas prendre en compte la capacité de la salle "SH", **ces évaluations ne retiennent à ce stade, par prudence, ni les gains de capacité envisageables par l'optimisation dans le temps des flux de passagers, ni ceux qui seraient obtenus du fait de l'augmentation continue de la taille moyenne des avions ou encore de l'évolution des technologies d'enregistrement et d'embarquement**. Elles ne prennent pas en compte non plus d'éventuels effets de lissage des pointes de trafic par rapport à la situation actuelle, de nature à augmenter les capacités annuelles à installations et tailles d'avions inchangées.

Prévision d'évolution des capacités terminales à Paris-Orly

La capacité terminale de l'aéroport de Paris-Orly est aujourd'hui évaluée à environ **30 millions de passagers**, donc 18 millions de passagers à Orly-Ouest et 12 millions de passagers à Orly-Sud.

Au global, **cette capacité est de nature à répondre aux besoins dans la prochaine décennie**. Néanmoins, sa répartition entre les régimes Schengen et Hors-Schengen serait susceptible de conduire à une sous-capacité Hors-Schengen dans les prochaines années. Pour cette raison, Aéroports de Paris envisage de reconfigurer les halls 3 et 4 d'Orly-Ouest dans le courant du CRE 2011-2015, afin non seulement d'en optimiser les flux passagers mais également d'offrir une adaptabilité d'usage de cet ensemble dans sa répartition Schengen / Hors-Schengen.



La capacité de l'aéroport de Paris-Orly est à ce stade considérée comme constante sur toute la période. Toutefois, l'évolution dans le temps de la taille moyenne des avions et des technologies d'enregistrement et d'embarquement ainsi que la reconfiguration des halls 3 et 4 d'Orly-Ouest pourraient conduire à réévaluer dans le futur ces capacités à la hausse. En outre, à l'horizon de la fin de la période 2016-2020, il est envisagé la construction de capacités d'embarquement supplémentaires à Orly-Sud.

III – Qualité de service et satisfaction clients

III.1 – L'ambition d'Aéroports de Paris

La qualité des services rendus constitue **un enjeu stratégique majeur de compétitivité, d'attractivité et d'image**, tant en ce qui concerne l'efficacité des opérations aéroportuaires à l'adresse des transporteurs aériens que l'attractivité des plates-formes pour les passagers, laquelle est par ailleurs un facteur déterminant de développement de l'offre de services qui leur sont proposés.

C'est pourquoi Aéroports de Paris propose, conformément aux recommandations émises par ses clients, de faire de la qualité de service et de la satisfaction clients **l'axe majeur de progrès du CRE 2011-2015**.

La priorité principale du CRE 2006-2010 a porté sur l'ouverture de nouvelles installations permettant d'accompagner la demande des compagnies aériennes tout en améliorant la qualité de l'offre, notamment par l'accroissement des taux de contact. Toutefois, si Aéroports de Paris a engagé sur la période du Contrat de Régulation Économique 2006-2010 un net redressement en matière de satisfaction clients, sa position reste néanmoins dégradée dans les comparaisons internationales.

C'est pourquoi, pour le CRE 2011-2015, Aéroports de Paris souhaite s'engager sur des objectifs de qualité de service ambitieux en donnant la priorité **à des opérations de rénovation des terminaux les plus anciens**, de manière à réaliser un saut qualitatif important et réduire la forte disparité de perception d'un terminal à l'autre. Le très bon niveau de qualité perçue dans les terminaux les plus récents montre en effet que la qualité et la modernité des infrastructures constituent un levier majeur de la satisfaction.

Avec cette ambition de réussir un saut de performance significatif dans les prochaines années, Aéroports de Paris a également décidé de structurer son organisation en créant, le 1er décembre 2008, une direction de la Satisfaction Clients à laquelle est confié le pilotage d'un vaste projet transverse d'entreprise, dite **"Démarche Satisfaction Clients"**.

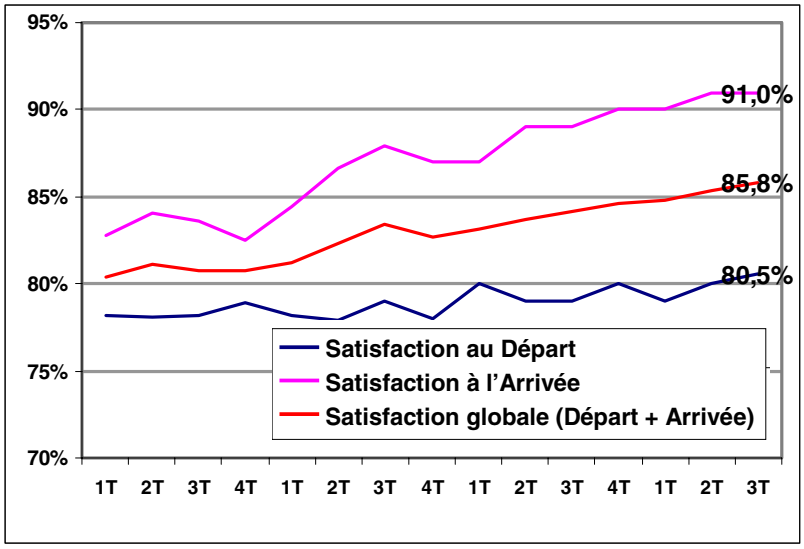
L'objectif est d'atteindre rapidement, et durablement, une amélioration sensible de la satisfaction des clients d'Aéroports de Paris : en priorité, les passagers, les compagnies aériennes, les locataires et entreprises, mais aussi les clients internes. Il s'agit de transformer en profondeur la culture de l'entreprise afin d'ancrer à tous les niveaux le réflexe client et pérenniser les efforts en matière de satisfaction clients.

Pour parvenir à ce saut qualitatif, un axe majeur de cette démarche est d'appréhender la perception du besoin client dans sa globalité, c'est-à-dire d'agir en tant qu'intégrateur de services en cherchant à améliorer conjointement le niveau des services assurés par Aéroports de Paris et celui délivré par tous les partenaires de l'entreprise : compagnies aériennes, concessionnaires d'activités commerciales, services de l'Etat, sous-traitants, etc…

III.2 – Les résultats obtenus et les priorités pour demain

La mobilisation de l'entreprise ces dernières années et la mise en service de nouvelles installations aux meilleurs standards internationaux a permis d'améliorer régulièrement et sensiblement le taux de satisfaction globale des passagers. Le résultat de satisfaction globale "départ + arrivée" est ainsi passée de 80,7% en moyenne 2006 à 85,8% au 3ème trimestre 2009 (91% à l'arrivée et 80,5% au départ).

Evolution de la satisfaction globale passagers départ + arrivée

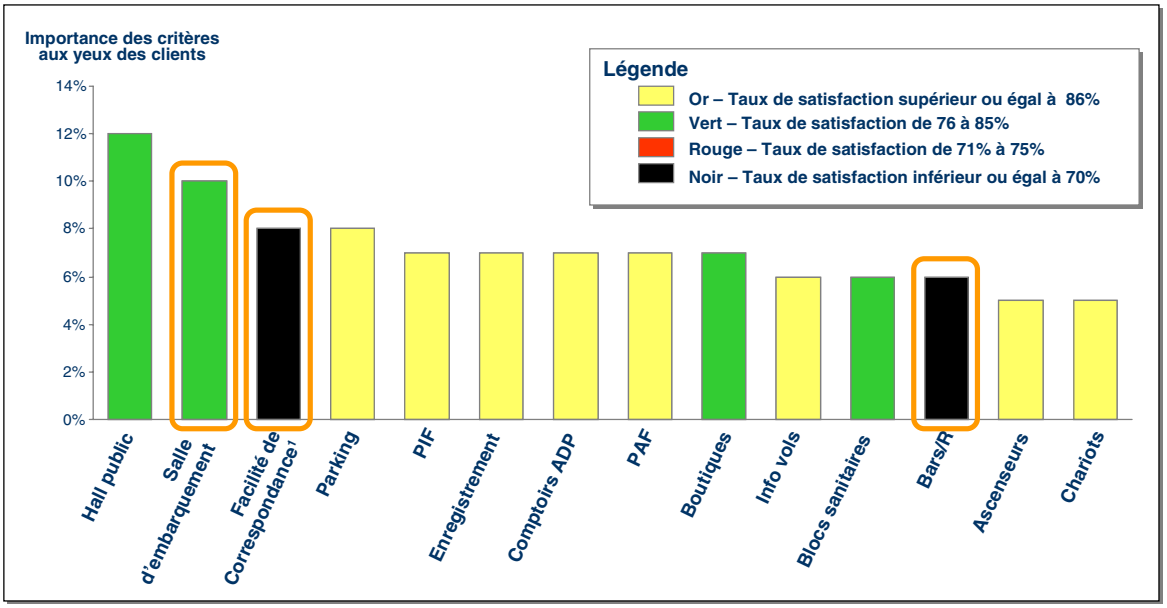


Source: observatoire des passagers au 3ème trimestre 2009

Cette progression est pour partie le résultat des efforts importants réalisés dans des domaines tels que l'accueil et les comptoirs d'information, l'orientation, la propreté, le confort des sièges ou encore les parcs automobiles.

Elle est également largement due à la mise en œuvre de nouvelles installations. Ainsi, à travers l'enquête ASQ réalisée dans le cadre de l'ACI, il apparait que le terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle (y compris satellite S3) est évalué à un niveau comparable aux meilleurs standards européens.

L'un des axes importants d'analyse des enquêtes réalisées, au-delà du suivi des scores à proprement parler, est ce qui est appelé "analyse de causalité". Cette analyse permet d'identifier les items qui ont le plus de poids dans la satisfaction globale des passagers, et donc de prioriser les efforts de la manière la plus efficace par rapport à l'objectif poursuivi.



Source : Analyses causales de l'observatoire des passagers – T4 2007 à T3 2008

L'analyse de causalité réalisée sur la période courant du 4ème trimestre 2007 au 3ème trimestre 2008, issue de l'observatoire passager au départ, a permis d'identifier les volets de satisfaction passagers sur lesquels des efforts particuliers doivent être portés, au regard à la fois du niveau de performance actuellement atteint et des priorités accordées par les passagers :

- certaines composantes de la qualité de service dans les halls public, telle que l'ambiance, la disponibilité et le confort des sièges (en nette progression depuis 2005, mais à des niveaux jugés encore insuffisants), l'orientation, la propreté, la présence de personnels ou encore le confort sonore ;
- la satisfaction en salle d'embarquement, portant à la fois sur des paramètres de confort, d'ambiance et de services ; second élément contributif à la perception globale des passagers, il est très dépendant de la qualité des infrastructures : volet en nette amélioration chez Aéroports de Paris, il a en particulier profité ces dernières années de l'effet des nouvelles installations terminales et des rénovations des zones d'embarquement ; le déploiement des services à destination des différentes catégories de clients (diversité des zones de repos et détente, espace jeux pour les familles et jeunes, espaces de travail) contribue également à la perception globale positive ;
- la facilité de correspondance, dont le niveau de satisfaction est notoirement insuffisant ; ce volet constitue une priorité d'action pour Aéroports de Paris et fait l'objet d'un chantier prioritaire de la démarche satisfaction clients ;
- les postes d'inspection filtrage (PIF) des passagers, dont le niveau de satisfaction s'était très nettement dégradé à partir de la mi-2008 (passant ainsi de 86% de satisfaction au premier trimestre 2008 à 81% au premier trimestre 2009) parallèlement au renforcement des contrôles de sûreté ; ce point a fait l'objet d'un plan d'action prioritaire en 2009, ce qui a permis de retrouver un niveau de satisfaction globale de 86% au troisième trimestre 2009 ;
- la fluidité aux postes de contrôles des passeports est également une attente prioritaire des passagers, sur une tendance à la baisse depuis 2009 ;
- enfin, la satisfaction vis-à-vis des bars et restaurants, dont le niveau très faible apparaît incompatible avec l'image qu'un client, notamment étranger, est en droit d'avoir lors de son passage par Paris ; ce volet constitue également une priorité forte pour Aéroports de Paris.

Concernant l'appréhension des attentes des compagnies aériennes, Aéroports de Paris a organisé en 2008 une première enquête auprès de celles-ci. Bien que le taux de réponse ait été faible en dépit de relances successives auprès des compagnies, les résultats sont néanmoins riches en enseignements.

Les domaines couverts par l'enquête étaient les suivants :

- la qualité des relations avec Aéroports de Paris,
- la qualité des services fournis aux compagnies aériennes,
- la qualité des services fournis aux passagers.

Les principaux enseignements issus de cette enquête sont les suivants :

- un niveau de satisfaction à l'égard d'Aéroports de Paris généralement plus élevé à Paris-Orly qu'à Paris-Charles de Gaulle, avec les scores les plus positifs pour les services proposés aux passagers, et des résultats globaux qui restent perfectibles ;

- une qualité des prestations d'Aéroports de Paris qui a évolué de façon positive au cours des 3 dernières années ;
- plus en détails :
    - une gestion de la relation client par l'entreprise considérée par les compagnies aériennes comme perfectible, avec une organisation jugée insuffisamment claire, présentant des faiblesses au niveau du suivi des demandes et de la capacité à informer quotidiennement les clients, mais aussi au niveau de la compréhension et de la prise en compte des besoins ;
    - les compagnies sont satisfaites de la sécurité, de la planification et de la préparation de l'activité ainsi que de la coordination du fonctionnement de l'aéroport ; mais, toujours aux yeux des compagnies, certains domaines s'inscrivaient en deçà de leurs attentes : la gestion des périodes de pointes et l'organisation du traitement des bagages ;
    - une bonne prise en compte des besoins des passagers en termes d'accueil, de services et d'ambiance ; toutefois, des améliorations étaient attendues au niveau du confort de certains terminaux, de la fluidité et de l'orientation en aérogare.

En 2009, la série d'entretiens réalisés sur le second semestre va conduire à affiner cette analyse et à renforcer les actions engagées pour répondre aux attentes des compagnies : en renforçant dans la durée les processus d'écoute continue et d'information des compagnies, en permettant à tous une meilleure visibilité sur les chantiers programmés et sur les bénéfices attendus, en renforçant la transmission de données prévisionnelles de manière à faciliter l'exploitation, notamment lors des périodes de pointe.

Dans le même temps, un travail d'échange de résultats des indicateurs de satisfaction clients a d'ores et déjà été entrepris avec plusieurs compagnies aériennes, au niveau des équipes opérationnelles. Ce travail vise en particulier à construire progressivement, avec toutes les compagnies volontaires, un tableau de bord partagé de pilotage de la satisfaction des passagers, afin de prioriser d'un commun accord les actions à entreprendre de part et d'autre.

Il apparaît à ce stade que les attentes prioritaires des compagnies aériennes portent sur l'adéquation des capacités aux besoins et sur le caractère opérationnel des installations mises à disposition, de manière à pouvoir opérer dans de bonnes conditions de sécurité, à pouvoir respecter la ponctualité des vols, et offrir aux passagers et aux personnels des installations efficaces et confortables et des circuits fluides.

Ce souci partagé conduit Aéroports de Paris à exprimer la volonté d'accompagner les besoins et priorités exprimés par les compagnies aériennes via :

- la restructuration et l'ouverture d'installations aux fonctionnalités optimisées notamment en matière de gestion des flux, d'orientation et de fluidité : satellite S4, développement de la politique IFU à Paris-Charles de Gaulle avec notamment la galerie entre les terminaux 2E et 2F, passage du terminal 2F en mono-statut Schengen, fermeture du terminal 2D, restructuration du terminal 2B, mise en service de la jonction entre les terminaux 2A et 2C, fin de la rénovation des satellites de CDG1, optimisation des flux Schengen et du traitement bagages au départ d'Orly Sud, restructuration des halls 3 et 4 d'Orly Ouest ;
- le développement de services au profit d'une meilleure efficacité opérationnelle : nouvelles technologies d'enregistrement et d'embarquement, traçabilité électronique des bagages, poursuite du déploiement de l'alimentation en électricité 400Hz des postes de stationnement au contact et 50 Hz sur les postes au large, engagement au satellite S4 de l'installation de mires de guidage automatique des avions et de modules de pré-conditionnement d'air.

III.3 – Les leviers de progrès

Afin de satisfaire l'ambition d'une amélioration franche et durable de la qualité des services rendus à ses clients, Aéroports de Paris a l'intention d'actionner simultanément les trois leviers majeurs que constituent :

- le levier managérial ;
- le levier opérationnel ;
- le programme d'investissements.

En premier lieu, **le management** constitue une courroie de transmission prioritaire dans la prise en compte et la diffusion de la culture clients à tous les niveaux de l'entreprise. La satisfaction globale des passagers a ainsi été prise en compte dans les objectifs individuels des cadres et déclinée dans le nouvel accord d'intéressement des salariés. Plus globalement, la satisfaction clients constitue un point d'attention et d'analyse systématique dans les instances décisionnelles de l'entreprise. Par ailleurs, la mise en place d'une Université du Service en 2010 permettra d'accompagner, par des opérations de formation ciblées mais également par des missions de conseils internes, les évolutions attendues en matière d'importance attachée à la satisfaction des clients. Enfin, la recherche d'une plus grande transversalité et fluidité est menée à tous les niveaux de l'entreprise.

En matière de **leviers opérationnels**, les chantiers engagés notamment sur l'orientation des passagers en correspondance et sur le temps de passage aux PIF ainsi que le travail mené auprès des prestataires de nettoyage s'appuient désormais sur les évolutions technologiques (Bluetooth, code barre 2D, analyse d'image, saisies automatisées,…) qui permettent de développer la mesure des performances et de mettre en place, progressivement, un système qualité de pilotage. Plus globalement, le développement des systèmes de management (SMI, certifications ISO, etc.) contribue à une meilleure maitrise des processus et une évolution régulière des performances.

En outre, dans une logique de coordination et d'intégration des services, Aéroports de Paris a identifié neuf axes de la satisfaction des passagers devant faire l'objet d'un **pilotage conjoint avec les compagnies aériennes** : enregistrement, accueil aux PIF, orientation en correspondance, ambiance des salles embarquement, information en cas d'irrégularité, sens du service des personnels, disponibilité et confort des sièges, temps de livraison des bagages, temps de mise en place des passerelles.

Les investissements proposés sur le CRE 2011-2015 devraient par ailleurs apporter une contribution majeure à l'ambition de l'entreprise en matière de qualité de service. En effet, comme l'ont montré les résultats obtenus sur les installations nouvellement mises en service lors du premier contrat de régulation économique, la qualité des infrastructures constitue un levier puissant sur la satisfaction des passagers.

C'est pourquoi il est proposé de poursuivre la construction du **satellite S4** conformément au planning initial, en dépit de la baisse du trafic constatée en 2009 : cette installation permettra par ailleurs, grâce à la capacité terminale créée, de **fermer avant rénovation le terminal 2D**, lequel constitue l'une des aérogares les plus mal notées par les passagers.

Le programme d'investissement proposé porte par ailleurs sur la rénovation et la restructuration progressive des terminaux les plus anciens : ainsi, après la réhabilitation du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, le CRE 2011-2015 sera marqué par la **rénovation complète, tant technique que fonctionnelle, du terminal 2B** de cet aéroport.

Parallèlement, la **jonction entre les terminaux 2A et 2C** devrait contribuer à améliorer sensiblement la fluidité du parcours des passagers et permettra de renforcer l'offre de services. Toujours à Paris-Charles de Gaulle, la mise en œuvre progressive de l'**inspection-filtrage unique,**

via notamment certains aménagements d'aérogares dont en particulier une liaison piétonne en zone réservée reliant les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F (ouverture prévue, dans la mesure du possible, au 3ème trimestre 2012), devrait constituer un levier significatif sur la satisfaction des passagers en correspondance.

Par ailleurs, à Paris-Orly, la **restructuration des halls 3 et 4 du terminal Ouest** devrait être un moyen d'agir à la fois sur la fluidité du parcours passager, sur la qualité perçue et sur l'offre de services. En outre, s'agissant de l'amélioration de la **fluidité de traitement des passagers et des bagages du terminal Sud**, plusieurs opérations sont programmées, notamment sur les chaînes de bagages départ (intégration des chaînes 1, 2 et 3), sur l'optimisation du traitement des passagers départ au sein du hall B et sur la poursuite de l'installation d'aménagements de séparation des flux arrivées-départs œuvrant dans le sens d'une meilleure fluidité des parcours au profit de la ponctualité des vols.

Enfin, une **enveloppe budgétaire dédiée à la qualité de service**, dotée d'un peu plus de 130 M€ sur la période du CRE 2011-2015, sera constituée d'un ensemble d'opérations ponctuelles à fort levier.

Au global environ **730 M€ d'investissements** sont programmés, entre 2009 et 2015, pour répondre à cette ambition forte sur la qualité de service et la satisfaction des clients.

III.4 – Propositions d'indicateurs et de mécanisme d'incitation financière pour le CRE 2011-2015

L'ambition d'Aéroports de Paris de faire du CRE 2011-2015 un levier majeur au profit d'une amélioration significative de la qualité de service et de la satisfaction clients devrait se traduire, dans ce nouveau contrat de régulation économique, par **des objectifs quantifiés, mesurés à partir d'indicateurs en partie renouvelés** par rapport un CRE 2006-2010 et traduisant les priorités partagées de l'entreprise et de ses clients sur la qualité de service.

A cet égard, et en synthèse des analyses issues des enquêtes passagers, il a été identifié des **leviers prioritaires d'amélioration de la satisfaction clients** :

- satisfaction des passagers en correspondance,
- perception de l'ambiance générale,
- satisfaction par rapport aux sièges,
- satisfaction par rapport à la présence de personnels,
- perception de propreté,
- facilité d'orientation,
- confort des salles d'embarquement,
- fluidité aux PIFs et à la PAF,
- délais de livraison bagages,
- satisfaction par rapport aux bars et restaurants.

Dans le même temps, ont pu être identifiées les **attentes prioritaires des compagnies aériennes** à l'égard d'Aéroports de Paris :

- qualité des infrastructures mises à disposition,
- capacité de traitement mise à disposition,
- ponctualité des vols / fluidité des circuits passagers,
- partage d'informations prévisionnelles,
- qualité relationnelle,
- gestion des crises.

En outre, plusieurs observations complémentaires ont pu être exprimées lors du processus de concertation intervenu à l'automne 2009 au sein de la commission consultative économique. Aéroports de Paris s'est déclaré prêt à poursuivre, dans les prochaines semaines, des échanges sur ce thème au sein d'un groupe de travail spécialement constitué à cet effet. Ces échanges pourront notamment conduire à définir les modalités d'un suivi de la qualité de service plus proche du terrain et plus régulier avec les compagnies aériennes.

Indicateurs avec incitation financière

Pour ce qui concerne les indicateurs qui donneront lieu à incitation financière en application du CRE 2011-2015, Aéroports de Paris considère que, dans un souci d'efficacité et de priorisation des progrès à réaliser, il est souhaitable d'en **retenir un nombre relativement restreint, de l'ordre d'une dizaine**.

Par ailleurs, les objectifs susceptibles d'être associés à des incitations financières dans le cadre du CRE 2011-2015 devront s'appuyer, pour être compatibles avec l'objet et les enjeux d'un contrat de régulation économique, sur des indicateurs respectant les principes suivants :

- être mesurables avec un bon degré de fiabilité,
- présenter un historique de mesures suffisant pour apprécier le niveau de l'objectif,
- être attachés à des domaines où le levier dont disposent Aéroports de Paris et ses sous-traitants est significatif par rapport au rôle des autres acteurs (compagnies aériennes, assistants en escale, services de l'Etat, etc.),
- pour des raisons juridiques, être liés des services financés par les redevances pour services rendus, dans la mesure où les conditions de respect des objectifs associés pourraient donner lieu à des bonus et malus sur ces redevances.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris propose à ce stade de retenir **dix indicateurs** de qualité de service avec incitations financières dans le prochain contrat de régulation économique, **liés aux principaux enjeux d'amélioration de la satisfaction clients**. Aéroports de Paris propose notamment de retenir certains indicateurs **sensiblement plus exigeants** que ceux du premier contrat de régulation, et notamment des indicateurs mesurant directement la satisfaction des passagers, y compris sur des chaînes de services dont Aéroports de Paris n'est pas nécessairement seul pourvoyeur mais sur lesquels l'entreprise peut avoir une ambition d'animateur ou d'intégrateur.

Dans ces conditions Aéroports de Paris propose à ce stade :

- cinq indicateurs de satisfaction des passagers :
    - satisfaction globale arrivées et départs (nouvel indicateur),
    - satisfaction sur la propreté (commun au CRE 2006-2010) ;
    - satisfaction sur l'orientation en correspondance (nouvel indicateur),
    - satisfaction sur l'orientation et l'information des vols (commun au CRE 2006-2010),
    - satisfaction sur les salles d'embarquement (nouvel indicateur),

- deux indicateurs de disponibilité d'équipements :
    - disponibilité des équipements électromécaniques dans les aérogares (commun au CRE 2006-2010),
    - disponibilité des passerelles télescopiques (commun au CRE 2006-2010),

- deux indicateurs mesurant le respect du calendrier de livraison des investissements à fort levier pour la qualité de service :
    - rythme de finalisation du déploiement du 400 Hz (nouvel indicateur),
    - calendrier de réalisation des opérations majeures, en particulier celles agissant comme levier déterminant de la qualité de service (notamment satellite S4, galerie IFU EF, jonction AC, seuil 08, terminal 2B),

- un indicateur de conformité :
    - délai de réponse aux réclamations des clients (commun au CRE 2006-2010).

Ces indicateurs devront être associés à des définitions précises, dont l'ambition devra être **de conduire à la meilleure représentativité possible de la qualité des services *in fine* rendus par Aéroports de Paris à ses clients**.

Aéroports de Paris propose par ailleurs que le mécanisme d'incitation financière, reposant sur un **système symétrique de bonus et de malus**, soit reconduit sur le CRE 2011-2015, dans la mesure où il a fait la démonstration de son efficacité lors du CRE 2006-2010 en positivant les efforts réalisés par l'entreprise et en encourageant ses équipes à se placer dans une démarche de progrès.

En matière de fixation du niveau des objectifs et des plages de calcul des bonus et malus, Aéroports de Paris estime que le paramétrage du CRE 2011-2015 devra se montrer **plus incitatif pour l'entreprise** que celui du premier contrat de régulation économique. En particulier, il est proposé que, pour chaque indicateur, l'écart entre le niveau minimum (conduisant au malus le plus élevé) et le niveau maximum (donnant droit au plafond de bonus) soit sensiblement plus étendu afin que l'incitation à progresser puisse être maintenue pendant toute la durée du nouveau contrat de régulation économique.

Pour ce qui concerne l'amplitude des bonus et malus, la proposition d'Aéroports de Paris consiste à les plafonner chaque année, tous indicateurs confondus, à **1% des redevances soumises au CRE**. Ce montant, du même ordre que celui retenu dans le CRE 2006-2010, conduira *de facto* à un poids sensiblement plus grand de cette incitation financière rapportée aux évolutions de tarifs des redevances, traduisant ainsi la priorité à la qualité de service retenue pour le CRE 2011-2015.

Aéroports de Paris propose à ce stade que chaque indicateur se voie doter d'un bonus/malus maximal équivalent, soit 0,1%.

Indicateurs avec obligation de suivi

Les indicateurs avec incidence financière ne seront cependant pas exclusifs d'autres indicateurs qui seraient amenés à être suivis même si, pour certains d'entre eux et pour les raisons évoquées *supra*, ils ne peuvent faire l'objet d'incitations financières dans le cadre du contrat de régulation. Il s'agit en particulier d'indicateurs liés aux missions de sûreté financées par la taxe d'aéroport ou encore aux activités commerciales, mais aussi d'indicateurs où le levier opérationnel dont dispose ADP n'est pas toujours significatif. Il peut s'agir également d'indicateurs qui, dans une logique de priorisation, ne seraient pas retenus parmi ceux avec incidence financière, dont certains indicateurs issus du CRE 2006-2010 pour lesquels un suivi est souhaitable même s'ils ne font plus partie du premier cercle des indicateurs.

Aéroports de Paris propose de retenir plusieurs indicateurs avec obligation de suivi parmi les suivants :

- taux de contact passagers,
- disponibilité du 400 Hz,
- satisfaction aux postes d'inspection filtrage,
- satisfaction aux postes de contrôle aux frontières,
- satisfaction sur la propreté des blocs sanitaires,
- satisfaction sur les bars et restaurants,
- disponibilité de CDG Val et Lisa,
- satisfaction sur les liaisons ville / aéroport,
- disponibilité des banques d'enregistrement,
- disponibilité des tapis de livraison bagages,
- temps de livraison des bagages,
- satisfaction sur la disponibilité des chariots à bagages.

IV – Programme d'investissements

IV.1 – Rappel du programme d'investissement 2006-2010

Le CRE 2006-2010 a été caractérisé par un **haut de cycle d'investissements** sur les années 2006-2007, le programme quinquennal atteignant **sur le périmètre régulé près de 2,7 Mds€** contre 2,3 Mds€ (€ courants) sur la période 2001-2005. **Sur l'ensemble du périmètre d'ADP SA, il atteint 2,9 Mds€** (€ courants, hors investissements financiers).

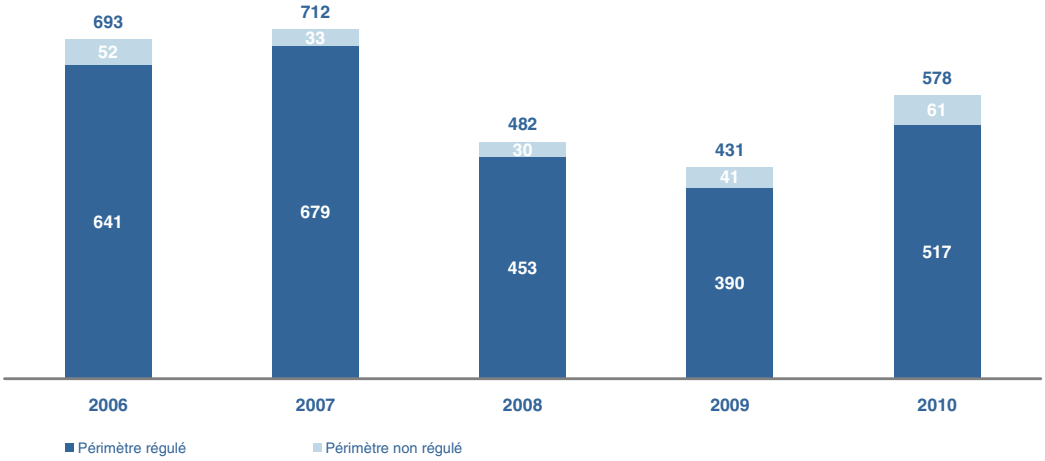
Les principaux axes de ce programme d'investissements ont répondu aux priorités suivantes :

- le rattrapage du retard observé en 2005 en matière de capacités terminales à Paris-Charles de Gaulle par rapport au trafic ;
- la mise en service d'installations offrant à la fois de forts taux de contact des avions, facteur essentiel de compétitivité en particulier pour le trafic en correspondance, et des opportunités de croissance significative de l'offre de commerces (satellite S3, jetée du terminal 2E, terminal 2G) ;

- la remise à niveau technique et fonctionnelle des installations terminales les plus anciennes (terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle) ;
- une première étape dans la politique de développement du patrimoine immobilier, avec notamment l'ouverture de deux nouvelles gares de fret à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, l'extension des installations dédiées à FedEx et le démarrage de l'aménagement de la zone de Cœur d'Orly.

Certains de ces investissements, en particulier les installations terminales nouvellement mises en service, ont par ailleurs constitué des leviers déterminants d'amélioration de la qualité de service, notamment pour ce qui concerne la satisfaction des passagers.

Figurent ci-après les flux d'investissement d'ADP SA sur la période du CRE n°1 (hors investissements financiers), en M€ courants :



IV.2 – Proposition de programme d'investissement 2011-2015 et éclairage 2016-2020

Après une période 2006-2010 axée sur le développement des capacités de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, Aéroports de Paris propose, rejoignant les préoccupations exprimées par les transporteurs aériens, que le programme d'investissements du CRE 2011-2015 soit principalement orienté vers des opérations visant l'amélioration de la qualité des installations et des services offerts et l'optimisation des installations existantes.

Amélioration du standard des terminaux

La poursuite selon le calendrier prévu de la construction du **satellite S4** du terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle, dont l'ouverture est attendue au 3ème trimestre 2012, répond à cette logique. Si la capacité de cette aérogare n'est pas strictement nécessaire à cet horizon, sa mise en service constituera, à l'instar du satellite S3 et de la jetée du terminal 2E dans la période récente, un levier significatif d'amélioration de la satisfaction clients, et ce d'autant plus qu'elle pourrait s'accompagner de la fermeture avant rénovation du terminal 2D, lequel figure parmi les aérogares les plus mal notées aujourd'hui par les passagers. La capacité offerte par le satellite S4 devrait par ailleurs permettre de ne plus engager de construction de nouvelles installations terminales avant une décennie.

Le programme d'investissements, dans cette même logique de qualité de service et d'optimisation des installations existantes, prévoit la poursuite de la **rénovation des terminaux les plus anciens**. Ainsi, après la restructuration du corps central du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle achevée en 2009, le CRE 2011-2015 verrait la poursuite de la rénovation des satellites de ce même terminal ainsi que la réalisation d'une restructuration complète du terminal 2B de Paris-Charles de Gaulle. Parallèlement, les façades côté ville des terminaux 2A et 2B seraient rénovées avant celles des terminaux 2C et 2D sur la période quinquennale suivante, et les linéaires de desserte des terminaux de CDG1 et CDG2 feraient l'objet de travaux de requalification alors que la politique de rénovation des parcs automobiles attenants aux aérogares serait poursuivie. A plus long terme, il est envisagé la réouverture du terminal 2D entièrement rénové sur la période quinquennale 2016-2020, dès lors que les capacités correspondantes seront nécessaires au regard de l'évolution du trafic.

Optimisation des capacités existantes et fluidification des circuits passagers et bagages

Poursuivant un objectif d'optimisation des capacités existantes, de plus grande fluidité des circuits passagers et bagages, et de développement de la qualité et de l'offre de services, le CRE 2011-2015 verrait également la mise en service de la **jonction entre les terminaux 2A et 2C** de Paris-Charles de Gaulle, le **passage du terminal 2F en régime intégralement Schengen**, l'**adaptation à l'accueil de l'A380 d'un second satellite du terminal 1**, ainsi que, à Paris-Orly, la **reconfiguration des halls 3 et 4** ainsi qu'une première étape dans l'adaptation du hall 1 de l'aérogare Ouest et, à l'**aérogare Sud**, l'optimisation des flux Schengen, la poursuite de l'intégration des chaînes de bagages départs et la mise en service d'aménagements favorisant une fluidification des flux d'embarquement et de débarquement tout en respectant leur séparation. A plus long terme, et dans la même logique, il est envisagé que la réouverture du terminal 2D entièrement rénové sur la période 2016-2020 s'accompagne de la mise en service d'une jonction entre les terminaux 2B et 2D, de même que des jonctions entre satellites du terminal 1 pourraient être prévues à compter du CRE 2016-2020.

Par ailleurs, le **développement de l'inspection-filtrage unique des passagers (IFUP)** fera l'objet d'une politique volontariste d'Aéroports de Paris, au profit de la fluidité des parcours en correspondance, grâce notamment à des aménagements d'aérogares : en particulier, il est prévu la construction d'**une galerie piétonne en zone réservée reliant les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F** avec un objectif de mise en service, dans mesure du possible, au 3ème trimestre 2012 ; par ailleurs, le module P sera aménagé à l'horizon du passage du terminal 2F en mono-statut Schengen pour assurer une liaison IFUP du terminal 2F vers le satellite S3 ; une réflexion est en outre en cours pour changer le statut de la navette correspondance sous douane en l'exploitant de manière compatible avec l'IFUP ; concernant les terminaux 2ABCD, la réalisation de la jonction entre les terminaux 2A et 2C permettra le traitement IFUP depuis les autres terminaux par bus ; à plus long terme (CRE 2016-2020), il pourrait être également possible de relier par une galerie sous statut IFUP l'ensemble 2AC avec l'ensemble 2BD ; enfin, concernant le terminal 1, l'IFUP est également envisagée et plus particulièrement, dans un premier temps (2011), au sein du satellite 7 (satellite Schengen) ; les solutions IFUP entre les terminaux 1 et 2, plus complexes à mettre en œuvre, pourraient passer par une liaison par bus.

Une enveloppe "Qualité de service" dédiée

En outre, une **réservation budgétaire serait dédiée à la qualité de service**, pilotée par la Direction de la Satisfaction Clients, pour des opérations ciblées à fort levier permettant d'assurer à la fois une meilleure lisibilité de l'action de l'entreprise et la poursuite des priorités définies dans la démarche Satisfaction Clients. Cette enveloppe viendra en complément des contributions à la qualité de service des investissements structurants, de capacité et de restructuration.

Les modalités d'allocation de cette enveloppe spécifique doivent ainsi permettre d'engager des actions en perspective avec le programme de la démarche Satisfaction Clients, donc en cohérence avec les priorités définies par l'entreprise dont les thèmes suivants en sont quelques exemples :

- améliorer l'orientation et l'information des passagers dans les terminaux, les parcs et les abords ;
- maîtriser l'ambiance des terminaux (confort, propreté) et des parcs ;
- privilégier la mise en œuvre d'aménagements et de services standardisés.

En ce sens, par le biais d'une grille de critères choisis, des opérations dont la mise en œuvre devrait constituer un fort levier en termes de satisfaction clients ont été identifiées en ligne avec les objectifs ci-dessus.

Pour qualifier l'éligibilité d'une opération à ce poste d'investissement, les critères suivants sont notamment utilisés :

- les attentes des clients (réassurance, confort, expérience positive, etc.),
- le traitement des situations "inacceptables",
- l'homogénéité de niveau de service visé par l'investissement et la transversalité générée par la création de "standards" notamment.

Poursuite du développement des services à l'avion et aux transporteurs aériens

L'amélioration des prestations offertes aux transporteurs aériens et à leurs sous-traitants passe également par le développement des services à l'avion : le programme d'investissements proposé par Aéroports de Paris prend en compte en particulier l'équipement en **fourniture électrique 400 Hz** du satellite S4 et des postes de stationnement au contact non encore dotés de ce service à forte valeur pour les transporteurs aériens (satellites du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle). Le développement de l'alimentation en électricité 50Hz des postes de stationnement au large de Paris-Charles de Gaulle (postes au large du terminal 1, du terminal 3 et de la zone de fret Sud) est également envisagé.

Dans une logique d'amélioration de l'efficacité opérationnelle, Aéroports de Paris entend par ailleurs déployer de nouveaux services au satellite S4 de CDG2 tels que les mires automatiques de guidage et des modules de pré-conditionnement d'air pour avions.

En outre, il est prévu de mettre en œuvre dans un premier temps des tests sur des banques d'enregistrement "drop off" et d'organiser un partage d'expérience sur ce thème avec l'aéroport de Schiphol. En fonction des résultats, un déploiement progressif pourra être envisagé.

Poursuite de l'adaptation des capacités des trieurs automatiques de bagages

Par ailleurs, la **capacité des trieurs de bagages à l'Est de CDG2** serait augmentée sur le CRE 2011-2015, *via* plusieurs modules, pour accompagner le développement du trafic et des installations du *hub*. Ce développement passera en particulier par l'accroissement des fonctions de traitement local en lien avec l'ouverture du satellite S4, puis de celle des fonctions en correspondance avec l'évolution du volume d'activité du *hub.*

Sur la période 2016-2020 caractérisée par une ré-extension du *hub* vers l'Ouest de CDG2, des capacités supplémentaires de traitement des bagages en correspondance seraient également programmées.

Parallèlement, un programme de rénovation des trieurs existants, échelonné sur toute la période, doit être prévu.

Optimisation de la sécurité des pistes

Un autre volet important du programme d'investissements proposé concerne les infrastructures et équipements de pistes à Paris-Charles de Gaulle, au profit d'un renforcement continu de la sécurité et dans la perspective de soutenir la croissance envisagée des capacités offertes par les services de navigation aérienne. Conformément aux préconisations de la direction générale de l'aviation civile et à celles des pilotes, le **seuil 08 du doublet de pistes Sud de Paris-Charles de Gaulle serait entièrement réaménagé** et il serait procédé à l'installation progressive de nouveaux équipements de sécurité, dont en particulier le **système RWSL** (*Runway Status Lights System*) ainsi qu'à l'évaluation in situ de radars aviaires et FOD.

A plus long terme (à compter du CRE 2016-2020), il est envisagé le prolongement des taxiways médians et la construction de taxiways périmètriques afin de réduire le nombre de traversée de piste par les avions.

Amélioration des accès terrestres et des conditions de vie et de travail des salariés des entreprises basées

L'un des axes importants de l'amélioration de la qualité de service au profit des passagers, des opérateurs de fret comme des salariés des entreprises basées passe par une constante amélioration des conditions d'accès aux différentes zones des plates-formes, notamment au sein de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

A cet égard, l'une des améliorations significatives attendues dans les prochaines années portera sur la refonte et l'optimisation de la **signalétique routière** au sein de Paris-Charles de Gaulle. Par ailleurs, l'**accès à la zone de fret par le Sud** (de et vers Paris Nord II) sera amélioré avec le réaménagement d'un rond-point sur la route de la croix au plâtre (fin 2010). La fluidité d'**accès en zone de fret Nord** pourra être quant à elle améliorée grâce au doublement par le Conseil général 95 de la RD 902 pour la portion située entre l'autoroute A1 et la zone de fret Nord.

La mise en service de CDGVal a par ailleurs permis, à compter de 2007, d'améliorer très sensiblement la rapidité et le confort des déplacements des personnels et des passagers entre les terminaux et les parcs de stationnement. En matière de confort et de fluidification de la circulation aux abords des terminaux, le projet de **requalification des linéaires** des terminaux 1 et 2 devra également apporter une forte contribution, de même que les aménagements prévus pour la desserte des taxis, via notamment l'**extension de la base arrière de Paris-Charles de Gaulle**.

Pour ce qui concerne spécifiquement les conditions de travail des personnels des compagnies aériennes et des assistants, il est rappelé qu'un recensement des réponses d'Aéroports de Paris aux demandes de locaux est réalisé chaque année en application du cahier des charges de l'entreprise. Celui-ci ne fait pas apparaître à ce jour de besoins importants non satisfaits. Par ailleurs, différentes actions visant l'**amélioration de la sécurité au travail** sont en cours et d'autres seront réalisées sur le CRE 2011-2015 ; les opérations correspondantes, intégrées dans les enveloppes d'investissements courants, seront à étudier en lien étroit avec les compagnies aériennes concernées.

Enfin, en matière de restauration à destination des personnels, outre les RIE et restaurants de comité d'entreprise existants (dont le denier a été récemment ouvert au sein de l'unité opérationnelle CDGA), se développent en particulier sur Paris-Charles de Gaulle des offres de restauration rapide ainsi que des ventes à emporter tournées aussi vers les personnels. L'ouverture du nouveau Centre Commercial et de Services "Aéroville" viendra renforcer cette offre, notamment vis-à-vis de la zone de fret.

Immobilier, commerces et développement durable

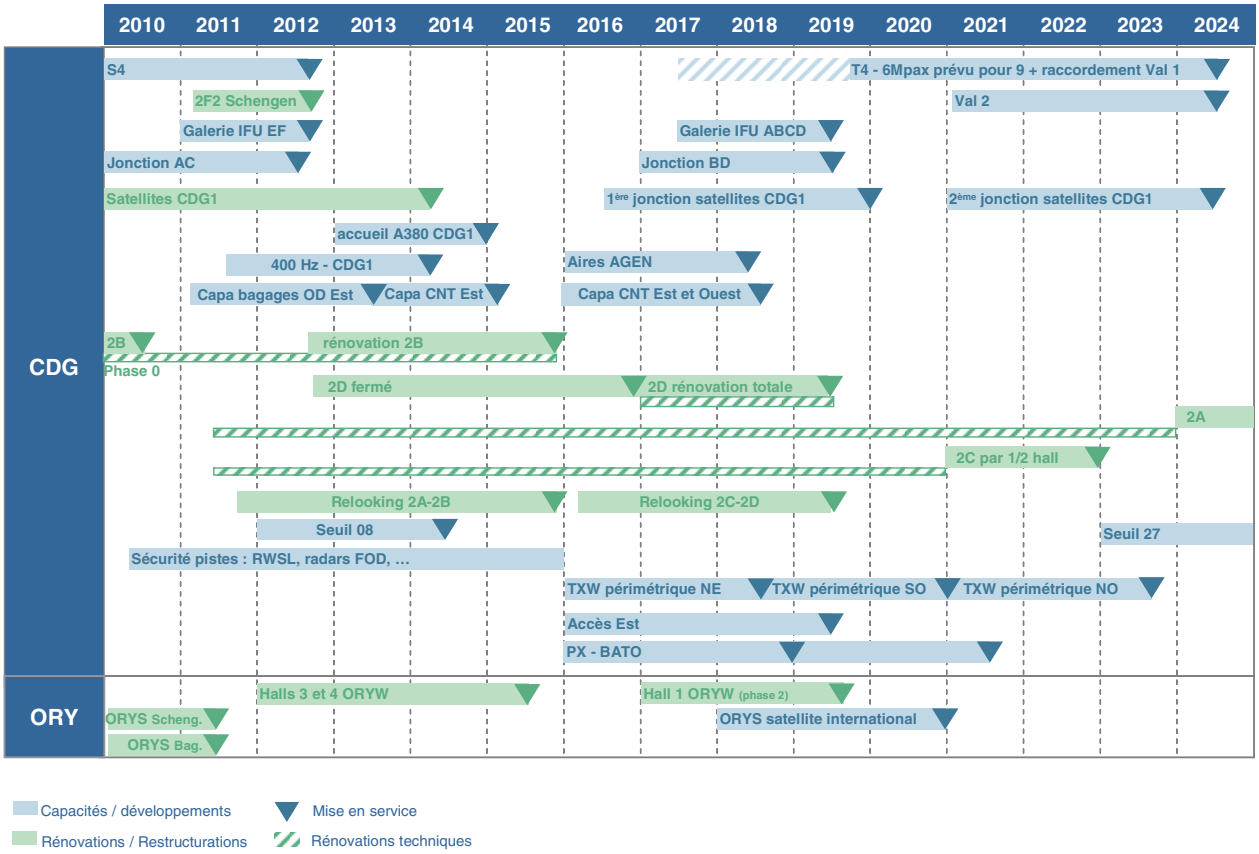
Les investissements 2011-2015 accorderaient enfin des moyens significatifs pour le développement de trois des piliers fondamentaux de la stratégie d'Aéroports de Paris, avec :

- le développement de nouvelles surfaces commerciales et l'amélioration des espaces existants afin de poursuivre les gains de performance engagés dans ce domaine ; cet axe serait décliné à la fois comme partie intégrante des grands projets de constructions nouvelles et de ceux de restructuration de terminaux et par la réservation d'une enveloppe budgétaire dédiée permettant des opérations spécifiques ciblées ;
- l'accélération du développement immobilier au profit principalement de l'activité immobilière de diversification ; ce développement s'appuiera sur une stratégie différenciée par plate-forme et par produit et pourra, selon les cas, faire l'objet de montages de partenariats ; quelques acquisitions foncières ciblées sont par ailleurs envisagées, notamment dans la perspective du projet Euro-Carex ; en matière d'activité immobilière de nature aéroportuaire, il est prévu en particulier d'accompagner les besoins des entreprises de fret par l'extension des capacités de traitement en gares banalisées, de mettre en œuvre la phase 3 des aires de stationnement avions dédiées à FedEx et de développer, en fonction de l'évolution du trafic et de son positionnement géographique sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, les bâtiments hébergeant les activités supports d'assistance en escale ;
- le développement durable qui, outre des objectifs ambitieux de réduction des consommations d'énergie intégrés aux projets de rénovation de terminaux et des opérations structurantes liées notamment aux systèmes de gestion des eaux pluviales, fera l'objet d'une réservation budgétaire spécifique pour des opérations plus limitées mais à fort levier.

Développement des capacités et des fonctionnalités à plus long terme

A plus long terme, les capacités nouvelles d'un **terminal 4**, dont l'ouverture est envisagée, dans le scénario de trafic retenu, vers 2024, donneraient lieu à de premiers flux d'investissements dès la période 2016-2020, notamment pour la relocalisation d'aires de stationnement avions et de parcs automobiles, pour le développement des accès et pour les préparations de terrains. Parallèlement à l'ouverture du terminal 4 destiné à accueillir dans un premier temps les compagnies extérieures à SkyTeam actuellement installées dans les terminaux 2A et 2C, le trafic du *hub* d'Air France pourrait être amené à s'étendre à nouveau à l'Ouest de CDG2 pour occuper notamment le terminal 2A, en plus des terminaux 2C, 2D, 2E, 2F et 2G. Cela motiverait à cette échéance, dans une logique d'optimisation des circuits de correspondance et de poursuite de la mise en œuvre de l'inspection-filtrage unique des passagers, la construction d'une **2ème ligne de CDG Val** qui relierait, en zone réservée et sous douanes en régime IFUP, l'ensemble ABCD à l'ensemble EF ainsi qu'aux satellites S3 et S4.

Le schéma suivant présente le calendrier des principales opérations prévues aujourd'hui pour être mise en œuvre dans les quinze prochaines années :

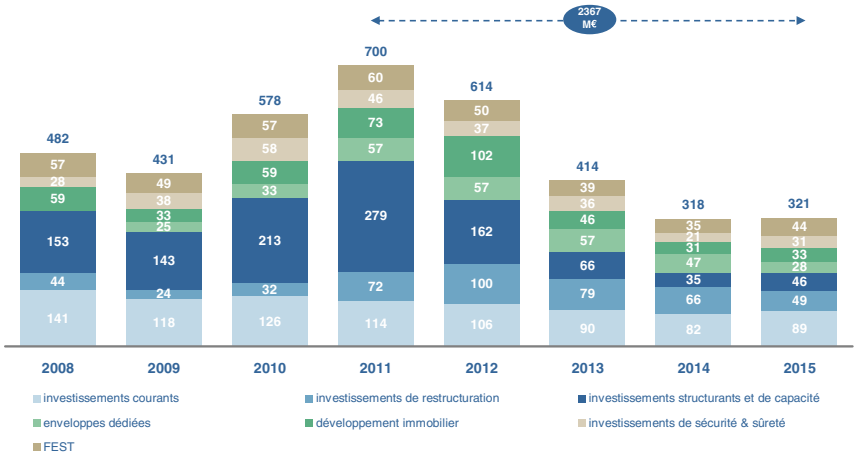


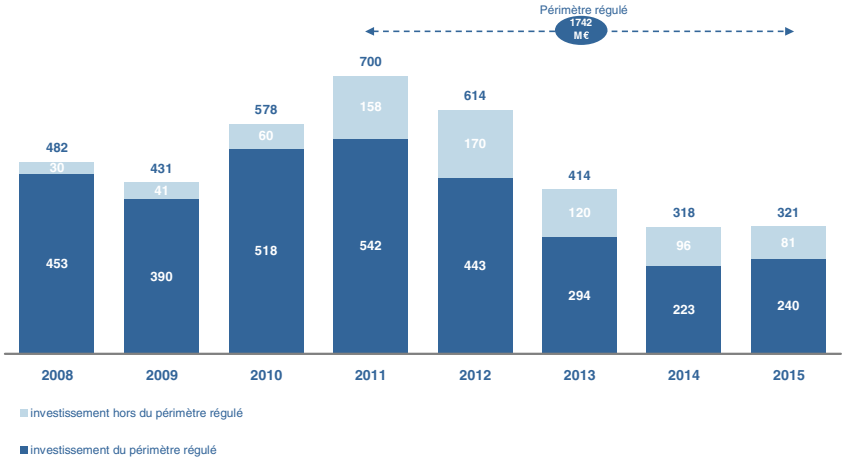
Les flux d'investissements correspondants, à l'horizon 2015, sont présentés ci-après :

En millions d'euros 2010 à compter de 2010 hors investissements financiers	Réel 2006	Réel 2007	Réel 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total 2011-2015
Investissements de capacité											
Projets structurants CDG	**292**	**365**	**120**	**119**	**188**	**252**	**136**	**36**	**18**	**18**	**459**
CDG Val	28	12	4	-	-	-	-	-	-	-	-
T2E	1	3	6	1	1	-	-	5	-	-	5
TBE	7	18	3	-	8	11	5	5	-	-	21
S3 (dont LISA)	213	197	9	3	2	-	-	-	-	-	-
Bagages - Traitement hub	-	-	-	-	8	36	51	24	18	18	145
Acces EST	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reconstruction 2E	30	76	34	-	-	-	-	-	-	-	-
S4 (dont LISA - hors tri bagages)	2	6	34	109	155	185	68	-	-	-	253
T2G	8	53	29	1	-	-	-	-	-	-	-
Jonction A-C	-	-	-	5	14	21	13	2	-	-	36
Autres projets CDG	**44**	**32**	**30**	**17**	**25**	**26**	**26**	**30**	**18**	**17**	**117**
Aérogare T1/T3	-	-	-	5	-	1	2	6	4	-	13
Aérogare T2 - ABCD	-	-	-	2	5	-	1	1	-	-	2
Aérogare T2 - EF	10	9	11	2	3	1	-	-	-	-	1
Autres infrastructures aéronautiques	12	16	7	-	3	10	15	18	13	4	60
Accueil nouveaux avions	14	4	7	5	3	-	-	-	-	-	-
Parcs et accès	3	2	5	4	8	3	2	1	-	3	8
Prestations industrielles	5	2	-	-	4	11	6	4	1	11	32
Investissements de capacité Orly	**29**	**-**	**-**	**7**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**11**	**11**
Aérogare Orly Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aérogare Orly Sud	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infrastructures Aéronautiques	29	-	-	7	-	-	-	-	-	11	11
Investissements de capacité Le Bourget	**2**	**2**	**3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Total	**367**	**400**	**153**	**143**	**213**	**279**	**162**	**66**	**35**	**46**	**587**
Investissements de restructuration											
CDG	**33**	**45**	**40**	**23**	**27**	**53**	**85**	**83**	**55**	**38**	**315**
Réhabilitation CDG1	33	45	39	21	22	16	7	6	2	-	31
dont corps central	-	-	*37*	*17*	*15*	*9*	-	-	-	-	*9*
dont rénovation satellites	-	-	*2*	*4*	*7*	*7*	*7*	*6*	*2*	-	*22*
Rénovations ABCD	-	-	-	2	3	17	31	39	40	31	157
dont réhabilitation 2B - phase 0	-	-	-	*2*	*3*	-	-	-	-	-	-
dont réhabilitation 2B	-	-	-	-	-	*10*	*20*	*27*	*26*	*18*	*101*
dont rénovation 2A au fil de l'eau	-	-	-	-	-	*3*	*4*	*4*	*5*	*5*	*20*
dont rénovation 2C au fil de l'eau	-	-	-	-	-	*3*	*3*	*3*	*4*	*4*	*15*
dont amélioration image extérieure ABCD	-	-	-	-	-	-	*5*	*5*	*5*	*5*	*20*
dont jonction CDG2 A-C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dont IFU 2D	-	-	-	-	-	*1*	-	-	-	-	*1*
Restructuration CDGE	-	-	-	-	1	3	8	2	-	-	13
Restructuration CDGP	-	-	-	-	2	7	5	5	-	-	17
Restructuration CDGL	-	-	-	-	-	7	15	13	9	3	46
Galerie EF	-	-	-	-	-	15	15	-	-	-	30
Autres restructuration	-	-	-	-	-	5	5	5	5	5	23
Orly	**14**	**13**	**5**	**1**	**5**	**4**	**14**	**11**	**11**	**11**	**52**
Orly Ouest (CRE2 = Halls 3&4)	6	-	-	-	-	-	14	11	11	11	48
Orly Sud	7	13	5	1	5	4	-	-	-	-	4
Total	**46**	**59**	**45**	**24**	**32**	**72**	**100**	**79**	**66**	**49**	**367**
Investissements courants											
Plates-formes	109	102	106	86	95	83	79	64	57	63	346
Immobilier	13	12	11	14	14	13	11	10	10	10	53
Autres	26	24	24	18	17	17	16	17	16	16	82
Total	**148**	**137**	**141**	**118**	**126**	**114**	**106**	**90**	**82**	**89**	**481**
Développement Immobilier											
Aéroportuaire	14	14	40	27	17	28	25	10	2	15	80
Diversification	2	4	19	6	42	45	76	36	29	17	204
Total	**16**	**17**	**59**	**33**	**59**	**73**	**102**	**46**	**31**	**33**	**284**
Enveloppes dédiées											
Qualité de service	-	-	-	20	20	32	32	32	22	13	132
Commerces	-	-	-	5	13	19	19	19	19	9	85
Développement durable	-	-	-	-	-	6	6	6	6	6	30
Total				**25**	**33**	**57**	**57**	**57**	**47**	**28**	**247**
Navigation aérienne	**7**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Sûreté / sécurité	**41**	**29**	**28**	**38**	**58**	**46**	**37**	**36**	**21**	**31**	**172**
FEST	**67**	**69**	**57**	**49**	**57**	**60**	**50**	**39**	**35**	**44**	**227**
TOTAL INVESTISSEMENTS	**693**	**712**	**483**	**431**	**578**	**700**	**614**	**414**	**318**	**321**	**2 367**

Avec 2 367 millions d'euros investis par Aéroports de Paris SA (euros 2010 hors investissements financiers), la période 2011-2015 se caractériserait, en euros équivalents 2010, par une baisse de plus de 20 % des investissements par rapport à ceux de la période 2006-2010. La période quinquennale suivante (2016-2020) devrait être marquée par un niveau d'investissements du même ordre. En prenant en compte l'aménagement du périmètre régulé intervenant en 2011, **1 742 millions d'euros (euros 2010) seraient investis dans ce périmètre régulé sur la période 2011-2015**.

Par rapport aux séquences d'investissements présentées lors de la commission consultative économique du 17 novembre 2009, le volume global sur la période 2011-2015 est inchangé et un décalage de certaines dépenses, liées à la galerie entre les terminaux 2E et 2F, est intervenu à la marge de 2012-2013 vers 2011-2012. La répartition entre périmètre régulé et périmètre non régulé prend par ailleurs en compte, par rapport au dossier du 17 novembre 2009, la sortie des activités commerciales du périmètre régulé en 2011.





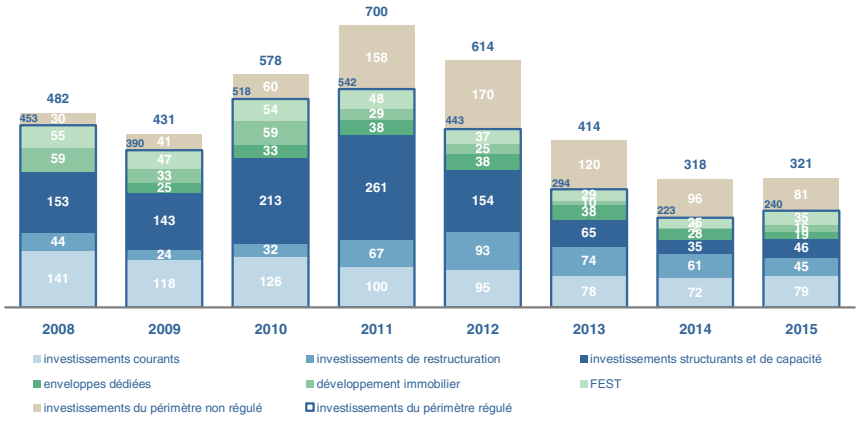
Programme d'investissements d'ADP SA

(en millions d'euros 2010 à compter de 2010, hors investissements financiers)

Les investissements d'Aéroports de Paris SA sont ainsi répartis entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé, de manière homogène à la répartition des actifs immobilisés attestée par les commissaires aux comptes de l'entreprise :

- concernant les bâtiments d'aérogares, les investissements de capacité, de rénovation et les investissements courants sont répartis entre les activités aéronautiques, les activités locatives et les activités commerciales, par l'utilisation de clés de répartition propre à chaque bâtiment, calculées selon les surfaces utilisées par chacune de ces activités et pondérées par leurs coûts respectifs ;
- les investissements relatifs aux accès sont répartis, par l'usage de clés propres à chaque plate-forme, sur le périmètre régulé (fonction passager, parcs automobiles, immobilier aéroportuaire) et le périmètre non régulé ;
- les enveloppes d'investissements relatives à la qualité de service (terminaux, linéaires, parcs automobiles) et au développement durable (terminaux, parcs automobiles, prestations électriques avions, prestations industrielles) concernent quasi-exclusivement le périmètre régulé ;
- les investissements spécifiques au périmètre non régulé sont identifiés séparément dans le programme d'investissement : missions régaliennes financées par la taxe d'aéroport, immobilier de diversification (investissements de développement et courants), enveloppe dédiée aux activités commerciales ;
- les frais d'étude et de surveillance des travaux (FEST) sont calculés par périmètre en fonction du rythme d'investissements de chacun d'entre eux.

La répartition par nature du programme d'investissement du périmètre régulé est présenté sur le diagramme ci-après :



Détail du programme d'investissements du périmètre régulé

(en millions d'euros 2010 à compter de 2010, hors investissements financiers)

Ce programme d'investissements est cohérent avec le scénario de croissance de l'activité retenu. Toutefois, conformément aux observations exprimées par les transporteurs aériens, il exige une grande réactivité de l'entreprise en cas d'évolution du trafic plus dynamique. Dans ce cas, Aéroports de Paris se tiendrait prêt à anticiper la réalisation de certaines opérations pour accompagner les besoins des compagnies aériennes et des passagers.

IV.3 – Focus sur les leviers de la satisfaction client

Parmi les investissements pris en compte entre 2009 et 2015, environ **730 M€ (€ 2010) correspondent à des opérations réalisées pour le levier qu'elles constituent en matière de qualité de service**.

Ces opérations sont principalement les suivantes :

- 270 M€ d'investissements au titre de projets capacitifs maintenus sur le CRE 2011-2015 afin d'améliorer la satisfaction des clients :
    - au regard du seul critère de l'adéquation capacité/trafic, le satellite S4 pourrait n'être ouvert qu'en 2017, soit un décalage de 5 ans de la date d'ouverture initialement prévue ; par rapport à un tel scénario, le maintien du calendrier du S4 se traduit par un effort d'investissements de 253 M€ à l'horizon 2015 ;
    - la transformation du 2F2 Schengen, directement liée à l'ouverture du satellite S4, représente un effort complémentaire d'investissement de 8,5 M€ (hors sûreté) ;
    - le projet d'aménagement d'un deuxième poste d'accueil de l'A380 à CDG1 représente 6,5 M€ et celui d'un poste à CDG2A 2,2M€ ;

- 313 M€ d'investissements au titre de projets directement destinés à l'amélioration de la qualité de service :
    - jonction AC : 55 M€ (hors sûreté) ;
    - rénovation des linéaires 2A et 2B et amélioration des accès en zone publique du T2G vers le T2 : 8 M€ ;
    - galerie IFU entre les terminaux 2E et 2F : 30 M€ ;
    - rénovation des façades des terminaux 2A et 2B : 20 M€ ;
    - rénovation des parkings AB et de l'éclairage public : 18 M€ ;
    - reconfiguration du hall B d'Orly Sud : 4 M€ (hors sûreté) ;
    - installation du 400 Hz à CDG1 : 6 M€ ;
    - enveloppe spécifiquement dédiée à des projets d'amélioration de la qualité de service : 172 M€ ;

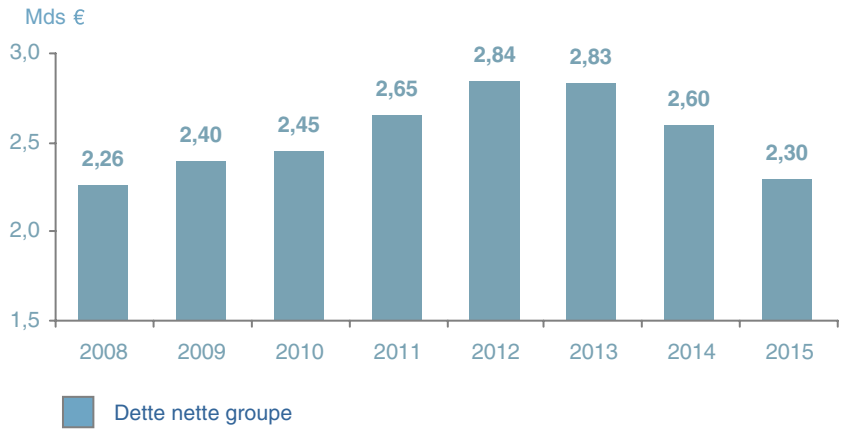
- 85 M€ d'investissements relatifs à la part correspondant à l'amélioration fonctionnelle dans les programmes de restructuration :
    - 52,5 M€ concernant le programme de la réhabilitation du terminal 2B ;
    - 24 M€ estimés pour le programme de la reconfiguration des halls 3 et 4 d'Orly Ouest ;
    - 8,5 M€ en ce qui concerne la poursuite du programme de rénovation des satellites de CDG1 ;

- 60 M€ environ au titre des FEST (frais d'études et de surveillance des travaux) relatifs aux investissements susmentionnés.

IV.4 – Financement des investissements

Le financement de l'entreprise s'analyse globalement, toutes activités confondues, les passifs du Groupe n'étant pas segmentés par nature d'activités. Cette approche est par ailleurs cohérente avec celle des analystes crédits et actions concernant respectivement la notation financière du Groupe et l'évaluation de son coût moyen pondéré du capital.

Le profil d'investissement prévu sur 2011-2015 conjugué à l'hypothèse de modération tarifaire conduirait à un point haut de la dette nette à un peu plus de 2,8 Mds€ en 2012 et 2013, avant que la réduction des dépenses d'investissements et la progression de l'activité ne permettent de rétablir un niveau d'endettement proche de celui connu à fin 2008.



Ce profil d'évolution de la dette est cohérent avec le levier utilisé dans le calcul du CMPC (I.3 ci-dessus).

Aucune subvention d'investissement significative n'est intégrée dans le plan d'affaires du Groupe.

V – Plan d'affaires 2011-2015

Aéroports de Paris se fixe comme ambition de poursuivre et renforcer les efforts de constante amélioration entrepris au cours du CRE 2006-2010 en matière de productivité et de maîtrise des coûts d'exploitation.

Cette orientation constitue une contribution majeure de l'entreprise à l'ambition stratégique de renforcer sa position concurrentielle, notamment d'un point de vue tarifaire, au profit de ses clients. Elle est également exigée comme la contrepartie de l'aménagement du périmètre régulé qui interviendra en 2011. Elle sera poursuivie par ailleurs en pleine cohérence avec l'ambition d'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients, et avec celle d'une approche à la fois équilibrée et incitative vis-à-vis des collaborateurs de l'entreprise.

V.1 – Evolution de la performance économique du périmètre régulé aménagé

En application de la réglementation, le périmètre régulé sera aménagé en 2011 avec la sortie, par rapport au périmètre régulé actuel, des activités suivantes :

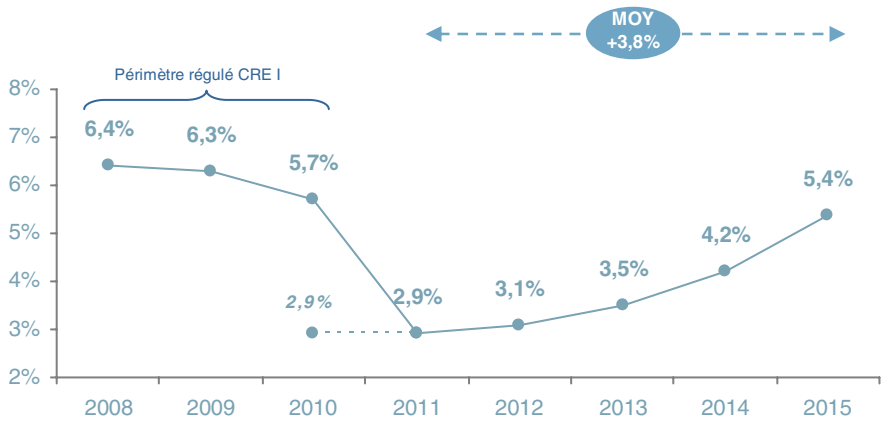
- l'immobilier de diversification, c'est-à-dire celui ne concernant, hors aérogares, ni la maintenance des avions, ni la mise à disposition de surfaces et locaux pour les opérations des assistants en escale et des essenciers, ni celles de fret aérien, d'aviation d'affaires et d'aviation générale ; cet aménagement concerne, sur la base des éléments comptables de l'exercice 2008, 131 M€ de revenus externes et internes à Aéroports de Paris SA et 309 M€ d'actifs (valeur nette comptable des immobilisations et besoin en fonds de roulement au 31 décembre 2008) ;
- les activités commerciales et de services telles que les boutiques, bars et restaurants, hôtellerie en aérogares, banques et change, publicité et location d'automobiles ; cet aménagement concerne, sur la base des éléments comptables de l'exercice 2008, 250 M€ de revenus d'Aéroports de Paris SA et 169 M€ d'actifs.

Au regard de la situation conjoncturelle affectant le transport aérien d'une part et d'autre part de cette modification significative du périmètre régulé, Aéroports de Paris propose que le CRE 2011-2015 soit envisagé, du point de vue du critère de rentabilité des capitaux investis sur le périmètre aménagé, comme un **contrat de régulation économique de transition**.

Ainsi, la proposition d'Aéroports de Paris, cohérente avec l'ambition de renforcement de la compétitivité tarifaire, ne permet pas d'atteindre d'ici 2015 l'objectif d'un ROCE en ligne avec le CMPC. Les efforts continus de l'entreprise en matière de maîtrise des coûts et le passage dans un bas de cycle d'investissement placeraient néanmoins le ROCE sur une tendance ascendante permettant de viser, en moyenne sur le troisième contrat de régulation économique (2016-2020), un ROCE en ligne avec le CMPC.

Est présentée ci-après l'évolution projetée du ROCE du nouveau périmètre régulé sur la période du CRE 2011-2015 :

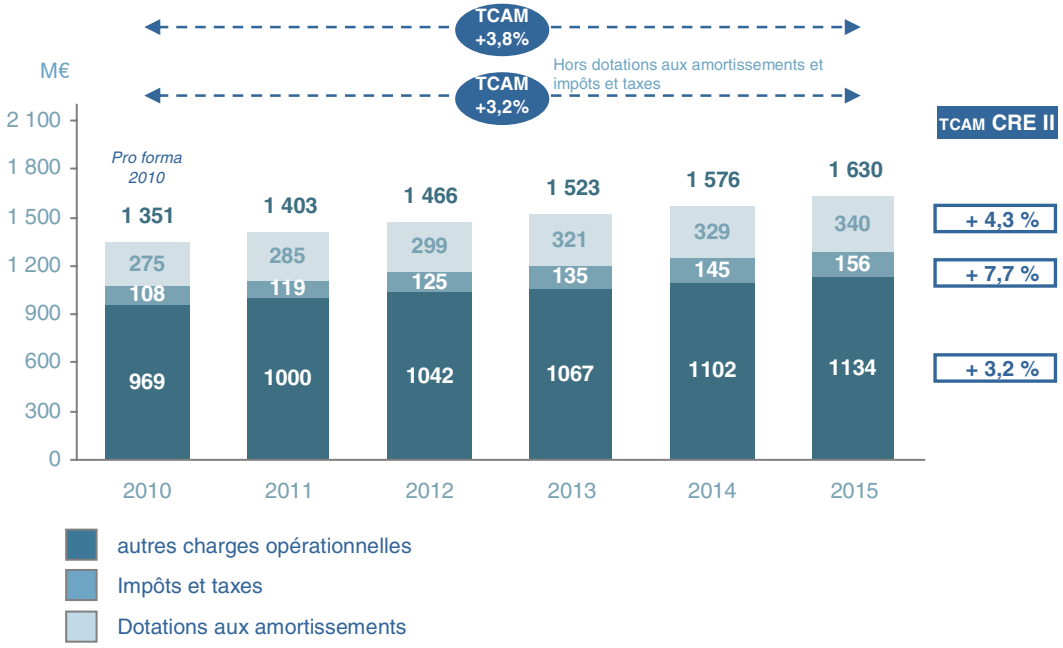
Evolution du ROCE du périmètre régulé (2008-2015) et pro forma 2010 de l'adaptation du périmètre



V.1.1 – Evolution des coûts opérationnels du périmètre régulé aménagé

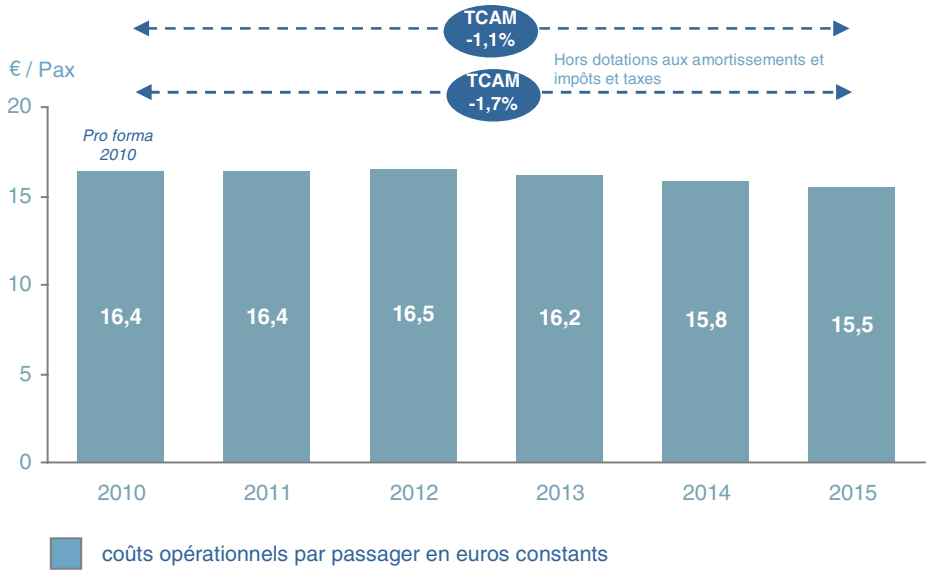
Les efforts d'Aéroports de Paris dans la maîtrise de ses charges d'exploitation et dans l'amélioration de sa productivité se traduirait entre 2010 et 2015 par une **stabilisation des coûts du périmètre régulé par passager en € courants**, hors amortissements et impôts et taxes, conduisant, en termes réels, à un gain de performance au niveau de l'hypothèse d'inflation (indice des prix à la consommation pris en compte à hauteur de 1,75% par an).

Evolution des charges opérationnelles du périmètre régulé (2010-2015) - pro forma 2010 de l'adaptation du périmètre - € courants



Evolution des charges opérationnelles par passager en € constants

sur le périmètre régulé (2010-2015) - pro forma 2010 de l'adaptation du périmètre



Productivité

Aéroports de Paris envisagerait, entre 2010 et 2015 et sur le périmètre des activités d'Aéroports de Paris SA, **une réduction de -2,0% des effectifs en moyenne par an**, dans le respect des règles sociales en vigueur. Cette tendance moyenne serait du même ordre sur le périmètre régulé.

Il est envisagé qu'une telle évolution soit accompagnée de manière cohérente en faisant évoluer progressivement les emplois et les compétences de l'entreprise, permettant ainsi des gains de performance tout en renforçant l'entreprise sur ses priorités stratégiques majeures, visant notamment l'amélioration de la qualité de service et le pilotage de ses charges externes.

Charges d'exploitation

Ces efforts d'amélioration de la productivité s'accompagneraient par ailleurs d'un **pilotage rigoureux des autres charges d'exploitation**, avec des efforts particuliers portés notamment sur les consommations d'énergie et, de manière cohérente avec l'ambition de qualité de service, sur le pilotage de la sous-traitance.

Les principaux leviers seront constitués par :

1. le **déploiement des synergies** du partenariat conclu à l'automne 2008 avec le groupe Schiphol ("Hublink") qui permettra notamment :

- d'adopter les meilleures pratiques de management des approvisionnements et de la gestion de la sous-traitance,
- de réduire les coûts d'accès aux nouvelles technologies par des développements et des achats communs,
- d'optimiser les opérations aéroportuaires : outre la mise en place d'un dual hub offrant des services homogènes aux compagnies aériennes et aux passagers en termes de qualité de service et de solutions innovantes, cette orientation permettra en particulier la mutualisation d'achats ;

2. l'engagement d'Aéroports de Paris à diminuer de façon significative son impact environnemental en maîtrisant au mieux ses consommations d'énergie :

- le plan d'affaires d'Aéroports de Paris s'inscrit dans une démarche de réduction des consommations énergétiques du patrimoine existant, notamment grâce à la rénovation des terminaux les plus anciens,
- le projet de la géothermie sur la plate-forme de Paris-Orly participe activement au développement des énergies propres,
- le développement immobilier privilégie dès à présent la construction de bâtiments à basse consommations énergétiques (suivant les exigences du label BBC),
- les nouveaux bâtiments d'aérogares tels que le satellite S4 et la jonction AC suivront les préconisations de la démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) ;

3. un management efficace de la sous-traitance clairement dirigé vers la qualité de service et la maîtrise des coûts, avec des efforts axés sur :

- les services de nettoyage et de transports au travers d'un pilotage adapté de la sous-traitance tout en maintenant un haut niveau de qualité de service,
- une optimisation du processus de maintenance du patrimoine au niveau des meilleures pratiques européennes,

- un programme de maîtrise de l'évolution du coût de l'ensemble des autres services extérieurs.

V.1.2 – Evolution des revenus du périmètre régulé aménagé

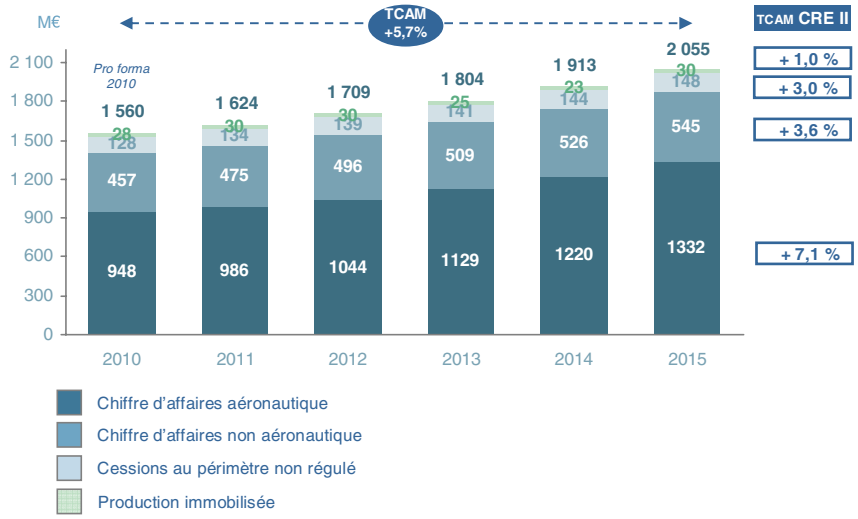
La hausse des recettes aéronautiques de 7,1% en moyenne par an sur le CRE 2011-2015 serait la combinaison de la progression du trafic de passagers de +3,2% en moyenne par an, de la hausse des tarifs proposée de + 3,13% (hypothèse d'inflation à +1,75% comprise) en moyenne par an, et d'effets de structure telles que l'ouverture de nouvelles capacités et l'évolution du mix trafic.

La croissance du chiffre d'affaires non aéronautique, de l'ordre de + 3,6% en moyenne par an, résulterait notamment de l'évolution des recettes générées par les parcs automobiles, les prestations industrielles, l'activité immobilière aéroportuaire et l'activité locative en aérogares.

Par ailleurs, le périmètre régulé vend différents services aux autres activités d'Aéroports de Paris SA (cessions internes) et notamment :

- la fourniture de services administratifs et de maintenance à l'activité de sécurité et sûreté en aérogare (taxe d'aéroport),
- la location de locaux en aérogares à des services transverses administratifs et de supports techniques et la fourniture d'énergie à l'immobilier de diversification,
- la production d'études et travaux aux services transverses précités et à l'immobilier de diversification.

Evolution des revenus du périmètre régulé (2010-2015) - pro forma 2010 de l'adaptation du périmètre



Revenus aéronautiques

Eu égard à l'ambition que s'est fixée Aéroport de Paris de renforcer la compétitivité tarifaire de ses plateformes aéroportuaires par une modération de l'évolution des redevances, l'évolution des revenus aéronautiques serait **de l'ordre de 7,1% en moyenne par an sur 2010-2015**.

Cette évolution intègre la proposition d'Aéroports de Paris d'une **modération tarifaire au bénéfice de son positionnement concurrentiel**. Après un gel en 2010 du niveau moyen des redevances

couvertes par le CRE 2006-2010, les tarifs des redevances couvertes par le CRE 2011-2015 évolueraient, à périmètre de services inchangé, de 1,38% en moyenne par an au-delà de l'inflation, selon la séquence suivante :

Proposition d'évolution des tarifs 2010-2015

2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM 2011-2015
0,0 %	IPC + 0,0 %	IPC + 1,0 %	IPC + 1,5 %	IPC + 2,2 %	IPC + 2,2 %	IPC + 1,38 %

IPC : indice des prix à la consommation (4018E)

Les évolutions tarifaires auraient lieu au 1er avril de chaque année.

Les redevances couvertes par le plafond d'évolution du CRE 2011-2015 seraient les suivantes :

- la redevance par passager des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance d'atterrissage des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- la redevance de stationnement des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- la redevance relative aux banques d'enregistrement, hors contrats spécifiques ;
- la redevance de dégivrage à Paris-Charles de Gaulle ;
- les redevances non contractuelles des trieurs bagages classés en infrastructures centralisées ;
- la redevance de mise à disposition de l'alimentation 400Hz et 50Hz pour aéronefs ;
- la redevance d'informatique d'enregistrement et d'embarquement (Crews) ;
- la redevance de titre de circulation en zones réservées (badges) ;
- la redevance de dilacération pour les stations classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale.

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, placée en dehors de ce plafond, évoluerait de telle sorte à couvrir les coûts relatifs à cette activité et ferait, dans cette logique, l'objet d'un suivi particulier au sein de la commission consultative économique.

En matière d'évolution du chiffre d'affaires, la hausse des revenus des redevances principales, **de 6,6% en moyenne par an**, serait la combinaison des effets suivants :

- la hausse prévue du trafic de passagers de +3,2% en moyenne par an ;
- la hausse des tarifs, proposée à 1,38% en moyenne par an en plus de l'inflation (hypothèse d'inflation à 1,75% par an) ;
- l'amélioration de la structure de trafic de passagers et de la jauge moyenne atterrie ;
- en matière de structure de l'offre, la mise en service de nouveaux postes de stationnement au contact liée à l'ouverture du satellite S4 au 3ème trimestre 2012 ;

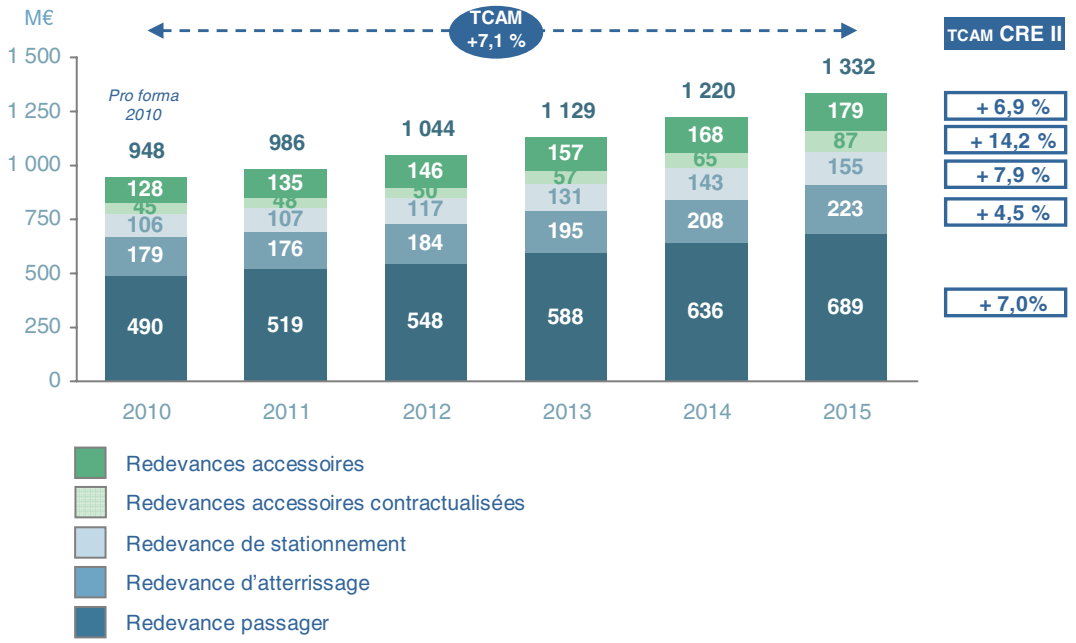
- a contrario, l'amélioration dans le temps de la performance acoustique des flottes, défavorable à la dynamique d'évolution du chiffre d'affaires de la redevance d'atterrissage.

Le chiffre d'affaires des redevances spécialisées, couvrant les redevances accessoires dont les tarifs sont décidés par Aéroports de Paris et celles dont les tarifs sont contractualisés avec certains clients (cas des trieurs de bagages relatifs à l'activité de SkyTeam), seraient **en hausse de 9,0% en moyenne par an**.

Cette dynamique d'évolution bénéficie de la mise en service progressive, de 2012 à 2015, de nouvelles installations de tri des bagages loués à Air France.

Concernant les autres redevances accessoires, la progression envisagé de près de 7% s'explique à la fois par l'effet du volume d'activité, des évolutions tarifaires précitées, du développement de l'offre de service (400Hz notamment) et de la prise en compte, dans les évaluations financières, du basculement des revenus actuels des banques d'enregistrement et de l'informatique associé (Crews) sur une assiette passager dès 2011.

Evolution des revenus aéronautiques (M€ courants) du périmètre régulé



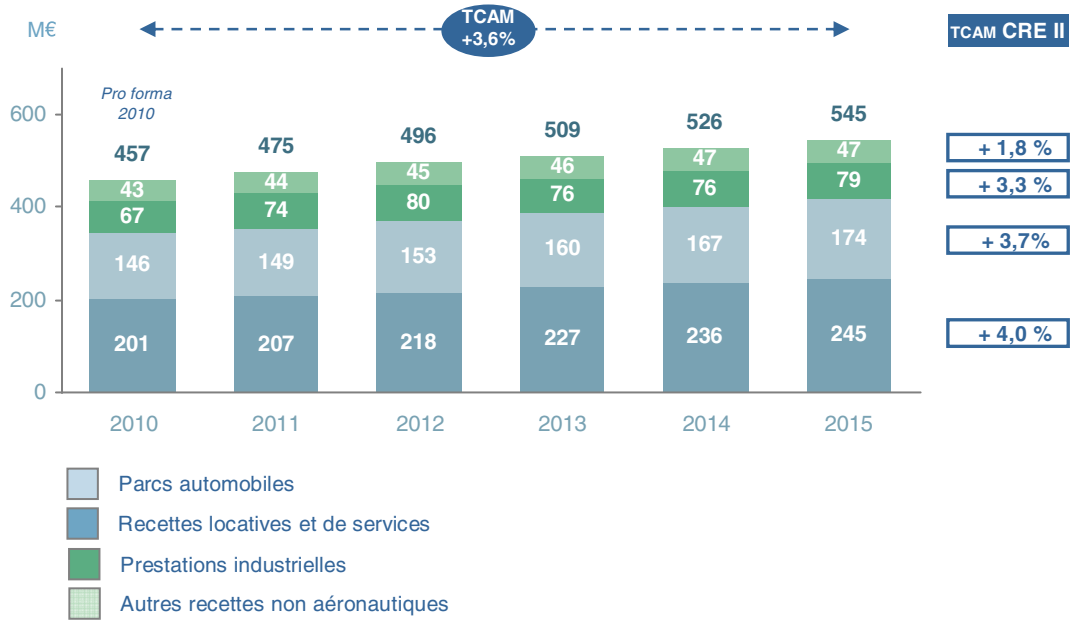
Revenus non aéronautiques

Les revenus non aéronautiques du périmètre régulé aménagé regroupent des recettes locatives (se composant elles-mêmes de revenus d'activités locatives en aérogares et de ceux de l'immobilier aéroportuaire hors aérogares) et de services divers (centres d'affaires en aérogares, salons ADP,…), celles des parcs automobiles publics et par abonnements, celles des prestations industrielles fournies aux clients de l'immobilier ainsi qu'aux locataires en aérogares et comprenant par ailleurs la vente à EDF de l'électricité cogénérée à Paris-Charles de Gaulle ; ils comprennent enfin le chiffre d'affaires de prestations diverses dont celles assurées contractuellement au profit de la direction des services de la navigation aérienne, les travaux d'aménagement et d'équipement

au profit des locataires, certains services spécifiques (accès n°1, refacturation du navettes bus, restauration d'entreprise, dispensaire médical…).

Les efforts consacrés par Aéroports de Paris à ses activités non aéronautiques se traduiraient par une progression de ce chiffre d'affaires **en moyenne de 3,6% par an** sur 2010-2015 :

Evolution des revenus non aéronautiques (M€ courants) du périmètre régulé



Cette progression dynamique serait principalement portée par les résultats des activités locatives dont les recettes augmenteraient **en moyenne de 4,0% par an**, grâce à :

- l'immobilier aéroportuaire qui devrait bénéficier du développement de nouvelles capacités en gares de fret et en bâtiments relatifs à l'activité d'assistance en escale, de nouvelles aires de stationnement pour FedEx et d'un effort soutenu et complémentaire de réhabilitation du patrimoine de façon à mettre ou remettre sur le marché des produits adaptés aux attentes des clients d'Aéroports de Paris ; il est ainsi prévu d'investir quelque 80 M€ sur la période 2011-2015 au titre du développement de l'activité immobilière aéroportuaire ;
- la mise en service de nouvelles installations terminales (satellite S4) et la croissance soutenue du trafic attendue sur la deuxième partie du CRE 2011-2015, générant des besoins complémentaires des locataires en aérogares ;
- la prise en compte, dans les évaluations financières, d'une évolution indicielle des loyers de 2,5% par an.

L'évolution des autres revenus non aéronautiques (parcs, prestations industrielles et autres recettes), de l'ordre de 3,3% par an en moyenne, reflètent les efforts d'Aéroports de Paris pour offrir à ses clients des services de qualité à des prix raisonnables :

- l'amélioration de la qualité de service dans les parcs de stationnement n'induirait pas d'évolution tarifaire particulièrement dynamique, au regard du positionnement prix déjà atteint ; par ailleurs, en terme de volume d'activité, la politique de rationalisation du nombre d'abonnements par les entreprises et la tendance observée de perte de part de marché de la voiture individuelle parmi les moyens d'acheminement des passagers sur les plates-

formes conduiraient à une augmentation annuelle moyenne du chiffre d'affaires un peu inférieure à 4% par an ;

- la maîtrise des charges de production d'énergie bénéficierait en partie aux locataires, et le contrat de rachat par EDF de l'électricité cogénérée à Paris-Charles de Gaulle vient à échéance en 2013 ;
- une offre de services performants (accès n°1, services de navettes dédiées entre terminaux comme pour le T2G, travaux d'aménagement et d'équipement pour les locataires) se ferait dans le souci d'un prix adapté et partagé.

V.1.3 – Evolution du résultat opérationnel de régulation et de la base d'actifs régulés

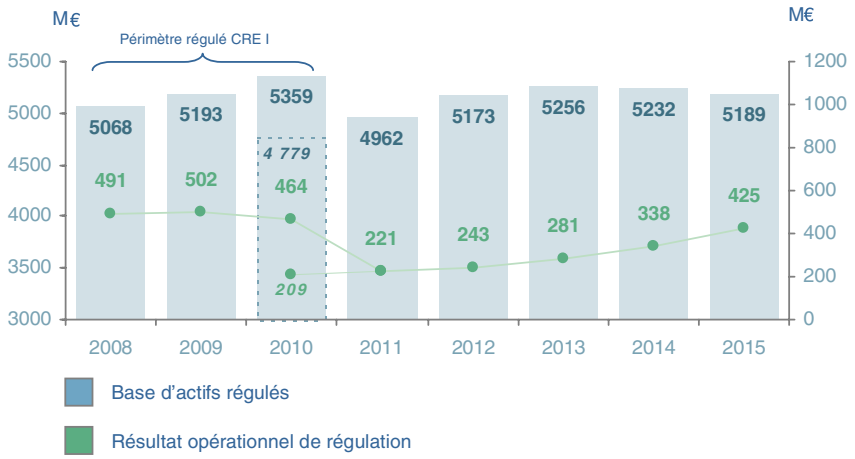
Grâce aux efforts importants prévus sur les charges, le résultat opérationnel du périmètre régulé aménagé progresserait de manière régulière, et bénéficierait en outre de la croissance soutenue du trafic à compter de 2013 et des évolutions tarifaires concernant les redevances sur la deuxième partie du CRE 2011-2015.

La **base d'actifs régulés évoluerait de manière très modérée** en raison des effets cumulés :

- d'un bas de cycle d'investissements, avec un net ralentissement des dépenses à compter de 2013 ;
- d'une diminution sensible du besoin en fonds de roulement négatif, cohérente avec le bas de cycle d'investissements.

Cette dynamique de croissance du résultat opérationnel régulé et l'augmentation limitée de la base d'actifs régulés conduiraient à **une progression relativement faible du ROCE régulé jusqu'en 2013, puis à une accélération de cette croissance jusqu'à un niveau estimé à 5,4%, qui reste cependant inférieur à l'objectif que constitue le CMPC**.

Evolution de la base d'actifs régulés et résultat opérationnel du périmètre régulé (2008 - 2015) - pro forma 2010 de l'adaptation du périmètre



V.1.4 – Analyse de sensibilité

Est présentée ci-après une analyse de la sensibilité du ROCE 2015 du périmètre régulé aménagé aux principaux paramètres dimensionnant du plan d'affaires :

Leviers de sensibilité	ROCE 2015 Périmètre régulé aménagé
0,2% de tarifs CRE II en plus par an en moyenne IPC + 1,6% vs IPC + 1,4%	**+ 0,13%**
20 M€ d'investissements CRE II en plus par an (sur le périmètre aménagé) 2.467 M€ vs 2.367 M€	**- 0,15%**
100 M€ d'investissements en plus en 2011 (sur le périmètre aménagé) 800 M€ vs 700 M€	**- 0,15%**
0,2% de TCAM du trafic CRE II en moins 3,0% vs 3,2%	**- 0,19%**
effet du programme d'investissements dédiés à la qualité de service non prise en compte de 730 M€ sur la période 2009 à 2015	**+ 1,14%**

V.2 – Mécanisme d'ajustement du plafond tarifaire vis-à-vis du trafic

En application du code de l'aviation civile, le plafond d'évolution des tarifs des redevances encadrées par le CRE 2011-2015 devra intégrer un mécanisme d'ajustement, fonction de l'écart qui sera constaté entre le trafic réel et la prévision initiale. Ce principe d'ajustement est cohérent d'une part avec un juste partage du risque de trafic entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes, et est d'autre part en phase avec la nature particulière du modèle économique d'un opérateur aéroportuaire, dont la structure de coûts est peu adaptable à court terme au volume d'activité.

Un tel mécanisme d'ajustement (dit "facteur TRAF") avait été introduit dans le CRE 2006-2010 avec le paramétrage suivant :

- l'indicateur de trafic suivi était pondéré à 60% sur l'activité passagers et à 40% sur le nombre de mouvements d'avions à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- une plage de franchise avait été retenue, correspondant à un écart de +/-0,25% dans l'évolution annuelle du trafic de passagers, au sein de laquelle aucun ajustement n'était pris en compte ;
- au-delà de cette plage de franchise, 70% du risque de trafic, mesuré par l'indicateur précité, conduisait à un ajustement à due concurrence du plafond d'évolution des redevances principales pour l'année suivante.

Ce mécanisme a bénéficié aux clients d'Aéroports de Paris lors des périodes tarifaires 2007 et 2008. En revanche, du fait de son caractère trop volatile et contracyclique, il est apparu inapplicable dans une période de très fort ralentissement de l'activité.

Aéroports de Paris, suivant les observations des compagnies aériennes et de leurs représentants en commission consultative économique, propose donc de **revoir en profondeur le paramétrage du facteur TRAF pour le CRE 2011-2015**.

L'objectif est à la fois de le rendre **moins volatile**, ce qui devrait conduire Aéroports de Paris à assumer une plus grande part de risque que celle prévue dans le CRE 2006-2010, **moins contracyclique**, ce qui se traduirait par la possibilité de ne pas en déclencher l'application chaque année, et de lui permettre d'être également un **vecteur de préparation de l'avenir**, en donnant la possibilité de le convertir en investissements nouveaux.

Dans ces conditions, la proposition d'Aéroports de Paris, est la suivante :

- prise en compte d'un indicateur pondéré au regard de l'assiette des redevances soumises au plafond du CRE 2011-2015 : 65% sur le trafic de passagers et 35% sur la jauge atterrie ;
- zone de franchise correspondant à une évolution annuelle du trafic de passagers de +/- 0,5% en 2011 et de +/-0,25% les années suivantes ;
- au-delà de la plage de franchise, répartition à 50% du risque trafic entre Aéroports de Paris et les compagnies aériennes ;
- plafonnement de l'effet du facteur TRAF à +/-0,5% sur le plafond d'évolution tarifaire de chaque période d'application ;
- déclenchement de la première application du facteur TRAF sur la base du trafic 2012, donc à la période tarifaire 2013 ;
- possibilité de convertir, sur décision d'Aéroports de Paris approuvée par l'Etat après avis de la commission consultative économique, tout ou partie d'un facteur TRAF négatif en investissements nouveaux, concernant des opérations non prévues initialement au CRE 2011-2015 et représentant un coûts équivalent au facteur TRAF non utilisé.

VI – Conclusion : Equilibre de la proposition d'Aéroports de Paris

La proposition d'Aéroports de Paris, qui entre dans le cadre de l'aménagement du périmètre régulé prévu par la réglementation, s'articule donc autour des orientations équilibrées suivantes, définies après la première phase de concertation menée avec les compagnies aériennes :

- la priorité à une amélioration décisive de la qualité de service et de la satisfaction clients, grâce en particulier à la rénovation des terminaux les plus anciens, à l'optimisation des capacités existantes et au développement des services ;
- un programme d'investissement traduisant le passage dans un bas de cycle, avec 1,74 Md€ prévus sur le périmètre régulé, tout en maintenant les opérations stratégiques ;
- un renforcement de la compétitivité tarifaire d'Aéroports de Paris au profit de ses clients, via une politique d'évolution des redevances modérée intégrant, après un gel en 2010, une évolution graduelle sur 2011-2015 de 1,38% en moyenne par an en plus de l'inflation et à périmètre de services inchangé ;
- afin de soutenir cette ambition, l'engagement d'efforts très significatifs de l'entreprise en faveur de l'amélioration de sa performance économique, par des gains importants de productivité et une grande discipline sur l'évolution des charges d'exploitation ;

- un scénario de trafic reposant sur une reprise progressive de l'activité en plusieurs années, et se traduisant au global par une croissance annuelle moyenne de 3,2% du trafic de passagers de 2010 à 2015 ;
- la prise en compte d'un facteur TRAF moins volatile, moins contracyclique et pouvant agir comme vecteur de préparation de l'avenir ; ce paramétrage permettra à Aéroports de Paris d'être particulièrement réactif, en cas de progression plus forte que prévue du trafic, pour mettre en œuvre des investissements non prévus initialement dans le CRE 2011-2015 ;
- des indicateurs de qualité de service ambitieux, permettant de mesurer de la manière la plus représentative possible la qualité des services in fine rendus aux clients de l'entreprise.

Relations Investisseurs

Florence Dalon / Vincent Bouchery : + 33 1 43 35 70 58 - invest@adp.fr

Contact presse

Christine d'Argentré / Charlotte de Chavagnac : + 33 1 43 35 70 70

Déclarations prospectives

Des déclarations prospectives figurent dans le communiqué de presse ci-avant. Ces déclarations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris Elles comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Aéroports de Paris. Ces données, hypothèses et estimations sont sujettes à des risques (dont ceux décrits dans le document de référence enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers le 30 avril 2009 sous le numéro R. 09-038) et des incertitudes qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Aéroports de Paris et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations.

This page is left intentionally blank

AÉROPORTS DE PARIS

Printed in Switzerland
Media-Center Uster AG, CH-8610 Uster