



## Aéroports de Paris

Société anonyme au capital de 256.084.500 euros

Siège social: 291 boulevard Raspail, 75014 Paris

552 016 628 RCS Paris

## DOCUMENT DE BASE



En application des articles 211-1 à 216-1 de son règlement général, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de base le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036. Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

Ce document de base a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Cet enregistrement, effectué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée sur la situation de la société, n'implique pas l'authentification des éléments comptables et financiers présentés.

Des exemplaires du présent document de base sont disponibles sans frais auprès d'Aéroports de Paris, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris, ainsi que sur les sites Internet d'Aéroports de Paris ([www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr)) et de l'Autorité des marchés financiers ([www.amf-france.org](http://www.amf-france.org)).



## TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE .....	1
1.1 Responsable du document de base .....	1
1.2 Attestation du responsable .....	1
CHAPITRE 2 CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES .....	2
2.1 Commissaires aux comptes titulaires .....	2
2.2 Commissaires aux comptes suppléants .....	2
2.3 Durée des mandats des commissaires aux comptes .....	2
CHAPITRE 3 INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES .....	3
CHAPITRE 4 FACTEURS DE RISQUES .....	5
4.1 Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris .....	5
4.2 Risques liés à la structure de l'actionnariat d'Aéroports de Paris .....	13
4.3 Gestion des risques .....	14
4.3.1 Politique de gestion des risques .....	14
4.3.2 Politique d'achat de contrats d'assurance .....	15
4.3.3 Principaux contrats d'assurance .....	15
CHAPITRE 5 INFORMATIONS CONCERNANT L'EMETTEUR .....	17
5.1 Histoire et évolution de la Société .....	17
5.1.1 Dénomination sociale .....	17
5.1.2 Registre du commerce et des sociétés .....	17
5.1.3 Date de constitution et durée .....	17
5.1.4 Siège social, forme juridique et législation applicable .....	17
5.1.5 Historique de la Société .....	17
5.2 Investissements .....	20
5.2.1 Principaux investissements du Groupe au cours des trois derniers exercices .....	20
5.2.2 Principaux investissements du Groupe en cours .....	20
5.2.3 Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction .....	20
CHAPITRE 6 APERCU DES ACTIVITES .....	23
6.1 Présentation générale .....	23
6.1.1 Les activités du Groupe .....	23
6.1.2 Les atouts du Groupe .....	26
6.1.3 Stratégie .....	27
6.2 Présentation du marché .....	30
6.2.1 Le fonctionnement d'un aéroport .....	30
6.2.1.1 <i>Le gestionnaire de l'aéroport</i> .....	30
6.2.1.2 <i>Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale</i> .....	31
6.2.1.3 <i>Les acteurs du fret et du courrier</i> .....	32
6.2.1.4 <i>Les services de l'Etat</i> .....	32
6.2.2 Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France .....	33
6.2.2.1 <i>Evolution du trafic aérien de passagers dans le monde</i> .....	33
6.2.2.2 <i>Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de                 Paris</i> .....	34
6.2.3 L'évolution future du trafic aérien de passagers .....	40
6.2.3.1 <i>L'évolution future du trafic aérien de passagers au niveau mondial</i> .....	40
6.2.3.2 <i>L'évolution future du trafic aérien de passagers en France</i> .....	40
6.2.4 Evolution du trafic de fret .....	41
6.2.5 Position d'Aéroports de Paris sur le marché aéroportuaire .....	42
6.2.5.1 <i>Concurrence</i> .....	43
6.3 Description des principales activités d'Aéroports de Paris .....	46
6.3.1 Présentation du Groupe .....	46
6.3.2 Services aéroportuaires .....	47
6.3.2.1 <i>Paris - Charles de Gaulle</i> .....	48
6.3.2.2 <i>Paris - Orly</i> .....	55
6.3.2.3 <i>Paris - Le Bourget</i> .....	59
6.3.2.4 <i>Aérodromes et héliports d'aviation générale</i> .....	62
6.3.2.5 <i>L'activité du fret aérien</i> .....	63
6.3.2.6 <i>Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes                 aéroportuaires</i> .....	65

6.3.2.7	<i>La sûreté</i> .....	71
6.3.2.8	<i>Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris</i> .....	73
6.3.2.9	<i>L'offre de services d'Aéroports de Paris</i> .....	77
6.3.2.10	<i>Prestations industrielles</i> .....	78
6.3.3	Activités en matière immobilière .....	79
6.3.3.1	<i>Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière</i> .....	79
6.3.3.2	<i>Les terrains loués à des tiers</i> .....	80
6.3.3.3	<i>Bâtiments loués par Aéroports de Paris</i> .....	80
6.3.3.4	<i>Stratégie de l'activité immobilière</i> .....	81
6.3.4	L'escale .....	84
6.3.5	Autres activités .....	86
6.3.5.1	<i>Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger</i> .....	86
6.3.5.2	<i>Développement d'activités d'ingénierie en France et à l'étranger</i> .....	88
6.3.5.3	<i>Hub télécom</i> .....	90
6.3.5.4	<i>La distribution commerciale: Société de Distribution Aéroportuaire</i> .....	91
6.3.5.5	<i>Formations dans le domaine des ressources humaines</i> .....	92
6.4	Facteurs de dépendance .....	92
6.4.1	Clients .....	92
6.4.2	Propriété intellectuelle .....	93
6.5	Position concurrentielle du Groupe .....	93
6.6	Environnement législatif et réglementaire .....	93
6.6.1	Sources de la réglementation applicable au Groupe .....	93
6.6.2	Réglementation des activités aéroportuaires du Groupe .....	94
6.6.2.1	<i>Réglementation relative aux revenus générés par l'exploitation des plates-formes aéroportuaires</i> .....	94
6.6.2.2	<i>Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique et classification des aérodromes</i> .....	94
6.6.2.3	<i>Travaux de construction, extension ou modification des aérodromes</i> .....	95
6.6.2.4	<i>Propriété des actifs, 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 et servitudes</i> .....	96
6.6.2.5	<i>Attribution des créneaux horaires</i> .....	97
6.6.2.6	<i>Sécurité aéroportuaire</i> .....	100
6.6.2.7	<i>Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)</i> .....	101
6.6.2.8	<i>Contrôles et sanctions</i> .....	103
6.6.2.9	<i>Autres réglementations</i> .....	104
6.7	Informations environnementales .....	105
6.7.1	Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental .....	105
6.7.1.1	<i>Réglementation du bruit</i> .....	105
6.7.1.2	<i>Qualité de l'air</i> .....	106
6.7.1.3	<i>L'eau</i> .....	107
6.7.1.4	<i>Les déchets</i> .....	108
6.7.1.5	<i>Stockage de carburants</i> .....	108
6.7.1.6	<i>Pollution</i> .....	109
6.7.2	Politique environnementale .....	109
6.7.3	Politique de développement durable .....	110
	CHAPITRE 7 ORGANIGRAMME .....	112
	CHAPITRE 8 PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS .....	114
8.1	Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris .....	114
8.2	Contraintes environnementales pouvant influencer l'utilisation par Aéroports de Paris de ses immobilisations .....	115
	CHAPITRE 9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT .....	116
9.1	Chiffres clés: compte de résultat .....	116
9.2	Présentation générale .....	117
9.2.1	Introduction .....	117
9.2.2	Segmentation .....	118
9.2.3	Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe .....	119
9.2.4	Engagements sociaux .....	123

9.3	Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2004 et 31 décembre 2005 (normes IFRS)	123
9.3.1	Evolution du trafic	123
9.3.2	Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe	124
9.3.3	Charges opérationnelles courantes du Groupe	127
9.3.4	EBITDA, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel	129
9.3.5	Autres soldes intermédiaires de gestion	131
9.3.5.1	<i>Résultat financier</i>	131
9.3.5.2	<i>Impôts sur les résultats</i>	131
9.3.5.3	<i>Résultat net</i>	131
9.4	Différences significatives entre les normes IFRS et les normes françaises pour les comptes consolidés du Groupe	131
9.5	Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2004 (normes françaises)	132
9.5.1	Evolution du trafic	132
9.5.2	Chiffre d'affaires du Groupe	133
9.5.3	Résultat d'exploitation du Groupe	134
9.5.4	Autres soldes intermédiaires de gestion	135
9.5.4.1	<i>Résultat financier</i>	135
9.5.4.2	<i>Impôts sur les résultats</i>	135
9.5.4.3	<i>Résultat net</i>	135
	<b>CHAPITRE 10 TRESORERIE ET CAPITAUX</b>	<b>136</b>
10.1	Présentation générale	136
10.2	Flux de Trésorerie	136
10.2.1	Capacité d'autofinancement opérationnelle	136
10.2.2	Besoin en fonds de roulement	136
10.2.3	Flux de trésorerie opérationnel	137
10.2.4	Investissements	137
10.2.5	Flux de trésorerie liés aux opérations de financement	138
10.2.6	Variation de trésorerie	138
10.3	Financement	138
10.4	Capitaux propres	140
10.5	Immeubles de placement	140
10.6	Engagements du Groupe	141
10.7	Risques de marché	141
	<b>CHAPITRE 11 RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES</b>	<b>144</b>
11.1	Recherche et développement	144
11.2	Marques, brevets et licences	144
	<b>CHAPITRE 12 INFORMATIONS SUR LES TENDANCES</b>	<b>145</b>
12.1	Evolutions récentes intervenues depuis la clôture de l'exercice 2005	145
12.2	Perspectives d'avenir	146
12.3	Objectifs du Groupe	148
	<b>CHAPITRE 13 PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE</b>	<b>150</b>
13.1	Prévisions ou estimations du bénéfice du Groupe	150
13.2	Rapport des commissaires aux comptes sur les informations prévisionnelles	150
	<b>CHAPITRE 14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GENERALE</b>	<b>151</b>
14.1	Composition du conseil d'administration et directeur général délégué de la Société	151
14.1.1	Composition du conseil d'administration	151
14.1.2	Directeur général délégué	154
14.1.3	Relations au sein des organes d'administration	154
14.2	Conflits d'intérêt au niveau des organes d'administration	154
	<b>CHAPITRE 15 REMUNERATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS</b>	<b>155</b>
15.1	Rémunération et avantages versés aux dirigeants d'Aéroports de Paris	155
15.2	Retraites et autres avantages	156

CHAPITRE 16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION .....	157
16.1 Fonctionnement des organes d'administration et de direction .....	157
16.1.1 Le conseil d'administration .....	157
16.1.2 La direction générale .....	159
16.1.3 Le comité exécutif .....	159
16.2 Absence de contrats de service .....	161
16.3 Fonctionnement des organes de gouvernement d'entreprise .....	161
16.3.1 Le comité d'audit .....	162
16.3.1.1 <i>Composition et fonctionnement</i> .....	162
16.3.1.2 <i>Missions</i> .....	162
16.3.2 Le comité de la stratégie et des investissements .....	163
16.3.2.1 <i>Composition et fonctionnement</i> .....	163
16.3.2.2 <i>Missions</i> .....	163
16.3.3 Le comité des rémunérations .....	164
16.3.3.1 <i>Composition et fonctionnement</i> .....	164
16.3.3.2 <i>Missions</i> .....	164
16.4 Régime de gouvernement d'entreprise .....	165
CHAPITRE 17 SALAIRES – RESSOURCES HUMAINES .....	166
17.1 Politique sociale .....	166
17.2 Information sociale .....	166
17.2.1 Effectifs du Groupe .....	166
17.2.2 Statut du personnel du Groupe .....	167
17.2.3 Les embauches .....	168
17.2.4 Départs, licenciements et préretraite .....	168
17.2.5 Les heures supplémentaires .....	169
17.2.6 La main-d'œuvre extérieure à la Société .....	169
17.2.7 Informations relatives aux plans de réduction des effectifs et de sauvegarde de l'emploi, aux efforts de reclassement, aux réembauches et aux mesures d'accompagnement .....	169
17.2.8 L'organisation et la durée du temps de travail et l'absentéisme .....	169
17.2.9 Rémunérations - charges sociales .....	169
17.2.10 Egalité hommes-femmes .....	170
17.2.11 Relations professionnelles et accords collectifs .....	170
17.2.12 Représentation du personnel et représentation syndicale .....	170
17.2.13 L'hygiène, la sécurité et les conditions de travail .....	171
17.2.14 Formation .....	171
17.2.15 L'emploi et l'insertion des travailleurs handicapés .....	171
17.2.16 Les œuvres sociales .....	172
17.2.17 La sous-traitance .....	172
17.3 Options de souscription et d'achat d'actions .....	172
17.4 Intéressement du personnel .....	172
17.4.1 Contrats d'intéressement et de participation .....	172
17.4.1.1 <i>Intéressement des salariés aux résultats de l'entreprise</i> .....	172
17.4.1.2 <i>Participation</i> .....	172
17.4.2 Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié .....	173
17.5 Participations des mandataires sociaux et opérations réalisées par les membres du conseil d'administration sur les titres de la Société .....	173
CHAPITRE 18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES .....	174
18.1 Actionnariat de la Société .....	174
18.2 Evolution de l'actionnariat de la Société .....	174
18.3 Détention du contrôle de la Société .....	174
18.4 Changement de contrôle de la Société .....	
18.5 Relations avec l'Etat et les autorités administratives .....	174
CHAPITRE 19 OPERATIONS AVEC LES APPARENTES .....	176
CHAPITRE 20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR .....	177
20.1 Informations financières historiques .....	177
20.2 Informations financières <i>pro forma</i> .....	177

20.3	Etats financiers sociaux	177
20.4	Vérification des informations financières historiques annuelles	177
20.5	Date des dernières informations financières	177
20.6	Informations financières intermédiaires	177
20.7	Politique de distribution des dividendes	177
20.7.1	<i>Dividendes versés au cours des trois derniers exercices</i>	177
20.7.2	<i>Politique de distribution</i>	177
20.7.3	<i>Délai de prescription</i>	177
20.8	Procédures judiciaires et d'arbitrage	178
20.9	Changement significatif de la situation financière ou commerciale	180
CHAPITRE 21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES		181
21.1	Informations concernant le capital social	181
21.1.1	Capital social	181
21.1.2	Acquisition par la Société de ses propres actions	181
21.1.3	Capital autorisé mais non émis	181
21.1.4	Autres titres donnant accès au capital	182
21.1.5	Tableau d'évolution du capital	182
21.1.6	Options sur le capital de la Société	182
21.1.7	Titres non représentatifs du capital	182
21.2	Dispositions statutaires	183
21.2.1	Objet social (article 2 des statuts)	183
21.2.2	Dispositions relatives aux organes d'administration, de direction et de surveillance	183
21.2.3	Modification du capital et des droits attachés aux actions	184
21.2.4	Exercice social (article 22 des statuts)	184
21.2.5	Assemblées générales (article 20 des statuts)	184
21.2.5.1	<i>Convocation aux assemblées</i>	184
21.2.5.2	<i>Participation aux assemblées</i>	184
21.2.5.3	<i>Droit de vote (article 11 des statuts)</i>	184
21.2.6	Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle	185
21.2.7	Identification des actionnaires (article 9 des statuts et Code de commerce)	185
21.2.8	Franchissements de seuils (article 9 des statuts)	185
21.2.9	Répartition statutaire des bénéfices et paiement des dividendes (articles 11, 24 et 25 des statuts)	186
CHAPITRE 22 CONTRATS IMPORTANTS		187
CHAPITRE 23 INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS D'INTERETS		188
CHAPITRE 24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC		189
CHAPITRE 25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS		190
ANNEXE 1 COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005		191
ANNEXE 2 COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2004		250
ANNEXE 3 COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003		280
ANNEXE 4 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003		306
ANNEXE 5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2004		308
ANNEXE 6 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005		309
ANNEXE 7 RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005		311
ANNEXE 8 RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES CONDITIONS DES TRAVAUX DU CONSEIL AINSI QUE SUR LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE MISES EN PLACE PAR AEROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE 2005		312

ANNEXE 9 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES PROCEDURES DE CONTRÔLE INTERNE AU TITRE DE L'EXERCICE 2005 .....	333
ANNEXE 10 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES .....	334
ANNEXE 11 LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES PAR AEROPORTS DE PARIS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS .....	335



## CHAPITRE 1

### PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE BASE

Dans le présent document de base, 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 base

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

#### 1.2 Attestation du responsable

Nous attestons, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent document de base sont, à notre connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Nous avons obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes donnés dans le présent document de base ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document de base.

Cette lettre ne contient pas d'observations.

Les informations financières historiques présentées dans le présent document de base ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux, figurant en Annexes 4, 5, 6 et 7 dudit document, qui contiennent des réserves et des observations sur les comptes consolidés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003 et des observations sur les comptes consolidés au titre des exercices clos les 31 décembre 2004 et 2005.

Le Président-directeur général

Pierre Graff

## CHAPITRE 2

### CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES

#### 2.1 Commissaires aux comptes titulaires

- Ernst & Young Audit  
Faubourg de l'Arche, 11 allée de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex  
Représenté par Monsieur Francis Gidoin
- Salustro Reydel, membre de KPMG International  
8 avenue Delcassé, 75378 Paris Cedex 08  
Représenté par Monsieur Philippe Arnaud

#### 2.2 Commissaires aux comptes suppléants

- Monsieur Jean-Jacques Dedouit  
19 rue Clément-Marot, 75008 Paris
- Monsieur Bernard Lelarge  
61 rue La Boétie, 75008 Paris

#### 2.3 Durée des mandats des commissaires aux comptes

Les sociétés Ernst & Young Audit et Salustro Reydel, membre de KPMG International, sont commissaires aux comptes titulaires d'Aéroports de Paris depuis le 19 janvier 2004 (comptes relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003). Messieurs Jean-Jacques Dedouit et Bernard Lelarge sont commissaires aux comptes suppléants depuis la même date. Les mandats de chacun des commissaires aux comptes (titulaires et suppléants) expireront à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2008. Conformément aux dispositions du paragraphe IV de l'article 5 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme le 22 juillet 2005 n'a pas modifié les termes de ces mandats.

## CHAPITRE 3

### INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

#### **Informations financières sélectionnées**

Les tableaux ci-dessous présentent des extraits des bilans, des comptes de résultat et des tableaux des flux de trésorerie consolidés du Groupe pour les exercices clos les 31 décembre 2003, 2004 et 2005. En application du règlement (CE) n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005 ont été établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne au 31 décembre 2005. Ils comprennent à titre comparatif les données relatives à l'exercice 2004 retraitées selon les mêmes règles. Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos les 31 décembre 2003 et 2004 ont été établis en normes françaises conformément au règlement n° 99-02 du comité de la réglementation comptable du 29 avril 1999 relatif aux comptes consolidés des sociétés commerciales et entreprises publiques.

#### **Compte de résultat consolidé résumé 2004-2005 (normes IFRS)**

	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2004-2005
	2004	2005	
	<i>(en millions d'euros)</i>		
<b>Chiffre d'affaires<sup>(1)</sup></b>	<b>1.811,7</b>	<b>1.914,6</b>	<b>5,7%</b>
<b>EBITDA<sup>(2)</sup></b>	<b>542,8</b>	<b>592,4</b>	<b>9,1%</b>
<b>Résultat opérationnel courant<sup>(3)</sup></b>	<b>291,0</b>	<b>331,2</b>	<b>13,8%</b>
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>274,8</b>	<b>354,7</b>	<b>29,1%</b>
<b>Résultat net, part du Groupe<sup>(4)</sup></b>	<b>144,1</b>	<b>179,9</b>	<b>24,9%</b>
<b>Résultat net, part du Groupe hors impact terminal CDG 2E</b>	<b>154,5</b>	<b>158,1</b>	<b>2,3%</b>

(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 est le résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants, notamment ceux liés à l'accident au terminal CDG 2E.

(4) Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres d'Aéroports de Paris.

#### **Bilan consolidé résumé 2004-2005 (normes IFRS)**

	Au 31 décembre	
	2004	2005
	<i>(en millions d'euros)</i>	
<b>Total des actifs non courants</b>	<b>4.734,0</b>	<b>4.947,9</b>
<b>Total des actifs courants</b>	<b>784,5</b>	<b>1.120,9</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>5.518,5</b>	<b>6.068,8</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1.848,8</b>	<b>2.030,7</b>
<b>Total passif non courant</b>	<b>2.760,0</b>	<b>3.037,8</b>
<b>Total passif courant</b>	<b>909,7</b>	<b>1.000,3</b>
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b>	<b>5.518,5</b>	<b>6.068,8</b>

#### **Flux de trésorerie consolidés résumés 2004-2005 (normes IFRS)**

	Exercice clos le 31 décembre	
	2004	2005
	<i>(en millions d'euros)</i>	
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>389,3</b>	<b>647,3</b>
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>	<b>(474,1)</b>	<b>(526,4)</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>9,6</b>	<b>96,0</b>
<b>Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie</b>	<b>(75,3)</b>	<b>217,4</b>

## Endettement financier net aux 31 décembre 2004 et 2005 (normes IFRS)

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2005
<b>Sous-total dettes financières</b>	<b>2.507,3</b>	<b>2.768,1</b>
Instruments financiers dérivés passif	-	10,8
<b>Endettement financier brut</b>	<b>2.507,3</b>	<b>2.778,9</b>
Instruments financiers dérivés actif	-	(92,9)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(173,5)	(388,3)
<b>Endettement financier net</b>	<b>2.333,8</b>	<b>2.297,7</b>

## Compte de résultat consolidé résumé 2003-2004 (normes françaises)

	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2003-2004
	2003	2004	
	<i>(en millions d'euros)</i>		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1.711,8</b>	<b>1.820,9</b>	<b>6,4%</b>
<b>Excédent brut d'exploitation<sup>(1)</sup></b>	<b>574,6</b>	<b>602,4</b>	<b>4,8%</b>
<b>Résultat d'exploitation<sup>(2)</sup></b>	<b>330,0</b>	<b>307,2</b>	<b>(6,9%)</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>128,9</b>	<b>125,9</b>	<b>(2,3%)</b>

(1) L'excédent brut d'exploitation en normes françaises s'entend avant provisions liées à l'exploitation et avant les autres charges et produits courants liés à l'exploitation alors que l'EBITDA en normes IFRS comprend l'ensemble des provisions liées à l'exploitation ainsi que les autres charges et produits courants liés à l'exploitation.

(2) Le résultat d'exploitation en normes françaises exclut tout élément de nature exceptionnelle pris en compte au niveau du résultat exceptionnel alors que le résultat opérationnel courant en normes IFRS intègre des éléments qui étaient pris en compte dans le résultat exceptionnel en normes françaises.

## Bilan consolidé résumé 2003-2004 (normes françaises)

	Au 31 décembre	
	2003	2004
	<i>(en millions d'euros)</i>	
<b>Actif immobilisé</b>	<b>4.120,5</b>	<b>4.280,4</b>
<b>Actif circulant</b>	<b>749,2</b>	<b>851,7</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>4.869,7</b>	<b>5.132,1</b>
<b>Capitaux propres (part du Groupe)</b>	<b>1.432,0</b>	<b>1.544,9</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>	<b>45,2</b>	<b>0</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>	<b>401,1</b>	<b>404,4</b>
<b>Dettes</b>	<b>2.991,4</b>	<b>3.182,8</b>
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>4.869,7</b>	<b>5.132,1</b>

## Flux de trésorerie consolidés résumés 2003-2004 (normes françaises)

	Exercice clos le 31 décembre	
	2003	2004
	<i>(en millions d'euros)</i>	
<b>Flux net de trésorerie généré par l'activité</b>	<b>219,9</b>	<b>311,9</b>
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>	<b>(504,7)</b>	<b>(485,0)</b>
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement</b>	<b>239,5</b>	<b>97,8</b>
<b>Variations de trésorerie</b>	<b>(45,3)</b>	<b>(75,3)</b>

## CHAPITRE 4

### 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 décrits ci-dessous. 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 Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

***Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris dépend principalement de l'évolution du trafic aérien, lui-même fonction de facteurs dont Aéroports de Paris n'a, pour certains, pas la maîtrise***

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris est étroitement lié au trafic de passagers et de marchandises et au nombre de mouvements d'avions sur les plates-formes qu'il exploite. Le chiffre d'affaires issu des redevances aéroportuaires perçues dépend en effet directement de ces éléments et le chiffre d'affaires généré notamment par les commerces et les parkings en dépend indirectement.

Le nombre de passagers et le volume de marchandises, c'est-à-dire l'évolution du trafic aérien à partir de ou vers les aéroports parisiens, dépend de nombreux facteurs dont Aéroports de Paris n'a, pour certains, pas la maîtrise, parmi lesquels:

- le niveau général de croissance économique, principalement française et européenne;
- le contexte politique et sanitaire français et mondial (voir ci-dessous);
- la stratégie et le succès des compagnies aériennes et de leurs alliances qui ont fait des plates-formes d'Aéroports de Paris un point important voire central de leur réseau, au premier rang desquelles le groupe Air France-KLM et l'alliance SkyTeam;
- l'attractivité des aéroports gérés par Aéroports de Paris par rapport aux autres aéroports européens (en particulier ceux de Londres, Amsterdam, Francfort et Madrid);
- la concurrence des trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar);
- les variations du prix du pétrole (à travers par exemple l'impact potentiellement négatif sur le trafic de mesures telles que la "surcharge", supplément de prix imposé par les compagnies aériennes à la suite de la hausse du prix du pétrole en 2005);
- la taille des avions, leur remplissage et leurs destinations (les redevances sur les vols internationaux étant plus importantes que celles sur les vols domestiques et européens);
- le nombre, l'attribution et la limitation des créneaux horaires (voir ci-dessous); et
- plus généralement les décisions administratives imposant au transport aérien des charges spécifiques (telle que la taxe de solidarité sur les billets d'avion mise en place par l'article 22 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005), et qui peuvent avoir un impact négatif sur la demande de transport aérien, même si l'impact réel sur le trafic de telles charges est difficile à évaluer.

Le trafic aérien et sa répartition en fonction des zones géographiques à partir de ou vers les aéroports parisiens pourrait ne pas atteindre les niveaux escomptés (voir paragraphe 6.2.2 – "Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France") et avoir des conséquences négatives significatives sur l'évolution du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, ses résultats et sa situation financière.

***Une partie significative des activités d'Aéroports de Paris est liée aux activités du groupe Air France-KLM***

Les activités, les résultats et la situation financière d'Aéroports de Paris sont en partie liés aux activités du groupe Air France-KLM. Le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam, est le premier

client d'Aéroports de Paris. En 2005, le groupe Air France-KLM a représenté pour le Groupe un chiffre d'affaires de 441,2 millions d'euros (dont 63% au titre des redevances aéroportuaires), soit 23% du chiffre d'affaires du Groupe. En outre, 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 de la stratégie (notamment de l'organisation ou non de son réseau autour d'une ou plusieurs plates-formes de correspondance ("*hub*" en anglais)), 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 du Groupe, ses résultats et sa situation financière. Par ailleurs, les décisions d'investissements prises par le Groupe prennent en compte les besoins de ses clients et en particulier des compagnies aériennes, au premier rang desquelles le groupe Air France-KLM.

### ***Une partie importante de l'activité d'Aéroports de Paris est réglementée***

Aéroports de Paris opère dans un environnement réglementé (à titre d'illustration, les redevances aéroportuaires et la taxe d'aéroport représentent 48,6% du chiffre d'affaires du Groupe). Les lois et règlements français, la réglementation européenne ainsi que les décisions des instances françaises et internationales compétentes en matières aéroportuaire et aérienne influent directement sur les résultats d'Aéroports de Paris. 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. Ainsi:

- 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, au premier rang desquelles le groupe Air France-KLM, dont les intérêts peuvent être différents de ceux d'Aéroports de Paris, 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, notamment la location des espaces commerciaux;
- l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un organisme indépendant. Celui-ci pourrait prendre des décisions en matière d'attribution des créneaux horaires qui seraient préjudiciables pour Aéroports de Paris (voir ci-dessous);
- l'Etat définit la politique de sûreté qui est mise en œuvre sous son contrôle et a confié à Aéroports de Paris des missions de sûreté. Des règles de plus en plus contraignantes pourraient être adoptées par les autorités européennes et par les autorités françaises, notamment en réaction à de graves événements politiques ou dans un contexte de lutte accrue contre le terrorisme, ce qui pourrait se traduire par un alourdissement des exigences opérationnelles, des opérations de mise aux normes des installations ou par l'augmentation de la gêne occasionnée auprès des passagers par les différentes mesures de sûreté;
- le montant des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport se sont élevées à 313,5 millions d'euros en 2005 pour le Groupe. Ces dépenses sont actuellement financées par la taxe d'aéroport qui a pour objet de couvrir tous les frais supportés par Aéroports de Paris dans le cadre de l'exercice de ces missions de service public. 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;
- l'Etat définit le cadre juridique de la sécurité aéroportuaire (la sécurité du trafic aérien). Ce cadre juridique pourrait être renforcé et mettre à la charge d'Aéroports de Paris des obligations supplémentaires.

***Les paramètres d'évolution des taux des redevances aéroportuaires perçues par Aéroports de Paris pourraient être modifiés à l'expiration du Contrat de régulation économique ou en cas de révision ou de fin anticipée de celui-ci***

Selon l'article L. 224-2-II du Code de l'aviation civile, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires (ces redevances ont représenté, en 2005, 32,5% du chiffre d'affaires du Groupe). En l'absence de contrat, les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle après homologation par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie. Le premier contrat pluriannuel entre Aéroports de Paris et l'Etat, appelé "Contrat de régulation économique", a été signé le 6 février 2006 et couvre la période 2006-2010 (le "CRE"). L'article L. 224-2 du Code de l'aviation civile prévoit que les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires tiennent compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome et l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile précise que l'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, 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 (paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires").

***Le Contrat de régulation économique entre l'Etat et Aéroports de Paris fait l'objet d'un recours en annulation qui, en cas de succès, pourrait avoir, au moins temporairement, un impact défavorable sur les résultats du Groupe***

Entre le 4 et le 6 avril 2006, le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France ont chacun déposé auprès du Conseil d'Etat une requête sommaire, ayant pour objet l'annulation du CRE en raison de différents vices de légalité externe et interne allégués, notamment l'erreur manifeste d'appréciation. Ces requêtes ont également pour objet l'annulation des décisions du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de signer ledit contrat. Ces requêtes constituent une phase préliminaire des procédures, et devraient être complétées par des mémoires complémentaires (voir paragraphe 20.8 – "Procédures judiciaires et d'arbitrage"). Aéroports de Paris estime, en tout état de cause, que la détermination de l'évolution tarifaire n'est entachée d'aucune erreur manifeste d'appréciation au regard de la jurisprudence administrative, et que le CRE conclu avec l'Etat a été élaboré en conformité avec les dispositions de l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile. Toutefois, il ne peut donner aucune garantie quant au résultat éventuel de ces procédures. En cas d'annulation du CRE, la hausse des redevances aéroportuaires intervenue depuis la conclusion du CRE pourrait être entravée jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat de régulation ou la fixation annuelle des redevances. La perte du chiffre d'affaires résultant de l'absence de hausse des tarifs, même temporaire, pourrait avoir un impact défavorable sur le résultat net du Groupe pour l'exercice ou les exercices concernés.

***Aéroports de Paris n'a pas la maîtrise du nombre ni de l'affectation des créneaux horaires et n'est en conséquence pas en mesure d'en optimiser l'utilisation***

Le nombre de créneaux horaires sur les aéroports étant limité, le trafic aérien dépend de l'attribution de ces créneaux et de l'utilisation effective des créneaux attribués. En ce qui concerne 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 depuis un arrêté ministériel du 9 août 1996 de la compétence exclusive de la COHOR, l'Association pour la Coordination des Horaires, dont la plupart des membres sont des compagnies aériennes (Aigle Azur, Air France, Brit Air, CCM Airlines, Corsair, La Poste, Régional Compagnie Européenne et Star Airlines) et des gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris, les chambres de commerce et d'industrie de Lyon et de Nice). En pratique, pour se conformer à la réglementation européenne, la COHOR charge un "coordonnateur délégué" de l'attribution effective des créneaux horaires. Le coordonnateur délégué, qui doit agir de façon neutre, non discriminatoire et transparente, peut choisir d'attribuer les créneaux rendus disponibles sur chaque aéroport (c'est-à-dire des créneaux non utilisés par une compagnie aérienne, des créneaux libérés par une compagnie aérienne défaillante ou des créneaux disponibles à la suite d'une augmentation de la capacité de l'aéroport, généralement celle des pistes) à des lignes de faible trafic. Par ailleurs, dans

le cadre de services d'intérêt général, l'Etat réserve chaque année un certain nombre de créneaux sur la plate-forme de Paris - Orly (à titre d'exemple, 38.416 créneaux sur les 250.000 créneaux annuels réglementairement disponibles sont réservés) en vue de les affecter à des dessertes dites d'aménagement du territoire (liaisons régionales). La redistribution de créneaux non utilisés, y compris lorsque ceux-ci étaient affectés à une compagnie défaillante, peut ne pas être immédiate et temporairement réduire le nombre de créneaux horaires effectivement utilisés. Enfin, 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.

***Les contraintes réglementaires en matière environnementale pourraient restreindre l'activité d'Aéroports de Paris, freiner son développement ou entraîner des dépenses importantes***

Les activités d'Aéroports de Paris 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 (voir paragraphes 6.6.2.5 – "Attribution des créneaux horaires" et 6.7 – "Informations environnementales"). En particulier:

- les activités d'Aéroports de Paris sur la plate-forme de Paris - Orly sont restreintes en termes de créneaux horaires disponibles, de procédures d'emploi des pistes et de plages horaires nocturnes de décollage et d'atterrissage des avions, dans un souci de limitation des nuisances, notamment sonores. Les activités sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle sont également restreintes en nombre de créneaux nocturnes;
- sans être directement applicable à Aéroports de Paris, la réglementation applicable aux compagnies aériennes notamment en termes de qualité de l'air et d'utilisation du carburant a un impact sur le trafic aérien (en termes de volume et de type de trafic) et par conséquent sur les résultats d'Aéroports de Paris.

Le durcissement des différentes réglementations en matière environnementale ou de leur interprétation par l'administration pourrait entraîner des dépenses importantes pour Aéroports de Paris (même si celles-ci sont en principe compensées par un mécanisme prévu par le CRE) et imposer des restrictions d'utilisation d'équipements ou d'installations, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité, notamment les perspectives de développement, la situation financière ou les résultats d'Aéroports de Paris.

***Aéroports de Paris doit faire face à un environnement concurrentiel important***

L'environnement concurrentiel d'Aéroports de Paris pourrait se renforcer dans tous ses domaines d'activités, qu'ils soient strictement aéroportuaires ou qu'ils soient connexes aux activités de gestionnaire d'aéroports:

- Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, est en concurrence directe avec les grands aéroports européens spécialisés dans les plates-formes de correspondance autrement appelées *hubs* (essentiellement Londres Heathrow, Amsterdam Schiphol – deuxième *hub* du groupe Air France-KLM, Francfort et Madrid-Barajas). Les passagers en correspondance ont représenté, en 2005, 32,0% du trafic passager sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et 24,6% du trafic passager de l'ensemble des aéroports du Groupe. Cette concurrence est renforcée par la stratégie de nombreuses compagnies aériennes qui consiste notamment, pour faire face à la concurrence croissante dans le transport aérien, à mettre en place des alliances commerciales visant à constituer des réseaux de dessertes, de façon à maximiser l'offre proposée aux clients souhaitant pouvoir atteindre n'importe quel point du globe en ne traitant qu'avec un seul partenaire et un seul guichet;
- Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, est en concurrence directe avec ces mêmes aéroports pour l'accueil en Europe des liaisons intercontinentales, celles-ci cherchant généralement à desservir des aéroports offrant de grands choix de correspondances à leurs passagers;
- 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 le train, et plus précisément les trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar), 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 est en concurrence pour leur accueil avec des aéroports desservant l'Île de France qui ne sont pas gérés par Aéroports de Paris (notamment l'aéroport de Beauvais-Tillé);
- l'assistance en escale est une activité ouverte à la concurrence depuis 1998; cette concurrence a lourdement pesé sur les résultats de cette activité; et
- les autres activités du Groupe (activités immobilières, activités commerciales en aérogare, développement à l'étranger dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie d'infrastructures et de systèmes aéroportuaires, gestion aéroportuaire et assistance technique, services de télécommunications en sites complexes) sont confrontées à une concurrence plus ou moins forte de multiples acteurs, qui ont le plus souvent déjà acquis une forte expérience dans leur domaine d'activité.

Les activités d'Aéroports de Paris sont soumises à une concurrence grandissante (voir paragraphe 6.2.5.1 – "Concurrence"), qui pourrait encore s'intensifier dans un avenir proche, notamment en raison des contraintes en termes de coûts et de qualité qui s'imposent aux aéroports européens.

***Aéroports de Paris envisage de réaliser d'importants investissements; le retour sur les investissements réalisés pourrait se révéler inférieur aux attentes d'Aéroports de Paris***

Dans la mesure où la croissance du trafic aérien sur les plates-formes d'Aéroports de Paris est directement liée à la disponibilité de capacités suffisantes au sol, Aéroports de Paris a décidé d'engager des investissements importants, notamment dans le cadre de son programme d'investissements 2006-2010 (voir 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 longtemps à l'avance et la décision d'investir doit être prise plusieurs années avant la mise en service de l'installation correspondante. A titre d'exemple, pour une nouvelle aérogare, les phases successives d'étude, de conception, d'aménagement, de gros œuvre, de second œuvre, d'équipements électromécaniques et de tests, conduisent à un délai de mise en service compris entre quatre et six ans en fonction de la complexité du terminal. En revanche, la croissance du trafic est plus graduelle et pourrait être interrompue pour des raisons ponctuelles telles que des événements géopolitiques ou sanitaires. Si la croissance du trafic aérien s'avérait moins importante ou ralentie par rapport aux hypothèses retenues lors de la planification des investissements, le retour sur les investissements pourrait s'avérer inférieur aux attentes, toutes choses égales par ailleurs, voire insuffisant pour rémunérer de façon adéquate les capitaux employés.

***Si le marché du transport aérien international évolue, Aéroports de Paris pourrait devoir adapter une partie de ses installations***

Si le modèle de *hub*, actuellement privilégié par de nombreuses compagnies aériennes et mis en œuvre sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle par le groupe Air France-KLM, principal client du Groupe, était délaissé au profit des liaisons directes, Aéroports de Paris pourrait se voir contraint d'adapter certains aménagements et certaines installations de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, dont les fonctionnalités actuelles visent notamment à accueillir des passagers en correspondance (32,0% du trafic passager sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle). Par ailleurs, certaines des installations d'Aéroports de Paris ayant été spécifiquement adaptées, voire construites à l'origine, pour pouvoir traiter le trafic en correspondance, une modification prématurée de ce mode de trafic pourrait significativement affecter leur rentabilité.

Aéroports de Paris doit tenir compte, dans le choix de ses investissements et de ses infrastructures, des stratégies des compagnies aériennes. Or, les compagnies aériennes choisissent le type d'avion qu'elles achètent ou affrètent et les lignes qu'elles souhaitent privilégier en fonction de nombreux critères difficiles à anticiper. Les choix stratégiques des compagnies aériennes et les modifications de ces choix peuvent en conséquence avoir un impact sur la politique d'investissement future d'un aéroport mais également sur la rentabilité des investissements passés. A titre d'exemple, l'utilisation d'avions plus lourds ou plus volumineux exige des infrastructures spécifiques.

### ***Aéroports de Paris pourrait devoir adapter une partie de ses installations à de nouvelles évolutions technologiques***

Si les technologies utilisées par les acteurs du marché aérien évoluent, Aéroports de Paris pourrait se voir contraint de modifier ses installations (comme le montre l'arrivée de l'A380 qui impose à un certain nombre d'aéroports d'adapter leurs infrastructures) et ses recettes pourraient en être négativement affectées. 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 avoir un effet négatif sur ses résultats (par exemple, sur le montant perçu au titre des redevances pour mise à disposition de banques d'enregistrement, qui ont représenté 23,9 millions d'euros en 2005).

### ***Aéroports de Paris est exposé à des risques inhérents à son activité de construction d'ouvrages complexes***

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 du budget prévisionnel. Ces retards ou dépassements de budget sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives significatives sur l'évolution du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, ses résultats et sa situation financière. De tels retards pourraient également avoir un impact négatif sur la croissance envisagée des capacités des plates-formes d'Aéroports de Paris et sur l'image du Groupe et engendrer des surcoûts d'exploitation s'ils devaient s'accompagner de dépassements de budget, voire des pertes d'exploitation dans la mesure où ils se prolongeraient dans le temps. 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. Ainsi, l'effondrement du terminal CDG 2E de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle a eu pour conséquence la fermeture temporaire du terminal et pourrait entraîner, le cas échéant, la mise en cause d'Aéroports de Paris (voir paragraphe 20.8 – "Procédures judiciaires et d'arbitrage"). De telles conséquences financières pourraient notamment être supportées lorsque ces malfaçons surviennent après l'expiration des délais de garantie accordés par les entrepreneurs.

### ***Aéroports de Paris est exposé à des risques inhérents à l'exploitation d'aéroports***

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 (par exemple, du nouveau système de tri des bagages de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle) pourrait avoir un effet négatif sur les relations avec les compagnies aériennes, sur l'image du Groupe ou sur ses résultats (qui dépendent en partie des recettes liées au bon fonctionnement de ces installations);
- 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 (panne du réseau informatique, par exemple) ou d'événements d'ordre politique (blocage par des routiers, par exemple). 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 (surtout en cas de gêne majeure des passagers). 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, 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 (obligation qui pourrait être étendue à la prévention des risques liés à la présence d'animaux et non seulement d'oiseaux sur les aéroports);

- 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.

### ***Aéroports de Paris est exposé au risque de défaillance de ses sous-traitants***

Pour l'exécution d'une partie de ses missions, notamment pour les besoins de ses missions de sûreté, Aéroports de Paris fait appel à des sous-traitants. Aéroports de Paris ne peut pas exclure que certains de ces sous-traitants ou que les autres acteurs de la sûreté soient défaillants dans l'exécution de leurs obligations.

### ***Aéroports de Paris est exposé au risque terroriste***

A l'instar des autres gestionnaires d'aéroports, Aéroports de Paris est en permanence sujet au risque de survenance d'un attentat terroriste. Si ce risque venait à se concrétiser, en France ou à l'étranger, l'activité des plates-formes d'Aéroports de Paris pourrait s'en trouver fortement affectée puisqu'un tel événement serait de nature à réduire le niveau du trafic aérien pour une période indéterminée, comme l'ont déjà montré les attentats du 11 septembre 2001. Si le risque survenait sur une des plates-formes gérées par Aéroports de Paris, l'aéroport concerné pourrait être fermé totalement ou partiellement pendant le temps nécessaire au secours des victimes, à la conduite des investigations sur les circonstances du drame ainsi qu'à la reconstruction des bâtiments et surfaces touchés. 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, augmentant la gêne des passagers occasionnée par les différentes mesures de sûreté, réduisant les capacités d'accueil des plates-formes, accroissant de façon substantielle 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 le cas échéant une révision du programme d'investissements.

### ***Les couvertures d'assurance mises en place par Aéroports de Paris pourraient se révéler insuffisantes***

Bien que la politique d'assurance d'Aéroports de Paris privilégie la couverture raisonnable de tous les risques, Aéroports de Paris ne peut pas garantir que ces polices d'assurance couvriront l'ensemble des responsabilités mises en jeu en cas de sinistre. Aéroports de Paris maintient en particulier des couvertures en responsabilité civile d'exploitant d'aéroports, responsabilité civile - garantie complémentaire des risques de guerre, dommages aux biens; voir paragraphe 4.3.3 – "Principaux contrats d'assurance". Le marché de l'assurance aéroportuaire et le marché de l'assurance construction sont peu concurrentiels et un changement, par les compagnies d'assurance, de leur politique de couverture pourrait diminuer la capacité d'Aéroports de Paris à s'assurer dans des conditions satisfaisantes, que ce soit en termes de couverture du risque ou en termes de coût. Ainsi, les compagnies d'assurance ont, depuis l'effondrement du terminal CDG 2E, mis un terme à la possibilité de souscrire des polices uniques de chantier. Par ailleurs, un certain nombre de biens du Groupe ne peuvent pas, en raison de leur nature, faire l'objet de couvertures d'assurances aux biens (il s'agit notamment des pistes, des zones de circulation des avions, de certains ouvrages de génie civil et des ouvrages d'art) et Aéroports de Paris ne bénéficie pas, à la date d'enregistrement du présent document de base, d'assurance pertes d'exploitation.

### ***Le trafic aérien pourrait être affecté par des catastrophes sanitaires mondiales, telles que des épidémies***

La survenance d'une épidémie ou la crainte que celle-ci puisse se produire, sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur le trafic dans les aéroports et aérodromes du Groupe et, le cas échéant, sur l'activité, la situation financière et/ou les résultats du Groupe, notamment en raison du coût élevé des mesures d'ordre sanitaire exceptionnelles qui devront être mises en place pour limiter les effets de ce type d'événements. En 2003, l'épidémie du Syndrome Respiratoire Aigu Sévère ("**SRAS**") avait entraîné une psychose au plan international dont l'un des principaux effets avait été une baisse importante du trafic aérien en provenance et à destination de l'Asie. Cette baisse (-9% en 2003) s'était traduite par une diminution corrélative des recettes perçues par Aéroports de Paris sur cette destination.

A titre d'illustration, la crainte d'une pandémie liée à une éventuelle propagation du virus de la grippe aviaire (H5N1) est aujourd'hui, de la même façon, susceptible d'engendrer une diminution du trafic passagers accueilli par les aéroports gérés par Aéroports de Paris.

### ***Des conflits sociaux peuvent avoir un impact sur l'activité du Groupe***

La Société ne peut pas exclure une détérioration des relations sociales ou des perturbations sociales. Des grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient venir perturber son activité et/ou celle de ses filiales. Ces grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient naître non seulement au sein d'Aéroports de Paris et/ou de ses filiales, mais également chez d'autres acteurs de la vie aéroportuaire (par exemple, grèves des sous-traitants, des contrôleurs aériens, des assistants en escale n'appartenant pas au Groupe, des personnels navigants, etc.). La Société n'a contracté aucune assurance pour les pertes résultant d'interruptions d'activités provoquées par les mouvements sociaux. En conséquence, son activité, sa situation financière et ses résultats d'exploitation pourraient être affectés par des perturbations sociales.

### ***Aéroports de Paris est exposé à certains risques inhérents à l'activité de développement et de promotion immobilière ainsi qu'à l'activité de location immobilière***

L'activité de développement et de promotion immobilière d'Aéroports de Paris est sujette à certains risques qui découlent notamment de la complexité des projets et de la réglementation applicable, de la multiplicité des intervenants et des autorisations administratives requises. Ces risques comprennent notamment l'abandon de projets dont l'étude a généré des coûts pour Aéroports de Paris ou le refus d'autorisations administratives (notamment modification du plan d'occupation des sols). Par ailleurs, Aéroports de Paris est exposé à des risques pouvant affecter la rentabilité de ces opérations tels que des dépassements de budget, des surcoûts entraînés par un retard de livraison, ou des taux d'occupation ou niveaux de loyers moindres que ceux escomptés.

Plus généralement, en tant que propriétaire de biens immobiliers destinés à la location, l'activité et les résultats d'Aéroports de Paris sont susceptibles d'être affectés par une baisse de la demande locative, par une baisse de la valeur de ses actifs immobiliers consécutive à une fragilisation du marché de l'immobilier voire au non-paiement par certains locataires de leurs loyers. En outre, 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 donc soumis aux variations propres à ce marché spécifique.

### ***Aéroports de Paris est exposé à certains risques inhérents à l'activité commerciale***

Que ce soit en qualité de loueur de locaux commerciaux ou, dans certaines aérogares de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, de gestionnaire de boutiques par l'intermédiaire de Société de Distribution Aéroportuaire, filiale commune qu'Aéroports de Paris détient avec Aélia (société du groupe Hachette Distribution Services), une partie du chiffre d'affaires du Groupe est étroitement liée aux chiffres d'affaires réalisés par les différents espaces commerciaux présents sur les plates-formes d'Aéroports de Paris. Or l'activité de ces espaces commerciaux pourrait être affectée par l'élargissement de l'Union européenne qui restreindrait encore davantage le nombre de passagers pouvant bénéficier de l'offre *duty free*. Outre l'impact du niveau et de la nature du trafic (voir paragraphe 9.2.3 – "Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe"), certains facteurs propres à l'activité

commerciale peuvent également avoir un impact sur les résultats du Groupe. En particulier, l'activité des espaces commerciaux est également soumise à des risques de change (le prix des produits étant plus élevé, notamment pour les voyageurs américains, anglais et japonais lorsque l'euro est fort) et aux conséquences de politiques sanitaires tendant à limiter la consommation du tabac et des alcools, qui pourraient constituer un frein au développement de cette partie de l'activité commerciale du Groupe. Enfin, en 2004, 59% des espaces commerciaux du Groupe spécialisés dans le cœur de l'activité commerciale d'un aéroport, c'est-à-dire les parfums-alcools-tabacs, gastronomie et la presse, étaient gérés par le groupe Hachette Distribution Services. Une modification de la stratégie de ce groupe ou une défaillance de celui-ci pourrait entraîner, au moins temporairement, une baisse du chiffre d'affaires et des résultats du Groupe en matière commerciale.

***Le développement d'activités nouvelles et les investissements y afférents engagés par Aéroports de Paris pourraient ne pas offrir les retours sur investissements attendus***

Aéroports de Paris et ses filiales développent des activités visant à valoriser les compétences du Groupe: exploitation aéroportuaire et ingénierie à l'étranger, services de télécommunication sur sites complexes, gestion de boutiques. Ces activités ont un profil de risque différent de celui des activités aéroportuaires en France et peuvent, le cas échéant, exiger un savoir-faire et une expérience spécifiques impliquant l'acquisition de compétences complémentaires aux strictes compétences aéroportuaires. Par ailleurs, Aéroports de Paris ne peut donner aucune assurance quant au succès du développement de ces activités et pourrait en conséquence avoir engagé des dépenses importantes sans recevoir les retours sur investissements attendus.

***Aéroports de Paris est exposé à certains risques liés à ses activités internationales***

Aéroports de Paris réalise une partie de ses activités à l'étranger, notamment par l'intermédiaire de ses filiales (en 2005, le chiffre d'affaires réalisé à l'étranger s'est élevé à 36,3 millions d'euros, soit 1,9% du chiffre d'affaires du Groupe). Ces activités à l'étranger exposent le Groupe aux risques inhérents aux opérations internationales, notamment:

- les risques liés aux différences d'environnement réglementaire ainsi qu'aux changements en matière de législation et de réglementation, et notamment en matière de régimes fiscaux, de construction et sécurité, d'environnement et de droit du travail;
- les risques liés aux limitations concernant le rapatriement des bénéficiaires;
- les risques liés aux variations des taux de change;
- les risques liés aux changements politiques ou économiques affectant une région ou un pays donné (en particulier compte tenu de la concentration des activités d'ADP ingénierie dans le golfe Persique); et
- les risques liés à l'accroissement des difficultés pour recruter du personnel et gérer les unités d'exploitation à l'étranger.

***La situation financière du Groupe peut être négativement affectée par des fluctuations des taux d'intérêt***

Les activités du Groupe peuvent être négativement affectées par une hausse des taux d'intérêt, notamment pour les raisons suivantes:

- la dette du Groupe hors dérivés s'élevait, au 31 décembre 2005, à 2.768,1 millions d'euros, libellée après couverture à 44,4% à taux variable et à 55,6% à taux fixe;
- l'activité immobilière du Groupe et la valorisation de ces actifs immobiliers sont liées aux conditions de financement des projets immobiliers.

Voir paragraphe 10.7 – "Risques de marché".

## **4.2 Risques liés à la structure de l'actionnariat d'Aéroports de Paris**

***Contrôle exercé par l'Etat sur Aéroports de Paris en sa qualité d'actionnaire majoritaire***

En application de l'article L. 251-1 du Code de l'aviation civile, l'Etat est l'actionnaire principal d'Aéroports de Paris et doit demeurer propriétaire d'au moins 50% de son capital. En droit français, un

actionnaire majoritaire contrôle la plupart des décisions devant être adoptées en assemblée générale, notamment celles relatives à la nomination des représentants des actionnaires au conseil d'administration, à la distribution de dividendes et, dans la mesure où il détient les deux-tiers des droits de vote aux assemblées, aux modifications des statuts de la Société.

### 4.3 Gestion des risques

#### 4.3.1 Politique de gestion des risques

Dans un contexte de renforcement des exigences réglementaires internationales et nationales et dans un souci d'excellence opérationnelle, Aéroports de Paris a élaboré une politique de gestion des risques visant à :

- identifier, analyser, faire connaître et réduire les risques ainsi qu'à maîtriser la sécurité du fonctionnement des activités de l'entreprise; et
- traiter dans les meilleures conditions les situations d'urgence ou de crise, notamment celles résultant des accidents et dysfonctionnements de l'activité du Groupe.

Un programme d'actions spécifiques relatif à la gestion des risques du Groupe, intégré au plan stratégique 2006-2010, sera présenté au conseil d'administration.

Ce programme d'actions prévoit en particulier de:

- mettre en place un système continu d'analyse des risques, structuré autour d'une cartographie générale des risques du Groupe élaborée au début de l'année 2005 avec l'aide d'un intervenant externe et sur la base d'entretiens réalisés auprès des directeurs et des responsables d'unités opérationnelles à la fin de l'année 2004. Cette cartographie a notamment permis de mieux identifier les risques majeurs et de hiérarchiser les actions à entreprendre pour les réduire et les contrôler plus efficacement;
- établir un plan triennal de réduction des risques, dont les éléments sont repris dans les plans opérationnels des différentes unités du Groupe;
- poursuivre les actions de réduction des risques en donnant la priorité aux risques techniques liés à l'exercice de l'activité aéroportuaire;
- prévoir en particulier un plan de remise à niveau des installations vieillissantes;
- optimiser les performances et l'efficacité des dispositifs de sûreté notamment en s'appuyant sur les nouvelles technologies;
- poursuivre la mise en place de systèmes de management, certifiés le cas échéant, dans les domaines opérationnels à risque;
- professionnaliser la préparation à la gestion de crise; et
- développer des plans de continuité, permettant de guider l'action sur le terrain pour poursuivre l'exploitation en cas de défaillance technique grave des installations.

Il convient par ailleurs de noter qu'en ce qui concerne les risques spécifiques liés aux investissements, l'année 2005 a vu la refonte complète du processus de décision et de gestion des investissements de l'entreprise. Les missions du comité de la stratégie et des investissements ont ainsi été redéfinies (voir paragraphe 16.3.2 – "Le comité de la stratégie et des investissements") et un comité d'approbation des investissements ("CAI") a été créé pour examiner de façon collégiale et sous l'égide du Président-directeur général d'Aéroports de Paris, l'ensemble des projets d'investissements de plus de 1 million d'euros. Le CAI se réunit tous les 15 jours et son secrétariat est assuré par la direction financière. Trois comités locaux décentralisés auprès des directions d'aéroports et auprès de la direction de l'immobilier ont par ailleurs été créés pour les projets n'atteignant pas ce seuil. La programmation des investissements, après étude d'opportunité au regard de critères prédéfinis, a par ailleurs été étendue à une durée de cinq ans, en cohérence avec l'horizon du CRE.

#### 4.3.2 Politique d'achat de contrats d'assurance

Aéroports de Paris est une entreprise de services, propriétaire d'importants biens mobiliers et immobiliers. Les risques couverts se répartissent en deux grandes catégories: la responsabilité civile d'une part et les dommages aux biens d'autre part. Certaines polices souscrites par la Société bénéficient également à ses filiales, qui dans certains cas peuvent en être les bénéficiaires exclusifs. La gestion des assurances au niveau du Groupe n'est toutefois pas complètement centralisée puisque certaines filiales d'Aéroports de Paris souscrivent également leurs propres polices d'assurance nécessaires à la conduite de leurs activités à l'étranger.

L'ensemble des activités du Groupe est couvert par une soixantaine de contrats d'assurance. Le plus souvent ces polices ont été souscrites auprès de *pools* d'assureurs et de réassureurs de réputation et de solidité financière internationalement reconnues. Chaque *pool* est dirigé par un apériteur, ce dernier étant assisté de coassureurs qui souscrivent l'ensemble des risques mais ne sont jamais conjoints et solidaires entre eux, l'ensemble étant appuyé sur le marché de la réassurance.

Sous réserve des exclusions communément pratiquées sur le marché de l'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.

#### 4.3.3 Principaux contrats d'assurance

##### **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 1,5 milliard d'euros par événement et par an (à l'exception de la "responsabilité civile produit" pour laquelle la limite est fixée uniquement par année d'assurance).

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 terrestre de la Société (notamment parkings, immeubles hors emprises, cogénération, assistance médicale).

Enfin, Aéroports de Paris a souscrit une police "responsabilité civile - garantie complémentaire des risques de guerre", dont le montant de garantie s'élève à 950 millions de dollars américains par événement et par année d'assurance, en excédent d'un montant de 50 millions de dollars américains au titre de la police "responsabilité civile exploitant d'aérogares"; cette dernière bénéficiant à toutes les entreprises sous-traitantes intervenant dans le domaine de la sûreté (le montant de 50 millions de dollars américains s'applique par entreprise et par an).

##### **Dommmages aux biens et risques de construction**

Aéroports de Paris a souscrit une police "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 montant des garanties principales est fixé à 230 millions d'euros par sinistre.

Outre la police précitée qui présente un caractère général, la Société a également souscrit des polices particulières en vue de garantir les conséquences de dommages ciblés pouvant affecter certains biens précis, dont les principales sont:

- une police couvrant les risques de dommages (chute d'avions, attentats, dégâts des eaux, incendie, foudre, explosion, vol, bris de glace, catastrophes naturelles, etc.) susceptibles de frapper notamment les éléments mobiliers et immobiliers constituant l'ensemble "Roissy Pôle - Le Dôme", cette police bénéficiant à Aéroports de Paris et à ses partenaires;

- une police couvrant les dommages au site “module d’échange”, affectant notamment les éléments mobiliers et immobiliers de ce site qui assure l’interconnexion entre les gares TGV et RER situées sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle (garantie pour le coût de l’ouvrage lui-même);
- une police “multirisques bureaux”;
- une police “bris de machine” pour les dégivreuses et autres engins utilisés dans l’entretien des pistes, qui bénéficie à Aéroports de Paris et aux entités du groupe Alyzia.

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. Ces polices peuvent être regroupées en deux catégories:

- des polices “tous risques chantiers” qui sont relatives aux principaux chantiers en cours, parmi lesquels figurent la construction du satellite S3, le système de tri des bagages, la réhabilitation de l’aérogare CDG 1, la ligne 1 du Système Automatique de Transport (“**SAT**”) baptisée CDGVal et la ligne 2 du SAT baptisée LISA;
- des polices couvrant la garantie décennale relative à des chantiers et ouvrages achevés depuis moins de dix ans, parmi lesquels le chantier des phases 1 et 2 du terminal CDG 2E, le chantier du terminal CDG 2F et les travaux d’aménagement du *hub* de FedEx à Paris - Charles de Gaulle.

Compte tenu de la structure diversifiée de ses biens et installations aéroportuaires, Aéroports de Paris n’a, à la date d’enregistrement du présent document de base, souscrit, au niveau du Groupe, aucune assurance “pertes d’exploitation”, mais a commencé une réflexion tendant notamment à étudier la possibilité de souscrire une garantie couvrant les frais supplémentaires d’exploitation.

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 sont couverts, mais pour un montant maximal annuel de 20 millions d’euros).

#### ***Autres assurances souscrites par Aéroports de Paris***

Outre les polices précitées, la Société est titulaire d’une police d’assurance en matière automobile dénommée “flotte automobile et engins”, qui couvre les dommages causés aux près de 2.000 véhicules terrestres à moteur utilisés dans le cadre des activités de la Société. Par ailleurs, Aéroports de Paris a souscrit une police automobile “individuelle accidents et assistance” au profit de ses salariés.

#### ***Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société***

Dans le cadre de ses activités de réalisation de prestations de conception, de maîtrise d’œuvre et d’assistance à maîtrise d’ouvrage à l’étranger, la responsabilité civile professionnelle et décennale d’ADP ingénierie (“**ADPi**”) est couverte par des polices d’assurance. Quatre de ces polices, qui ont trait aux activités d’ADPi à Dubaï, ont été souscrites localement par ADPi.

Quant à ADP Management (“**ADPM**”), filiale qui gère certaines participations prises dans les aéroports à l’étranger ainsi que des contrats de management et d’assistance technique à l’exploitation d’aéroports étrangers, celle-ci bénéficie notamment de deux polices d’assurance souscrites directement pour son compte par Aéroports de Paris: une police “multirisques bureaux” et une police “responsabilité civile professionnelle”.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a souscrit plusieurs polices d’assurance pour le compte de sa filiale Hub télécom, opérateur spécialisé dans les services et réseaux de télécommunications ouverts au public sur les plates-formes aéroportuaires et les sites externes. Ces polices couvrent la responsabilité civile professionnelle d’Hub télécom, les pertes d’exploitation et les dommages aux biens.

Enfin, en ce qui concerne les entités du groupe Alyzia, qui réalisent principalement des prestations d’assistance pour l’activité escale d’Aéroports de Paris et assurent des services de sûreté, la Société a souscrit pour leur compte plusieurs polices d’assurance qui couvrent leur responsabilité civile professionnelle ainsi que les dommages aux biens (en particulier la flotte des engins et des dégivreuses).



## CHAPITRE 5

### INFORMATIONS CONCERNANT L'EMETTEUR

#### 5.1 Histoire et évolution de la Société

##### 5.1.1 Dénomination sociale

La Société a pour dénomination sociale Aéroports de Paris.

##### 5.1.2 Registre du commerce et des sociétés

La Société est immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 016 628. Le code APE de la Société est 632 E.

##### 5.1.3 Date de constitution et durée

Aéroports de Paris a été constitué sous forme d'un établissement public national le 24 octobre 1945 et immatriculé au registre du commerce et des sociétés le 1<sup>er</sup> février 1955. Aéroports de Paris est une 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.

Aux termes de l'article 5 de ses statuts, la Société a une durée de 99 ans à compter du 20 juillet 2005, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

##### 5.1.4 Siège social, forme juridique et législation applicable

Le siège social de la Société est situé 291 boulevard Raspail, 75014 Paris. Le numéro de téléphone du standard du siège social est le (33) 1 43 35 70 00.

Aéroports de Paris, créé par l'ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 sous la forme d'un établissement public dont l'organisation a été précisée notamment par le décret portant règlement d'administration publique n° 47-11 du 4 janvier 1947, a été administré conformément aux dispositions des textes précités, tels que modifiés et aux autres dispositions applicables aux établissements publics.

La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et son décret d'application du 20 juillet 2005, entré en vigueur le 22 juillet 2005, ont transformé Aéroports de Paris en société anonyme.

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.

##### 5.1.5 Historique de la Société

- **Décembre 1923: création de l'aéroport de Paris - Le Bourget**

Créé initialement sous l'appellation de "Port aérien du Bourget Dugny", l'aéroport de Paris - Le Bourget a été le premier aéroport purement commercial à voir le jour en France. A l'origine un simple terrain gazonné, cet aéroport est devenu le premier aéroport européen pendant l'entre-deux-guerres, grâce notamment à la reconversion à l'aviation civile d'installations militaires préexistantes qui lui ont permis d'accueillir jusqu'à 140.000 passagers en 1938. Entre 1940 et 1944, l'aéroport de Paris - Le Bourget a été utilisé comme base par les forces allemandes, qui y ont fait construire des pistes en béton. Bombardé puis reconstruit, Paris - Le Bourget est redevenu un aéroport civil en 1946. Depuis 1981, l'aéroport de Paris - Le Bourget a cessé de recevoir du trafic commercial régulier pour se consacrer uniquement à l'aviation d'affaires.

- **Octobre 1945:** *création de l'établissement public "Aéroport de Paris"*

L'ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 a créé l'établissement public Aéroport de Paris en lui confiant une mission de service public d'aménagement, d'exploitation et de développement des aéroports civils dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris.

- **Novembre 1946:** *début de l'exploitation de l'aéroport de Paris - Orly*

Après le départ en novembre 1946 des forces armées américaines, Aéroport de Paris s'est vu confier la gestion de la toute première "aérogare" construite près d'Orly. En mars 1948, un deuxième immeuble, baptisé "Terminal Nord", a été érigé en vue de permettre à l'aéroport d'accueillir un trafic d'environ 215.000 passagers par an.

- **Août 1954:** *mise en service d'une aérogare Sud provisoire à Paris - Orly*

En août 1954, un bâtiment, intégré ensuite dans l'aérogare Sud définitive, a été mis en service en remplacement du bâtiment hérité des forces armées américaines. Il se caractérise par une vaste terrasse ouverte au public qui rencontre un succès considérable.

- **Février 1961:** *inauguration de la nouvelle aérogare Orly sud*

En 1954, les terminaux de l'aéroport de Paris - Orly étaient saturés, le trafic ayant cru de façon exponentielle pour approcher 1,2 million de passagers par an. L'extension de l'aéroport de Paris - Orly a été décidée par décret du 5 mai 1954 et les travaux de construction de l'aérogare sud de Paris - Orly ont commencé en 1956. La nouvelle aérogare Orly sud a été inaugurée le 24 février 1961.

- **Février 1971:** *inauguration d'Orly ouest (Halls 2 et 3)*

La nouvelle aérogare Orly ouest a été présentée au public le 26 février 1971 après 40 mois de travaux. Spécialisée sur le trafic domestique et le trafic point à point à destination des Dom-Tom, de l'Europe du sud et de l'Afrique du nord, elle offre deux niveaux: l'un pour les départs, l'autre pour les arrivées. Sa structure initiale prévoyait des possibilités d'extension, qui ont été exploitées avec la construction du Hall 4 en 1986 et celle du Hall 1 en 1993.

- **Mars 1974:** *inauguration de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et ouverture du terminal CDG 1*

Dès 1957, Aéroport de Paris avait engagé les premières recherches d'un site pour un nouvel aéroport qui viendrait renforcer le complexe aéroportuaire de la région parisienne constitué alors par Paris - Le Bourget et Paris - Orly. Le 16 juin 1964, un arrêté ministériel décidait la création de l'aéroport "Paris Nord" qui serait situé au nord de la capitale près de Roissy-en-France. Le 1<sup>er</sup> décembre 1966, Aéroport de Paris lançait les travaux de cet aéroport qui, sous l'appellation d'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, a été inauguré officiellement le 8 mars 1974.

- **Novembre 1981 - Juin 2003:** *inauguration et extension de l'aérogare CDG 2*

Les travaux de conception de CDG 2 ont débuté dès 1973. CDG 2 a été pensé autour du concept de modularité, afin de mieux accompagner la croissance de l'activité de l'aéroport par une mise en service progressive des terminaux. C'est dans cet esprit qu'ont été conçus puis inaugurés, respectivement le 1<sup>er</sup> novembre 1981 et le 24 mars 1982, les terminaux CDG 2B et 2A. Après une ouverture partielle en mars 1989, le terminal CDG 2D a été intégralement ouvert au public en mars 1991. Le terminal CDG 2C, réservé au trafic international, a quant à lui été inauguré le 3 juin 1993. La gare d'interconnexion de CDG 2 avec le RER et le TGV a été ouverte en novembre 1994. Les deux modules du terminal CDG 2F ont respectivement été mis en service le 29 mars 1998 pour le module 2F1 et le 6 mai 1999 pour le module 2F2. Enfin, le terminal CDG 2E a fait l'objet d'une mise en service partielle le 25 juin 2003.

Aéroport de Paris a par ailleurs changé de dénomination pour devenir Aéroports de Paris en vertu du décret n° 89-10 du 4 janvier 1989.

- **1995 - 2005:** *création et développement de la plate-forme de correspondance (hub) d'Air France à CDG 2*

En 1995, la compagnie Air France a décidé en accord avec Aéroports de Paris de réorganiser son programme de vol et sa stratégie commerciale en vue de "drainer" via l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle (aérogare CDG 2) les trafics en correspondance moyen-courrier/long-courrier. Grâce à une coopération efficace entre la Société et Air France, cette organisation en *hub* (plate-forme de correspondance) est entrée en exploitation dès le printemps 1996. Tirant au maximum profit du caractère modulaire de CDG 2, Aéroports de Paris a depuis lors pu répondre aux besoins croissants d'Air France en termes de capacité par un ajout progressif de terminaux à la structure originelle du *hub*, en particulier depuis le lancement en 2000 des alliances SkyTeam et SkyTeam Cargo dont Air France a été l'un des membres fondateurs, et depuis la fusion entre Air France et KLM intervenue au premier semestre 2004. Avec ces évolutions, le *hub* de CDG 2 est ainsi devenu l'un des aéroports principaux pour l'alliance SkyTeam au niveau mondial.

- **1997 - 2000:** *mise en place des deux doublets de pistes sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle*

A l'origine, l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle avait été doté de deux pistes: la piste n° 1 située au nord, mise en service en 1974 et la piste n° 2 située au sud, ouverte en 1976 et allongée en 1981. L'avant-projet de plan de masse relatif aux possibilités d'extensions futures du site de cet aéroport prévoyait dès l'origine la création de deux doublets de pistes parallèles et indépendantes, l'un situé au nord (pistes n° 1 et 3), l'autre situé au sud (pistes n° 2 et 4), tous deux orientés Est/Ouest. La décision de mise en place de ces doublets a été prise en 1997, avec la construction de deux nouvelles pistes destinées à accroître le nombre de mouvements d'aéronefs sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et à favoriser ainsi l'essor de cet aéroport (et plus particulièrement celui de la plate-forme de correspondance d'Air France). La piste n° 4 a été ouverte en novembre 1998 et la piste n° 3 en septembre 2000.

- **A partir de 1998:** *ouverture à la concurrence des activités d'assistance en escale*

Depuis l'ouverture à la concurrence des activités d'assistance en escale (1<sup>er</sup> janvier 1998 en France), des prestataires de services d'assistance en escale autres qu'Aéroports de Paris exercent leurs activités sur les plates-formes parisiennes. Afin de faire face à cette concurrence, et dans le cadre des restructurations qui ont dû être mises en oeuvre, Aéroports de Paris a accéléré le transfert et la sous-traitance de ses activités d'assistance en escale à sa filiale Alyzia.

- **Juin 2000 - Avril 2003:** *filialisation des autres activités du Groupe*

Dès les années 1990, le Groupe a adopté une stratégie de valorisation de ses compétences afin de tirer profit du savoir-faire développé depuis de nombreuses années en créant ADPM pour gérer des participations prises dans les aéroports hors de France et des contrats de management et d'assistance technique à l'exportation. Depuis 2000, cette stratégie s'est renforcée avec la création d'ADPi (études d'ingénierie d'aéroports et de grands équipements publics), Hub télécom (services de télécommunications spécialisées pour les lieux publics) et Société de Distribution Aéroportuaire (société pour l'exploitation de certaines boutiques de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle dont Aéroports de Paris détient 49% du capital en partenariat avec Aélia, une filiale du groupe Hachette Distribution Services).

- **Juillet 2003:** *création de la direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris*

En janvier 2003, afin de mieux tirer partie du potentiel de son patrimoine immobilier, Aéroports de Paris a créé un département immobilier. Après avoir décidé début 2003 de se doter d'une organisation décentralisée pour préparer et faciliter sa transformation en société anonyme, Aéroports de Paris a créé en juillet 2003 une direction de l'immobilier, qui regroupe les activités d'aménagement, de développement, de commercialisation et de gestion du patrimoine immobilier et foncier en dehors des aéroports.

- **Juillet 2005:** *transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme*

La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et son décret d'application n° 2005-828 du 20 juillet 2005 ont transformé Aéroports de Paris en société anonyme tout en confirmant sa mission d'exploitation des plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, ainsi que de dix autres aérodromes franciliens et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

## 5.2 Investissements

### 5.2.1 Principaux investissements du Groupe au cours des trois derniers exercices

Les principaux investissements réalisés par le Groupe entre 2003 et 2005 l'ont été dans le cadre d'un plan stratégique élaboré en 2002 qui prévoyait le lancement de plusieurs chantiers majeurs dont l'achèvement s'échelonna entre 2006 et 2008.

Le volume total des investissements réalisés par le Groupe s'est élevé en 2005 à 578,9 millions d'euros, contre 551,9 millions d'euros en 2004 et 570,4 millions d'euros en 2003, en ce compris les frais d'étude et de surveillance des travaux.

En 2005, les opérations directement liées à l'accroissement des capacités du Groupe ont représenté 254,0 millions d'euros, les investissements de restructuration 54,3 millions d'euros, les investissements de rénovation et d'amélioration de la qualité 167,7 millions d'euros et les investissements de sûreté (financés par la taxe d'aéroport) se sont quant à eux élevés à 30,8 millions d'euros.

Les principales dépenses d'investissement effectuées au cours des trois derniers exercices correspondent à des investissements qui sont toujours en cours de réalisation et dont le détail figure au paragraphe 6.3.2 – "Services aéroportuaires" (satellite S3, système du tri bagages Est, CDGVal, réhabilitation de CDG 1).

### 5.2.2 Principaux investissements du Groupe en cours

A la date d'enregistrement du présent document de base, les investissements budgétisés par le Groupe représentent un montant d'environ 753,5 millions d'euros pour l'année 2006, dont 732,1 millions d'euros pour Aéroports de Paris. Parmi les 753,5 millions d'euros, les investissements de capacité et de restructuration pour Aéroports de Paris représentent 431,1 millions d'euros, dont 385,3 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, 42,4 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Orly et 3,5 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Le Bourget (voir paragraphe 6.3.2 – "Services aéroportuaires"). La Société envisage également d'allouer, en 2006, 49 millions d'euros aux investissements de sûreté (financés par le produit de la taxe d'aéroport) et 27,9 millions d'euros au développement de son patrimoine immobilier (hors aérogares).

### 5.2.3 Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction

Sur la période 2006-2010, le budget global des investissements d'Aéroports de Paris, qui représentent la quasi-totalité des investissements du Groupe, s'élève à 2,7 milliards d'euros. Sur cette même période, couverte par le CRE (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires"), le montant des investissements relatifs au périmètre régulé (tel que défini par l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, pris en application de l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile), qui a servi de référence à la détermination des paramètres tarifaires du CRE, est égal à 2,478 milliards d'euros, en euros constants 2006. Le solde du budget concerne principalement des investissements de sûreté.

Dans le CRE, ce montant est réparti, à titre indicatif, par typologie d'investissements de la façon suivante (en euros constants 2006):

- 1.167 millions d'euros pour les investissements de capacité (dont 890 millions d'euros dédiés aux projets structurants sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et 277 millions d'euros pour les autres développements de capacité);
- 208 millions d'euros pour les investissements de restructuration;
- 687 millions d'euros pour les investissements de maintenance;
- 164 millions d'euros pour les investissements immobiliers; et
- 252 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance des travaux.

A titre indicatif, les montants des investissements propres à chaque aéroport sont les suivants (en euros constants 2006):

- 1.631 millions d'euros sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle;
- 210 millions d'euros sur l'aéroport de Paris - Orly;
- 41 millions d'euros sur l'aéroport de Paris - Le Bourget et les aérodromes franciliens mentionnés à l'article D. 251 du Code de l'aviation civile; et
- 596 millions d'euros non répartis géographiquement.

Outre les projets d'investissement décrits au paragraphe 6.3.2 – "Services aéroportuaires", le programme d'investissement prévisionnel figurant dans le CRE inclut les investissements nécessaires au début des travaux du satellite S4 de CDG 2, dont la mise en service est prévue au troisième trimestre 2012.

Le montant des engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élevait, au 31 décembre 2005, à 497,1 millions d'euros (notamment 311,1 millions d'euros d'investissements de capacité, 82,4 millions d'euros d'investissements de restructuration, 50,7 millions d'euros d'investissements courants, 6,3 millions d'euros d'investissements liés aux développements immobiliers, 24,5 millions d'euros d'investissements au titre des frais d'étude et de surveillance des travaux et 20,4 millions d'euros d'investissements de sûreté).

Aéroports de Paris envisage de financer ses investissements principalement par autofinancement. Le complément des ressources externes nécessaires sera levé sur les marchés des capitaux. Aéroports de Paris a régulièrement émis des emprunts obligataires au cours des dix dernières années à l'exception de 2004 où les compléments de financement ont été réalisés avec des prêts de la Banque Européenne d'Investissement (voir paragraphe 10.3 – "Financement").

Le tableau ci-dessous présente le budget des investissements d'Aéroports de Paris (périmètre social, hors filiales) par ouvrage sur la période 2006-2010 (en euros constants 2006), sur la base du tableau des investissements annexé au CRE, complété des investissements hors-périmètre de régulation.

<i>(en millions d'euros, euros constants 2006)</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2006 - 2010
Investissements de capacité, dont:	377,2	311,1	148,5	149,4	181,1	<b>1.167,3</b>
CDGVal	30,9	11,5	—	—	—	<b>42,4</b>
Terminal CDG 2E (bâtiment, parc, aires avions) 1 <sup>ère</sup> phase	7,1	4,3	0,7	—	—	<b>12,1</b>
Reconstruction de la jetée du terminal CDG 2E	27,3	78,0	19,2	—	—	<b>124,5</b>
Tri Bagage Est (système)	25,0	13,8	—	—	—	<b>38,8</b>
Opération satellite S3 (dont LISA; hors système de tri des bagages)	197,7	112,5	23,3	0,2	—	<b>333,7</b>
Extension du Tri Bagage Est (système de tri des bagages pour S3)	—	2,0	28,0	28,0	35,0	<b>93,0</b>
Satellite S4	4,0	4,3	3,3	59,0	71,0	<b>141,6</b>
Terminal CDG 2G (bâtiment, aires avions)	6,7	49,7	23,7	—	—	<b>80,1</b>
Accès Est de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle	7,5	0,8	—	2,9	12,9	<b>24,1</b>
Mise en étage parc automobile PX	—	—	6,0	29,4	40,7	<b>76,1</b>
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	8,0	13,7	7,6	—	—	<b>29,3</b>
Aires avion AGEN (aires Grand Est Nord)	—	—	5,0	11,0	5,0	<b>21,0</b>
Accueil B777 et nouveaux avions	30,0	—	8,0	7,0	—	<b>45,0</b>
Investissements de restructuration, dont:	53,9	54,8	41,5	36,0	21,3	<b>207,5</b>
Réhabilitation CDG 1 (hors rénovation lourde des satellites)	41,5	40,5	36,0	17,6	2,9	<b>138,5</b>
Rénovation des satellites CDG 1	—	—	—	18,4	18,4	<b>36,8</b>
Hall 2 Orly Ouest	6,7	—	—	—	—	<b>6,7</b>
Circuits internationaux Orly sud	5,7	14,3	5,5	—	—	<b>25,5</b>
Investissements courants, dont:	153,3	143,2	145,3	131,6	113,8	<b>687,2</b>
Rénovation parc P0 d'Orly	5,0	5,4	5,3	1,4	—	<b>17,1</b>
Développement immobilier	27,9	33,8	33,5	34,4	34,3	<b>164,0</b>
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	62,7	53,9	45,8	44,1	45,3	<b>251,7</b>
<b>Total périmètre régulé</b>	<b>675,0</b>	<b>596,8</b>	<b>414,6</b>	<b>395,6</b>	<b>395,8</b>	<b>2.477,8</b>
hors périmètre régulé	57,1	40,0	46,5	26,4	26,3	<b>196,3</b>
dont sûreté	49,0	30,6	27,4	15,2	15,2	<b>137,4</b>
Paris - Charles de Gaulle	462,6	418,6	251,6	244,9	253,5	<b>1.631,2</b>
Paris - Orly	70,6	43,4	40,6	31,7	23,7	<b>210,0</b>
Paris - Le Bourget	8,7	8,6	8,0	8,0	8,0	<b>41,2</b>
Non réparti (immobilier, FEST, autres)	190,1	166,2	161,0	137,5	137,0	<b>791,7</b>
<b>Total Aéroports de Paris</b>	<b>732,1</b>	<b>636,8</b>	<b>461,1</b>	<b>422,0</b>	<b>422,1</b>	<b>2.674,1</b>

Les montants des budgets d'investissement et leurs échéanciers tels que cités dans le tableau ci-dessus sont en quasi-totalité ceux retenus par Aéroports de Paris et l'Etat dans le CRE pour l'établissement des paramètres d'évolution des redevances. Aéroports de Paris ne peut pas garantir aux investisseurs le respect des délais et budgets cités dans le tableau ci-dessus ou dans le CRE. En cas de force majeure ou pour une raison indépendante de la volonté d'Aéroports de Paris, les délais sont susceptibles d'être prolongés et les investissements sont susceptibles de dépasser les budgets susvisés. Ceci pourrait notamment être le cas pour des raisons liées à l'augmentation du coût des matériaux ou de la main d'œuvre, à des difficultés techniques imprévisibles, à des intempéries exceptionnelles, à des modifications réglementaires lui imposant des obligations supplémentaires ou pour d'autres raisons. Voir paragraphe 4.1 – "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris – Aéroports de Paris est exposé à des risques inhérents à son activité de construction d'ouvrages complexes".

Une description plus détaillée des investissements énumérés ci-dessus figure au paragraphe 6.3.2 - "Services aéroportuaires".

## CHAPITRE 6

### APERCU DES ACTIVITES

#### 6.1 Présentation générale

Aéroports de Paris est le deuxième groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire. Le système aéroportuaire du Groupe est également le sixième mondial par le nombre de passagers en 2005<sup>1</sup>. 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. 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.

Le chiffre d'affaires du Groupe s'est élevé à 1.914,6 millions d'euros en 2005, dont 1.600,6 millions d'euros provenant des services aéroportuares, 162,1 millions d'euros de l'activité immobilière, 167,9 millions d'euros de l'escale et prestations annexes et 199,8 millions d'euros des autres activités du Groupe (dans chaque cas avant éliminations intersegments; ces éliminations intersegments ayant représenté au total 215,8 millions d'euros). Avec un résultat opérationnel de 354,7 millions d'euros en 2005, son résultat net, part du Groupe, s'est élevé à 179,9 millions d'euros.

Près de 1.000 entreprises sont implantées sur les aéroports du Groupe, représentant plus de 100.000 emplois directs, y compris les 10.688 collaborateurs du Groupe. Au-delà du seul secteur du transport aérien, le Groupe est également un acteur majeur de l'économie nationale et régionale: les plates-formes franciliennes induisent plus de 300.000 emplois pour la région Ile de France.

##### 6.1.1 Les activités du Groupe

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 performantes et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins. Les aéroports du Groupe ont accueilli 78,7 millions de passagers en 2005, dont plus de 77% en provenance ou à destination de l'étranger, et ont permis le transport de 2,1 millions de tonnes de fret et de courrier. En 2005, ses plates-formes ont enregistré plus de 736.500 mouvements d'avions opérés par 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 550 villes dans 134 pays.

Les activités du Groupe se divisent en quatre segments principaux: services aéroportuares, immobilier, escale (et prestations annexes) et autres activités.

**Services aéroportuares** (1.600,6 millions d'euros de chiffre d'affaires avant éliminations intersegments et marge opérationnelle<sup>2</sup> de 25,20%, en 2005). Le cœur de l'activité du Groupe et sa principale source de revenus est l'exploitation des trois principaux aéroports de la région parisienne, qui ont des caractéristiques complémentaires:

- *Paris - Charles de Gaulle* (1.151,9 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2005 avant éliminations intersegments). Inauguré en 1974 et situé au nord de Paris, l'aéroport Paris - Charles de Gaulle est la destination privilégiée des vols long courrier. Il accueille la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, y compris les trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et

<sup>1</sup> Sauf indication contraire, la source pour les données de marché et pour les données rapportées au marché qui figurent dans le présent document de base correspond à une estimation d'Aéroports de Paris sur la base des informations, notamment en termes de chiffres d'affaires, publiées par les autres gestionnaires d'aéroports, les compagnies aériennes et par les analystes.

<sup>2</sup> La marge opérationnelle d'un segment est égale au ratio de son résultat opérationnel (sans allocation de frais de siège) sur son chiffre d'affaires avant éliminations intersegments.

OneWorld. Les deux-tiers de son trafic passagers sont constitués de trafic de point à point et un tiers de trafic de correspondance (dont 4% de trafic en correspondance avec le train). Il est actuellement le *hub* mondial de la compagnie Air France ainsi que le principal *hub* européen de l'alliance SkyTeam. Avec 17.900 opportunités de connexions en moins de deux heures par semaine, Paris - Charles de Gaulle est la première plate-forme de correspondance d'Europe. Les quatre pistes parallèles de Paris - Charles de Gaulle ont une capacité de programmation actuelle de 108 mouvements par heure qui devrait être portée à 120 mouvements par heure. Ses installations aéroportuaires incluent trois terminaux d'une capacité de 47,1 millions de passagers, qui sont complétés par une large gamme de services aux passagers, incluant environ 27.300 m<sup>2</sup> d'espaces dédiés aux commerces bars et restaurants (en 2004) et 28.000 places de parking. Sa superficie de 3.257 hectares lui donne l'espace suffisant pour assurer l'expansion future de la plate-forme.

- *Paris - Orly* (420,9 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2005 avant éliminations intersegments). Situé au sud de Paris, Paris - Orly est aujourd'hui l'aéroport de proximité spécialisé dans le trafic point à point, sur les destinations métropolitaines (notamment La Navette d'Air France), d'Europe du Sud, des Dom-Tom et de l'Afrique du nord. L'aéroport de Paris - Orly accueille également des compagnies à bas coût (*low cost*) desservant principalement l'Europe et des compagnies spécialisées dans le trafic de loisir moyen et long courrier. Il offre aux compagnies aériennes une grande fluidité avec deux aérogares passagers (Orly sud et Orly ouest) d'une capacité totale de 30 millions de passagers et trois pistes opérationnelles (dont deux utilisées en temps normal) d'une capacité de programmation de 76 mouvements par heure. Le premier atout de l'aéroport de Paris - Orly pour les passagers est sa proximité immédiate avec Paris (le centre de Paris est à 20 kilomètres), facilitée par une desserte de première qualité, tant par la route que par les transports en commun. Paris - Orly dispose par ailleurs de tous les services de commodité, avec environ 9.900 m<sup>2</sup> d'espaces dédiés aux commerces, bars et restaurants (en 2004) et un peu moins de 20.000 places de parking. Avec une emprise de 1.540 hectares située au sein d'un pôle économique majeur en Ile de France, Paris - Orly offre des opportunités de développement immobilier.
- *Paris - Le Bourget et aérodromes d'aviation générale* (27,9 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2005 avant éliminations intersegments). Premier aéroport d'affaires en Europe, Paris - Le Bourget offre des prestations spécialisées destinées aux clients de l'aviation d'affaires. Il a été choisi comme base française et européenne pour la flotte d'avions d'affaires de nombreuses sociétés ainsi que par des sociétés d'aviation spécialisées dans les formules d'abonnement et de multipropriété. Ces savoir-faire et la tradition industrielle de la plate-forme ont fait de Paris - Le Bourget le lieu d'implantation privilégié de plusieurs sociétés de maintenance aéronautique. Implanté sur 553 hectares au nord de Paris, Paris - Le Bourget est équipé de trois pistes.

Idéalement situées au cœur de l'Europe, les plates-formes d'Aéroports de Paris ont également une activité de fret, complémentaire de l'activité passagers. Aéroports de Paris est au premier rang européen en matière de fret et de courrier. L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle bénéficie ainsi de l'implantation des *hubs* du groupe Air France-KLM, de FedEx (deuxième *hub* mondial après Memphis aux Etats-Unis) et de La Poste (à travers sa filiale Europe Airpost) ainsi que de la présence de tous les principaux acteurs du fret international (chargeurs, compagnies aériennes, agents de fret, agents de handling, etc.). D'une capacité de traitement de 3,5 millions de tonnes de fret par an, Paris - Charles de Gaulle offre de nombreuses possibilités de développement aux entreprises du secteur.

Sur l'ensemble de ses aéroports, le Groupe offre une large gamme de services à destination de deux catégories de clients:

- Pour les clients professionnels, tels que les compagnies aériennes, les assistants en escale, les services de l'Etat ou les transitaires, Aéroports de Paris est le garant de la bonne gestion des différents flux qui se croisent sur un aéroport: flux des avions sur les aires aéronautiques, qui doivent être disponibles et sûrs, flux des passagers dans les aérogares et à travers les différents filtres de contrôle et flux des bagages, cargo et ravitaillement entre la zone publique et l'avion. A cette fin, le Groupe exploite des infrastructures complexes et met à disposition des clients professionnels des équipements, des réseaux et des systèmes d'information. Il leur fournit également des prestations telles que les télécommunications, l'énergie et les fluides ou encore le traitement des déchets. Enfin, il leur loue des locaux d'exploitation et des espaces en aérogares (bureaux, salons, etc.).



- Pour le grand public, qu'il s'agisse des passagers aériens, visiteurs, accompagnateurs ou personnels travaillant sur les plates-formes aéroportuaires, Aéroports de Paris propose directement ou indirectement les services suivants: offre commerciale sous douane ou en zone publique (boutiques, bars et restaurants, banques, bureaux de change), parkings automobiles, locations de voitures, publicité et divertissement, services de télécommunications, hôtels, restauration collective, accueil personnalisé ou services à la personne, ainsi que des services en ligne accessibles sur le site Internet du Groupe. L'importance de la fréquentation des aéroports permet également à Aéroports de Paris de valoriser ses espaces publicitaires auprès des annonceurs français et étrangers.

Le chiffre d'affaires du segment des services aéroportuaires se compose de quatre éléments principaux (voir paragraphe 9.3.2 – "Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe"):

- des redevances pour services rendus ("redevances aéronautiques" et "redevances spécialisées") payées par les compagnies aériennes et les sociétés d'assistance en escale, qui sont calculées principalement sur la base du nombre de mouvements d'avions et leurs poids (au départ et à l'arrivée) et du nombre de passagers (au départ) ou en fonction de l'usage qui est fait d'une infrastructure particulière (notamment aires de stationnement avions, tri des bagages, balisage, banques d'enregistrement et locaux en aéroport);
- des recettes tirées des activités commerciales à destination du grand public, qu'elles soient payées directement par celui-ci (parkings automobiles) (recettes "parcs et accès") ou par l'intermédiaire de la société qui fournit le service au consommateur (loyers payés par les exploitants des boutiques, les loueurs de voitures, etc.) ("recettes commerciales");
- des recettes tirées de la fourniture de services spécialisés aux professionnels: fourniture d'énergie et de fluides ("prestations industrielles"), loyers ("recettes locatives");
- une taxe d'aéroport perçue par l'Etat et dont le produit reversé à Aéroports de Paris couvre les coûts engagés par la Société pour la mise en œuvre des mesures de sûreté et d'autres missions d'intérêt général.

Les redevances sont calculées selon des principes fixés par le nouveau cadre législatif et réglementaire institué par la loi du 20 avril 2005. Pour les cinq prochaines années, le plafond de leur évolution annuelle est fixé par le Contrat de régulation économique (CRE). Ce contrat conclu entre Aéroports de Paris et l'Etat pour la période 2006-2010 fixe le plafond de revalorisation annuelle des redevances à 3,25% au-dessus du taux de l'inflation annuelle. En 2006, le niveau retenu s'élève à 5%.

**Immobilier** (162,1 millions d'euros de chiffre d'affaires avant éliminations intersegments et marge opérationnelle de 20,8%, en 2005). Le Groupe exerce une activité immobilière en exploitant sur ses plates-formes les terrains autour des emprises dédiées aux activités aéroportuaires. Sur un domaine d'environ 6.686 hectares, Aéroports de Paris dispose d'un patrimoine foncier affecté à l'activité immobilière de 1.247 hectares, dont 878 sont déjà exploités. Sur ses terrains, Aéroports de Paris a construit environ 1,14 million de m<sup>2</sup> de surfaces hors œuvre net (SHON), correspondant à 0,97 million de m<sup>2</sup> de surface utile commercialisable. 73% de ces surfaces sont louées à des tiers. L'activité immobilière concerne des actifs destinés au soutien de l'activité aéroportuaire (notamment hangars, fret), à l'immobilier d'affaires (bureaux, locaux industriels) et à des lieux de vie (hôtels, commerces, crèches, services de proximité). Le Groupe dispose d'environ 369 hectares de réserves foncières disponibles sans contraintes fortes.

**Escale et prestations annexes** (167,9 millions d'euros de chiffre d'affaires avant éliminations intersegments et marge opérationnelle de -7,2%, en 2005). Aéroports de Paris et ses filiales regroupées au sein du groupe Alyzia fournissent des services d'assistance en escale à de grandes compagnies aériennes, parmi lesquelles American Airlines, Continental Airlines, Corsair et Iberia. Activité soumise à la concurrence depuis 1998 en application de la réglementation européenne (directive 96/67/CE du 15 octobre 1996), l'assistance en escale comprend des services tels que l'enregistrement des passagers, le traitement des bagages, l'assistance des avions en piste (nettoyage cabine, guidage arrivée/départ, assistance au placement et au démarrage, chargement et déchargement des aéronefs), le transfert du fret sur l'aéroport ainsi que certains services de sûreté.

**Autres activités du Groupe** (199,8 millions d'euros de chiffre d'affaires avant éliminations intersegments et marge opérationnelle de 8,1%, en 2005). Le Groupe vend et exporte les compétences développées depuis de nombreuses années dans le cadre de l'aménagement et de la gestion aéroportuaire à travers deux filiales participant à de grands projets en France et à l'étranger: ADPM (exploitation d'aéroports à l'étranger et assistance technique) et ADPI (maîtrise d'œuvre dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie pour des installations situées principalement à l'étranger (aéroports, stades, opéras, immeubles de grande hauteur, etc.). Plus récemment, le Groupe a développé une filiale, Hub télécom, spécialisée dans les services de télécommunications sur les sites complexes (aéroports, centres de congrès et autres pôles d'échanges). Aéroports de Paris commercialise également des prestations de formation. Enfin, depuis 2003, Aéroports de Paris s'est associé au groupe Hachette Distribution Services au sein d'une société commune (Société de Distribution Aéroportuaire) pour gérer en direct des boutiques d'alcools-tabacs-parfums et de gastronomie dans certains terminaux de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. Société de Distribution Aéroportuaire est exploitante, depuis 2003, de toutes les boutiques de ce type de CDG 2 (pour une durée de 10 ans) et depuis janvier 2006 de toutes les boutiques alcools, tabacs, parfums et de certaines boutiques gastronomie de CDG 1 (pour une durée de six ans).

### 6.1.2 Les atouts du Groupe

Le Groupe dispose d'atouts significatifs qui lui offrent des opportunités de développement dans un contexte de trafic aérien actuellement en croissance:

- Grâce à sa taille et à sa localisation géographique, le Groupe bénéficie d'un positionnement stratégique en Europe pour les compagnies aériennes et les passagers qui génère un socle de trafic très important tant en correspondance qu'en point à point grâce à:
  - l'attractivité naturelle de Paris et de la France, première destination touristique mondiale avec plus de 75 millions de touristes étrangers en 2005 (source: Organisation mondiale du tourisme) et première ville mondiale pour l'organisation de congrès et de salons internationaux (source: Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'assemblée nationale, janvier 2006);
  - une forte densité de la zone de chalandise, avec 9,9 millions d'habitants qui font de Paris la première capitale urbaine d'Europe (source: INSEE 2005) et avec l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale à moins de deux heures de vol de ses aéroports; et
  - l'absence de grands aéroports concurrents dans un rayon de 300 kilomètres.
- Avec trois plates-formes complémentaires à Paris qui lui permettent de capter toutes les catégories de trafic (long et moyen courrier, domestique et bas coût, loisirs/charter et affaires), Aéroports de Paris est une porte d'entrée incontournable en France.
- Aéroports de Paris dispose d'une infrastructure aéronautique existante de premier plan: deux doublets de pistes indépendants à Paris - Charles de Gaulle, trois pistes opérationnelles à Paris - Orly (dont deux sont utilisées en temps normal), et des infrastructures susceptibles d'accueillir les nouveaux avions gros porteurs (Airbus A340-600, Boeing B777-300 ER et Airbus A380). 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.
- Aéroports de Paris est au centre d'un réseau de routes et de connections ferroviaires qui en font l'un des acteurs majeurs de l'intermodalité: une gare TGV, une desserte par des connections autoroutières (A1, A3, A104) et ferroviaires (gares RER et TGV à Paris - Charles de Gaulle, RER et Orlyval à Paris - Orly) qui facilitent l'accès des passagers et des transporteurs de fret. Par ailleurs, le projet de bouclage de l'autoroute A104 (la "Francilienne") prévu en 2011 devrait faciliter l'accès nord-est de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle et les nouveaux aménagements dans cette zone. Enfin, le projet CDG Express, dont l'Etat a récemment repris la responsabilité, devrait permettre en 2012 de relier l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle à Paris par le train en 20 minutes avec des fréquences toutes les 15 minutes.

- Le Groupe bénéficie d'un très bon positionnement sur le marché: la diversité de ses clients et la répartition équilibrée de son trafic entre grandes zones géographiques lui permettent de bénéficier d'une croissance et d'un risque économique très diversifiés (voir paragraphe 6.3.2 – "Services aéroportuaires"). Par ailleurs, la puissance du *hub* de Paris - Charles de Gaulle lui permet d'avoir des partenaires stratégiques puissants puisqu'il accueille les plus grandes compagnies aériennes internationales et les trois grandes alliances internationales SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle sert également de base principale au premier groupe aérien européen, le groupe Air France-KLM.
- Les emprises des plates-formes du Groupe lui donnent une réserve foncière significative qui permet à la fois de faire face durablement à la croissance estimée du trafic et d'exploiter les opportunités offertes par le marché immobilier.
- Les activités du Groupe s'exercent dans un cadre de régulation clair et modernisé:
  - Aéroports de Paris détient ses terrains et ses installations aéroportuaires en pleine propriété;
  - Aéroports de Paris 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;
  - les textes législatifs et réglementaires gouvernant ses activités ont été modernisés en 2005 et répondent aux besoins d'un acteur majeur du secteur aéroportuaire: d'une part, les obligations d'Aéroports de Paris dans son rôle d'autorité aéroportuaire sur les aéroports qu'il exploite ont été définies dans un cahier des charges; d'autre part, le système de régulation des redevances aéroportuaires, qui constituent une source importante des revenus d'Aéroports de Paris, a été modernisé (voir paragraphe 6.6 – "Environnement législatif et réglementaire");
  - le Contrat de régulation économique portant sur la période 2006-2010 signé le 6 février 2006 entre Aéroports de Paris et l'Etat fixe le plafond d'évolution des redevances aéroportuaires à l'inflation annuelle augmentée de 3,25%, en contrepartie d'engagements clairs d'Aéroports de Paris en matière d'investissements et de qualité de service (voir paragraphe 5.2 – "Investissements", paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires" et paragraphe 20.8 – "Procédures judiciaires et d'arbitrage").

### 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<sup>3</sup>.*** S'appuyant sur une large capacité d'accueil avion, Aéroports de Paris poursuivra sur ses plates-formes parisiennes un programme d'investissements d'environ 2,7 milliards d'euros sur la période 2006-2010<sup>4</sup> (dont environ 2,5 milliards pris en compte dans le CRE) destiné à accueillir plus de passagers dans ses aérogares et dans de meilleures conditions d'efficacité et de confort. Ce programme vise en particulier à augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle de 19,4 millions de passagers à l'horizon 2010 et à rendre encore plus performant le fonctionnement de cette plate-forme de correspondance.

Le programme d'investissements 2006-2010 inclut notamment:

- *Sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle:* la mise en service d'un système automatique de transport reliant les deux principaux terminaux de Paris - Charles de Gaulle (CDG 1 et

<sup>3</sup> Voir paragraphe 6.2.3 – "L'évolution future du trafic aérien de passagers" et paragraphe 6.2.5.1 – "Concurrence".

<sup>4</sup> Le montant des investissements en dehors du périmètre régulé par le CRE est sans préjudice des décisions nouvelles qu'Aéroports de Paris pourrait être amené à prendre, et sans préjudice des obligations nouvelles auxquelles Aéroports de Paris pourrait être soumis.

CDG 2) et les deux gares RER et TGV, dénommé CDGVal (fin 2006); l'achèvement d'une première grande phase du *hub* de CDG 2, grâce à la mise en service de la première phase du système de tri des bagages automatique (TBE, fin 2006) et à l'ouverture totale du satellite S3 de CDG 2 à l'automne 2007 (ce satellite accueillera les avions très gros porteurs de type A380 et portera à 11 le nombre de postes permettant d'accueillir l'Airbus A380 en contact avec le terminal); la rénovation complète du terminal CDG 1 en quatre phases (dont la première est déjà achevée) d'ici fin 2008; la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E (2008) et la construction d'un terminal régional baptisé terminal CDG 2G dédié aux avions de transport régional (2008). Enfin, la construction d'un nouveau satellite S4 à l'est du terminal CDG 2 débutera, avec un objectif de livraison en 2012;

- *Sur la plate-forme de Paris - Orly*: la rénovation du Hall 2 de l'aérogare Orly ouest, commencée en mars 2005 s'est achevée début avril 2006; l'aménagement des circuits internationaux de l'aérogare Orly sud d'ici à 2008 (comprenant notamment la création d'un espace unique, non cloisonné, d'embarquement international, une grande zone commerciale, et l'extension de la salle de livraison des bagages), et la rénovation de la piste Nord entre avril et mai 2006 (permettant notamment d'accueillir les avions long-courriers de la dernière génération tels que les Boeing B777-300ER).
- **Enrichir en contenu, en valeur et en qualité l'offre de services d'Aéroports de Paris.** Les milliers de salariés des entreprises présentes sur les plates-formes d'Aéroports de Paris ainsi que les millions de personnes qui fréquentent les aérogares sont les consommateurs naturels des services d'Aéroports de Paris. En se positionnant résolument comme une entreprise au service de ses clients professionnels, des passagers et du public, Aéroports de Paris a engagé de nombreuses initiatives:
  - *Mettre la qualité au centre de l'organisation*: en se réorganisant autour de plates-formes et d'unités opérationnelles, le Groupe a mis en place des interfaces client avec des responsabilités renforcées et clairement identifiées, dispose d'un réseau qualité et a adapté la mesure de performance de ses dirigeants pour intégrer des critères quantitatifs de qualité;
  - *Faire de la qualité de service un moteur de la performance économique*: la démarche de qualité de service d'Aéroports de Paris vise à offrir aux passagers et au public les meilleures conditions de fluidité, d'information, d'accueil et de confort, notamment pour leur libérer du temps, faciliter leurs formalités et les placer dans un environnement favorable les incitant à utiliser les services marchands proposés par Aéroports de Paris (les commerces notamment). Le Groupe a pris des engagements forts en matière de qualité de service: vis-à-vis de l'Etat d'une part, dans le cadre du CRE, à travers 10 indicateurs associés à un mécanisme d'incitation financière; vis-à-vis de ses clients d'autre part, à travers la charte "Destination Clients" pour le grand public et à travers les *service level agreements* (engagements sur les niveaux de service) pour les compagnies aériennes ou certaines de leurs alliances. Le Groupe a par ailleurs créé une nouvelle signature, "le monde entier est notre invité", destinée à accompagner cette démarche.
  - *Développer l'offre de services marchands pour exploiter pleinement le potentiel commercial des aéroports*: le Groupe considère que les activités commerciales offrent des perspectives de croissance et de rentabilité. 83% des passagers passent plus d'1 heure 30 sur les deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris et 65% des passagers y passent plus de deux heures. Le Groupe entend profiter de ce potentiel en mettant en œuvre un ensemble d'actions:
    - une augmentation de 30% des surfaces de commerces, bars et restaurants à l'horizon 2010, dont une augmentation de plus de 40% des surfaces de boutiques sous douane en zone internationale;
    - l'amélioration des emplacements, de la visibilité, de la configuration et de l'ambiance des zones commerciales à Paris - Charles de Gaulle et à Paris - Orly;
    - l'élargissement de l'offre de produits afin de répondre aux besoins ciblés de l'ensemble des passagers aériens et de favoriser une plus grande attractivité de l'offre commerciale;

- l'amélioration de la gestion du temps et des flux passagers grâce à une meilleure fluidité et à une signalétique améliorée leur permettant d'être mieux informés de l'offre commerciale et de mieux estimer le temps libre avant l'embarquement; et
  - l'amélioration de la perception du niveau des prix de l'offre commerciale et de la fidélisation de la clientèle.
- *Augmenter le nombre des parkings automobiles, renforcer leur sécurité et accroître les recettes:* Aéroports de Paris est le deuxième exploitant de parcs de stationnement en Ile de France (hors stationnement urbain de surface). Le Groupe prévoit d'accroître de manière importante son offre de places de stationnement à Paris - Charles de Gaulle en l'augmentant d'environ 5.100 places (stationnement public) entre 2006 et 2010 (création nette d'environ 4.300 places à laquelle s'ajoute la réallocation au stationnement public de 800 places). Cette activité bénéficiera en outre d'un programme continu de rénovations, notamment les plus de 3.500 places de parking du parc P0 d'Orly ouest ou celles du parc P1, situé sur le toit du terminal CDG 1 de Paris - Charles de Gaulle, afin de sécuriser et de consolider les niveaux de fréquentation, notamment à Paris - Orly, et d'améliorer la perception du rapport qualité-prix de cette prestation.
  - *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 afin de proposer des réponses ciblées à des segments de clientèle identifiés, notamment en matière de technologies de communication (consommation nomade) et en matière de facilitation du voyage (services complémentaires payants, assistance à la personne).
- ***Renforcer l'efficacité et la performance économique.*** Le CRE apporte une visibilité sur les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires jusqu'en 2010 et sur le programme d'investissements pris en charge par la Société, et fixe des objectifs d'amélioration de la qualité des services offerts par Aéroports de Paris à ses clients. Dans le cadre de ce premier contrat, Aéroports de Paris cherchera à améliorer ses marges d'exploitation notamment par une maîtrise des charges et une augmentation de la productivité. Aéroports de Paris a, par le passé, fait la preuve de sa capacité à générer des gains de productivité puisqu'entre 2001 et 2005, sa productivité a crû de 12% en termes de nombre de passagers par salarié. La Société a l'ambition de faire mieux au cours des cinq prochaines années. Aéroports de Paris a par ailleurs engagé les actions pour rétablir l'équilibre de son activité d'assistance en escale, dans un contexte concurrentiel très exigeant.
  - ***Créer les bases pour que le potentiel immobilier du Groupe devienne une source de croissance complémentaire à moyen terme.*** Le Groupe entend exploiter son potentiel immobilier non aéroportuaire sur l'ensemble de ses plates-formes, en concertation avec son environnement, tout en respectant ses contraintes financières et en gardant le contrôle de ses actifs. Il considère que l'attractivité intrinsèque de Paris, la qualité de desserte de ses plates-formes par le transport terrestre, le rôle des aéroports comme moteurs de développement et la disponibilité de ses réserves foncières présentent des opportunités importantes de développement immobilier. Aéroports de Paris envisage d'investir sur ses ressources propres environ 164 millions d'euros d'ici à 2010 (dont environ 40% pour l'immobilier de diversification) et d'ouvrir environ 60 hectares au développement immobilier, permettant la construction par Aéroports de Paris ou en partenariat avec des tiers d'environ 315.000 m<sup>2</sup> de locaux divers: entrepôts de fret, bureaux, commerces et services, locaux d'activité. Les projets phares à l'étude incluent la création d'un pôle d'affaires autour de l'aéroport de Paris - Orly, l'accélération du développement immobilier (services de fret, commerces) sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle pour accompagner le développement du transport aérien et la valorisation des terrains disponibles autour de l'aéroport. Sur l'aéroport de Paris - Le Bourget, il est envisagé de créer à la fois des locaux d'activités industrielles et des structures pour accompagner le développement de l'aviation d'affaires.
  - ***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 très spécialisées telles que les télécommunications, la gestion de projets, l'ingénierie, l'architecture, le management aéroportuaire et la formation des cadres et personnels dans le contexte d'aéroports ou de réalisations impliquant la gestion d'importants flux de personnes. Ces activités permettent au Groupe de maintenir ses compétences au plus haut niveau et d'accroître sa notoriété technique à l'étranger ainsi que de nouer des partenariats

industriels dans des zones qui connaissent une forte croissance telles que la Chine ou le Mexique. Gérées prudemment en engageant peu de capitaux et dans une logique créatrice de valeur pour l'entreprise, ces activités constituent une source de développement complémentaire pour le Groupe.

- **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. L'objectif de cette stratégie vise à l'acceptabilité, par les territoires voisins, les collectivités locales et leurs habitants, du développement des activités aéroportuaires, de manière responsable et concertée. Cette politique s'appuie sur trois piliers essentiels:
  - la gestion environnementale 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.

L'ensemble de ces actions est noté AA+ par l'agence BMJ Ratings, filiale de Fitch, en 2005 pour le périmètre environnemental et A+ pour la responsabilité sociétale. Enfin, sur ses trois principaux sites, Aéroports de Paris est certifié ISO 14001.

## 6.2 Présentation du marché

### 6.2.1 Le fonctionnement d'un aéroport

Plusieurs acteurs sont impliqués dans le fonctionnement d'un aéroport. Outre le gestionnaire de l'aéroport (tel qu'Aéroports de Paris), les principaux intervenants sont le prestataire du service de la navigation aérienne, les compagnies aériennes et leurs prestataires de services d'assistance en escale, les acteurs de fret et les services de l'Etat. Ces différents acteurs se répartissent sur les différentes zones du parcours des passagers et des marchandises: la "ville" (zone publique vers laquelle les flux de véhicules arrivent et d'où ils partent), la "piste" (zone réservée d'où arrivent et d'où partent les avions) et, entre les deux, une zone mixte, qui est la frontière entre la zone publique et la zone réservée, sur laquelle ont lieu les différents processus liés à l'embarquement et au débarquement. Au total, plusieurs milliers d'entreprises jouent un rôle dans le fonctionnement de l'aéroport et la fourniture des services aux passagers: les boutiques et les restaurants, les compagnies de transport terrestre (taxis, autocars, etc.), les chaînes d'hôtels ou encore les fournisseurs de carburants.

#### 6.2.1.1 Le gestionnaire de l'aéroport

Présent sur l'ensemble des étapes du parcours du passager et des marchandises, le gestionnaire a pour mission d'optimiser le flux et d'assurer l'interface entre les différents intervenants, à qui il fournit des services et met à disposition des installations, de manière à garantir le bon fonctionnement du service aéroportuaire. Aéroports de Paris organise notamment leur consultation et leur information réciproques.

Très variées, les tâches qui incombent à un gestionnaire d'aéroports tel qu'Aéroports de Paris peuvent être divisées en cinq catégories principales:

- il conçoit, aménage et organise la construction des infrastructures aéroportuaires et leur accès;
- il met à la disposition des compagnies aériennes et des autres professionnels (assistants en escale, services de l'Etat, etc.) des infrastructures et des installations (banques d'enregistrement, salles d'embarquement, tapis de livraison bagages, postes de stationnement des avions, etc.) qu'il alloue tout au long de la journée aux différents utilisateurs en fonction de leurs besoins; il leur loue également des locaux et leur fournit des prestations annexes;
- il décide de l'implantation et donne en location les espaces nécessaires pour la fourniture des services marchands pour répondre aux besoins des passagers, ce qui recouvre 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 (parkings, hôtels, services de télécommunications, accueil personnalisé, services à la personne, etc.); et
- il met en œuvre, sous le contrôle de l'Etat, des mesures de sûreté du transport aérien (inspection et filtrage des passagers et des bagages, sécurisation des accès périmétriques, etc).

Le cadre général des conditions d'exploitation par Aéroports de Paris est précisé dans le cahier des charges annexé au décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 (voir paragraphe 6.6.2.7 – "Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)").

Le gestionnaire d'aéroport ayant en particulier pour mission de faciliter l'optimisation des performances des acteurs aéroportuaires notamment grâce à leur coordination, sa performance opérationnelle et commerciale dépend, dans une mesure plus ou moins grande suivant les activités, des performances de ces différents acteurs. Son chiffre d'affaires est notamment fonction du trafic aérien, qui a un effet direct sur le produit des redevances (calculées principalement sur la base du tonnage, du nombre de mouvements d'avions et du nombre de passagers) et indirect sur les autres recettes (chiffre d'affaires des boutiques et restaurants, recettes des parcs de stationnement, etc.).

Alors que l'attribution et l'allocation des créneaux horaires relèvent de la compétence d'un organisme indépendant (voir paragraphe 6.6.2.5 – "Attribution des créneaux horaires"), 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 (voir paragraphe 6.6.2.7 – "Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)").

#### 6.2.1.2 Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale

La responsabilité du gestionnaire d'aéroport à l'égard du passager cesse avec l'entrée en vigueur du contrat de transport entre la compagnie aérienne et le passager, c'est-à-dire lorsque le passager est placé sous la garde de la compagnie aérienne (en pratique lorsqu'il est en salle d'embarquement). Les compagnies aériennes sont en outre responsables de la totalité du chargement et du déchargement des avions.

Pour tout ou partie des services précités, les compagnies aériennes s'appuient généralement sur des prestataires appelés assistants en escale, parmi lesquels Aéroports de Paris et certaines de ses filiales (voir paragraphe 6.3.4 – "L'escale").

Il existe plusieurs catégories de compagnies aériennes dans le marché actuel, chacune avec des besoins différents auxquels le gestionnaire de l'aéroport doit répondre. Le tableau ci-dessous présente les principales catégories de compagnies aériennes opérant sur les plates-formes commerciales d'Aéroports de Paris (Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly) et leurs attentes prioritaires:

<u>Segment</u>	<u>Description</u>	<u>Attentes Prioritaires</u>
Alliances (SkyTeam, Star Alliance, OneWorld)*	Groupements de compagnies régulières opérant des réseaux interconnectés et conduisant une commercialisation conjointe, pour assurer un service mondial. Elles opèrent principalement au travers de plates-formes de correspondances ( <i>hubs</i> ).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regroupement sous un même toit afin de réaliser des économies d'échelle</li> <li>• Temps de correspondance courts (notamment traitement des bagages en correspondance)</li> <li>• Qualité du service au sol</li> </ul>
Bas coût ( <i>low cost</i> ) <i>Exemples: easyJet, Vueling, Sky Europe, Thomsonfly</i>	Compagnies régulières offrant des services principalement intraeuropéens de point à point, avec une recette moyenne par passager inférieure aux compagnies traditionnelles, en contrepartie d'un service limité à bord.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction du temps d'escale des appareils</li> <li>• Faibles coûts aéroportuaires</li> <li>• Promotions</li> </ul>

<u>Segment</u>	<u>Description</u>	<u>Attentes Prioritaires</u>
Compagnies régulières indépendantes <i>Exemples: Emirates, Corsair (effectue aussi des vols charters), Egyptair, China Eastern, El Al</i>	Compagnies hors alliances par choix, conduisant une stratégie de différenciation, soit par le niveau de service soit par une implantation géographique sur un <i>hub</i> propre.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traitement et niveau de service individualisés</li> </ul>
Compagnies charters <i>Exemples: Onur Air, Blue line, Air Méditerranée, Karthago Airlines</i>	Compagnies non-régulières, affrétées en totalité ou partiellement, effectuant des vols saisonniers ou ponctuels, le plus souvent vers des destinations vacances moyen ou long-courrier.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faibles coûts aéroportuaires</li> <li>• Rapidité du traitement des passagers</li> </ul>

\* Les compagnies aériennes membres de l'alliance SkyTeam sont Aéroflot, AeroMexico, Air France-KLM, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air et Northwest Airlines. Les compagnies aériennes membres de Star Alliance sont Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Singapore Airlines, Spanair, TAP Air Portugal, Thai Airways, United, US Airways et Varig. Enfin, l'alliance OneWorld regroupe Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, LAN et Qantas.

### 6.2.1.3 Les acteurs du fret et du courrier

Les acteurs du fret et du courrier sont responsables de la prise en charge des marchandises et des colis, y compris leur convoyage et leur réception aux gares de fret, passage en douane, chargement et déchargement des avions, dédouanement, dégroupage et leur acheminement aux destinataires finaux.

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

- les agents de fret ou transitaires qui organisent l'enlèvement, le transport et la livraison des marchandises et sont en charge de l'organisation de toute la chaîne de transport, y compris du choix des prestataires de transport (transporteurs routiers et aériens), de la gestion des documents et du bon déroulement des formalités douanières;
- les compagnies aériennes, qui transportent le fret soit dans les soutes de vols passagers (vols mixtes) soit sur des vols tout cargo. Elles assurent uniquement le chargement des colis à bord des avions et leur transport, les autres services (traitement au sol, formalités douanières, transport terrestre) étant assurés par les assistants en aérogares et les assistants en piste, au même titre que pour les opérations passagers. La principale compagnie aérienne est Air France Cargo installée sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle;
- les acteurs du fret express, ou intégrateurs, ainsi désignés car ils assurent l'ensemble des maillons de la chaîne logistique du fret aérien de l'expéditeur au destinataire pour garantir des délais de livraison très courts. En particulier, l'intégrateur américain FedEx a installé son *hub* européen sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle; et
- les acteurs traditionnels du courrier, activité historiquement à l'origine du transport aérien, qui transportent non seulement le courrier, mais également la presse et les petits colis urgents. La Poste a regroupé ses services aériens sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

### 6.2.1.4 Les services de l'Etat

En dehors de son rôle de régulateur, l'Etat a en charge un certain nombre de services essentiels dans le cadre du fonctionnement des plates-formes aéroportuaires en France, et notamment:

- *Le contrôle du trafic aérien.* Le contrôle du trafic aérien est en charge de l'arrivée et du départ des avions vers et depuis les aires de stationnement. Dans le cadre de la capacité maximale de programmation telle qu'elle résulte de la configuration physique de l'aéroport et des règles



d'allocation des créneaux horaires, il détermine la capacité de chaque plate-forme en termes de nombre de mouvements d'avions en fonction des conditions opérationnelles et de visibilité. Le contrôle du trafic aérien est assuré en France par la direction des services de la navigation aérienne, au sein de la direction générale de l'aviation civile ("**DGAC**").

- *Les opérations de sûreté.* L'Etat assure directement certaines missions de sûreté du transport aérien, telle 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 d'autres intervenants. Dans ce même domaine, 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, des marchandises) (voir paragraphe 6.3.2.7 – "La sûreté").
- *Les services publics de sécurité.* Sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, les missions de sécurité publique relèvent, en application du décret n° 96-828 du 19 septembre 1996 relatif à la répartition des attributions et à l'organisation de la coopération entre la police nationale et la gendarmerie nationale et de l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, de la compétence de la direction de la police aux frontières ("**DPAF**") et de la gendarmerie du transport aérien ("**GTA**"). Ces missions sont exécutées sous l'autorité du préfet compétent, qui prend les mesures propres à garantir l'ordre public sur l'aéroport (articles L. 213-2 et R. 213-3 du Code de l'aviation civile). Les services publics de sécurité doivent être distingués des opérations de sûreté qui visent à prévenir les actes illicites mettant en cause la sécurité des avions et des passagers.
- *Les contrôles aux frontières.* Le contrôle des personnes, notamment dans le cadre du contrôle de l'immigration, est assuré par les services de la DPAF et le contrôle des biens est assuré par les services des douanes françaises. Le contrôle sanitaire aux frontières, qui a pour objet de prévenir la propagation par voie notamment aérienne des maladies transmissibles, est assuré, en application de l'article R. 3115-2 du Code de la santé publique, par les services de la direction départementale des affaires sanitaires et sociales, auxquels Aéroports de Paris peut être amené à apporter son concours en application de l'article 33 de son cahier des charges.

## 6.2.2 Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France

### 6.2.2.1 Evolution 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 nombre de passagers transportés est ainsi passé de 21,1 millions en 1947 à près de 2 milliards en 2005, soit un taux de croissance annuelle moyenne ("**TCAM**") de 8,2%.

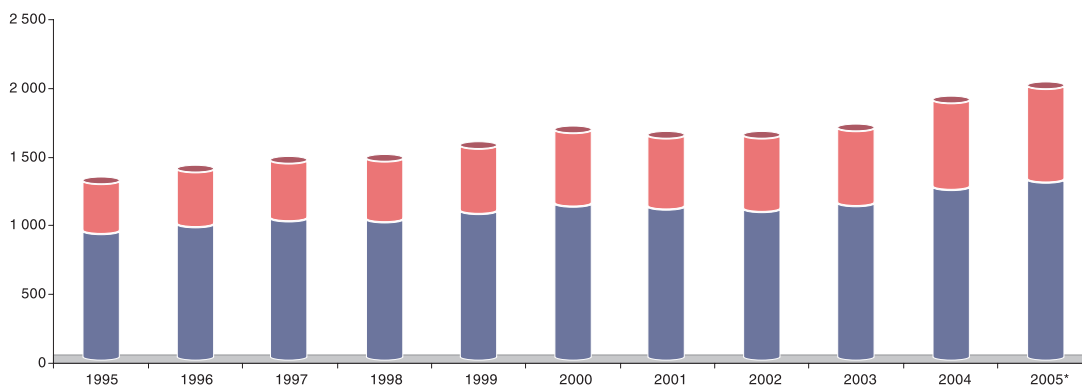
Cette croissance continue a été rendue possible par les avancées technologiques de l'industrie du transport aérien, en particulier par la généralisation des avions à réaction au début des années 1960, suivie par l'apparition de générations d'aéronefs toujours plus performants (en termes de rayon d'action par exemple) et économiques (notamment en termes de taille, de consommation de kérosène et de coûts de maintenance), dont l'Airbus A380 sera la dernière représentation en date lorsqu'il entrera en service en 2007. Plus récemment, la croissance du transport aérien a fortement bénéficié de la libéralisation des droits de trafic entre pays et, dans certaines zones du monde (dont l'Europe pour le trafic à l'intérieur de l'Union européenne), de l'ouverture totale à la concurrence. Les avancées technologiques et la libéralisation du trafic aérien ont permis une baisse importante du prix des billets d'avions et ont considérablement démocratisé ce mode de transport. Enfin, depuis l'avènement de l'aviation commerciale, la croissance du transport aérien est étroitement liée à l'accroissement des échanges dans le monde, dont il est le vecteur privilégié tant pour les personnes (apparition du tourisme de masse, déplacements d'affaires) que pour les biens (en particulier les produits à valeur ajoutée ou les denrées périssables).

Le transport aérien mondial a connu la plus grave crise de son histoire au cours des années 2001 à 2003, à la suite de l'accumulation d'événements internationaux dramatiques (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. Cette crise s'est traduite par un tassement important du trafic, ce qui a fait perdre quelques années de croissance au secteur.

De 2001 à 2002, le trafic est demeuré au-dessous des 1,67 milliard de passagers atteints en 2000 (1,64 en 2001 et 1,63 en 2002). En 2003, la situation a continué de s'aggraver au cours du premier trimestre puis, à partir du deuxième trimestre, le trafic mondial de passagers a amorcé une reprise pour finalement enregistrer sur l'année 1,69 milliard de passagers. En 2004, le trafic aérien est de nouveau en croissance sensible, 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. Il atteint, en 2004, 1,89 milliard de passagers, soit une croissance de 12,1% par rapport à 2003 et dépasse d'environ 13% le niveau atteint en 2000. Cette croissance s'est poursuivie en 2005, à un rythme d'environ 5,5% par rapport à 2004. En 2005, le trafic aérien mondial a atteint environ 2 milliards de passagers.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic aérien au niveau mondial sur les dix dernières années (source: Organisation de l'aviation civile internationale ("OACI")).



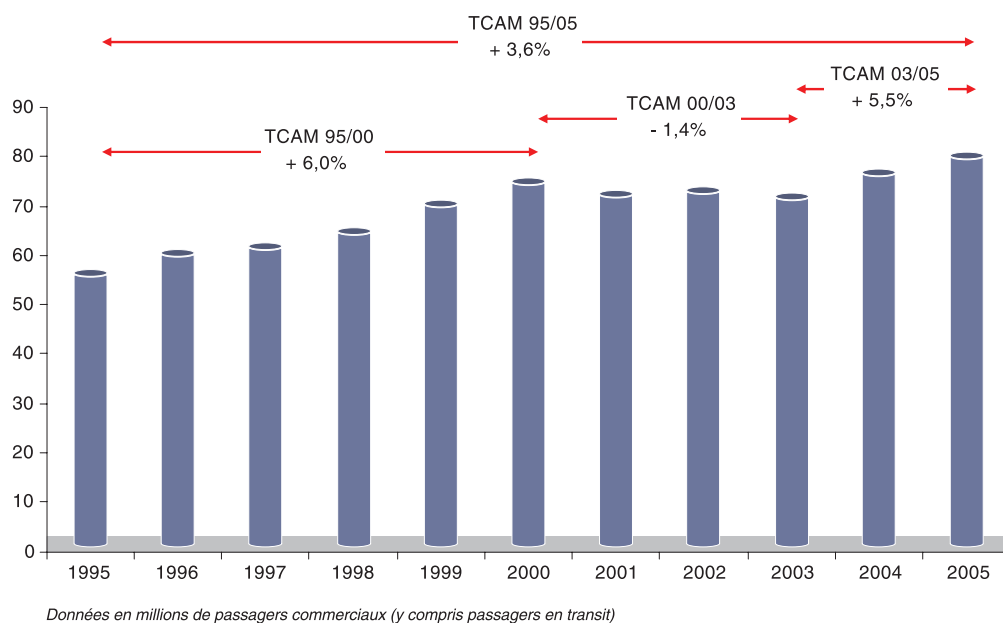
Données en millions de passagers  
\* 2005 : données estimées

#### 6.2.2.2 Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris

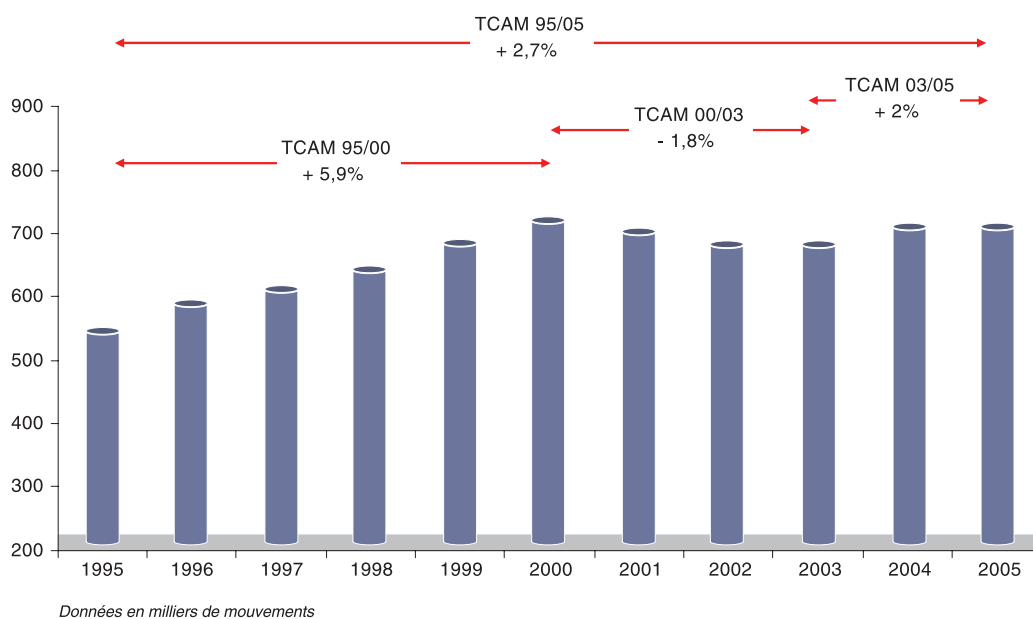
Le trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris a enregistré au global une croissance de 1995 à 2005 en traversant des périodes contrastées similaires à l'évolution du trafic mondial. Sur cette période, le TCAM du trafic d'Aéroports de Paris hors fret s'est élevé à 3,6% en nombre de passagers (y compris passagers en transit) et 2,7% en nombre de mouvements (hors mouvements d'avions tout cargo). La croissance en nombre de passagers a été plus forte qu'en nombre de mouvements d'avions, l'emport moyen d'un avion étant passé de 104 passagers en 2000, à 105 passagers en 2003 et à 113 passagers en 2005.

Les deux graphiques ci-dessous présentent l'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe entre 1995 et 2005 en nombre de passagers et de mouvements d'avions.

## Evolution du nombre de passagers



## Evolution des mouvements d'avions commerciaux (hors avions tout cargo)



La croissance du trafic entre 1995 et 2005 est tirée principalement par le trafic international. En revanche, le trafic sur les vols intérieurs était en léger retrait sur la période (-0,3% par an en moyenne). Ainsi, la part du trafic international et européen passe de 68% du trafic total en 1995 à environ 78% du trafic total en 2005.

### Le trafic en 2005 sur les plates-formes du Groupe

En 2005, Aéroports de Paris a accueilli 78,7 millions de passagers sur ses deux principales plates-formes. Le tableau ci-dessous présente le trafic en 2005 sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly:

	Nombre de passagers	Nombre de mouvements commerciaux hors fret et courrier	Nombre de mouvements fret et courrier	Nombre de mouvements commerciaux totaux (données arrondies)
Paris - Charles de Gaulle	53,8 millions	475.982	37.692	513.700
Paris - Orly	24,9 millions	222.866	12	222.900
<b>Total</b>	<b>78,7 millions</b>	<b>698.848</b>	<b>37.704</b>	<b>736.600</b>
<b>Variation 2005/2004</b>	<b>+4,4%</b>	<b>+0,1%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+0,2%</b>

### Le trafic en 2005 par flux géographiques

Le trafic international en 2005 a poursuivi sa croissance tant en nombre qu'en pourcentage du trafic total du Groupe. Cette croissance a été particulièrement marquée en dehors de l'Europe, surtout pour les flux de et vers les Amériques (Nord et Sud) et l'Afrique. Le tableau ci-dessous présente la ventilation géographique du trafic du Groupe en 2005.

Faisceaux	Passagers		
	(en millions)	% du total	Variation 2005/2004
National	17,5	22,2%	+0,3%
Dom-Tom	3,1	4,0%	-4,4%
Europe	31,2	39,7%	+4,2%
dont Schengen	19,7	25,1%	+4,3%
International (hors Europe et Dom-Tom)	26,8	34,1%	+8,8%
dont Afrique	8,2	10,4%	+9,6%
Amérique du Nord	8,0	10,2%	+8,9%
Amérique du Sud	2,5	3,2%	+11,1%
Asie Pacifique	5,1	6,4%	+5,1%
Moyen-Orient	3,0	3,9%	+11,1%
<b>Total</b>	<b>78,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+4,4%</b>

Données 2005 en millions de passagers (y compris en transit) – Trafic de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle

### Les compagnies aériennes

Les dix premières compagnies représentent environ 72% du trafic total sur les deux principales plates-formes du Groupe. Le tableau ci-dessous présente la part de trafic représentée par chacune des dix premières compagnies aériennes présentes sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly.

Compagnie	Passagers	% total
Air France-KLM	44.407,2	56,5%
easyJet	2.842,7	3,6%
Corsair	1.858,6	2,4%
Iberia	1.464,2	1,9%
Lufthansa	1.258,4	1,6%
British Airways	1.258,0	1,6%
Alitalia	1.067,4	1,4%
Delta Airlines	827,6	1,1%
Royal Air Maroc	785,8	1,0%
Air Algérie	714,6	0,9%

Données 2005 en milliers de passagers

Le groupe Air France-KLM représente plus de la moitié du trafic commercial de passagers. Les trois alliances – Star Alliance, OneWorld et SkyTeam – sont présentes à Paris et représentent plus de 72% du trafic passagers.

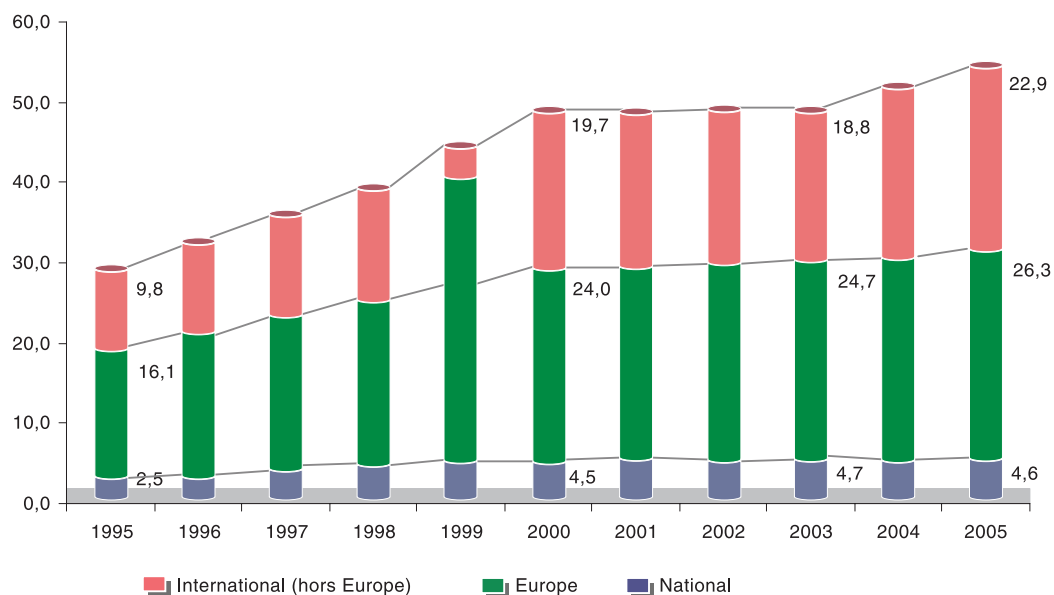
Le profil des compagnies aériennes sur Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly est différent et correspond au profil de trafic sur ces deux plates-formes. Voir les paragraphes 6.3.2.1 – “Paris - Charles de Gaulle” et 6.3.2.2 – “Paris - Orly” pour une description des principales compagnies aériennes présentes sur chacune de ces plates-formes.

### **Evolution détaillée du trafic sur les deux principales plates-formes du Groupe**

Au cours des dix dernières années, le trafic sur les deux principales plates-formes du Groupe a évolué différemment, Paris - Charles de Gaulle ayant enregistré une évolution de trafic plus favorable que celle de Paris - Orly.

#### *Evolution du trafic à Paris - Charles de Gaulle*

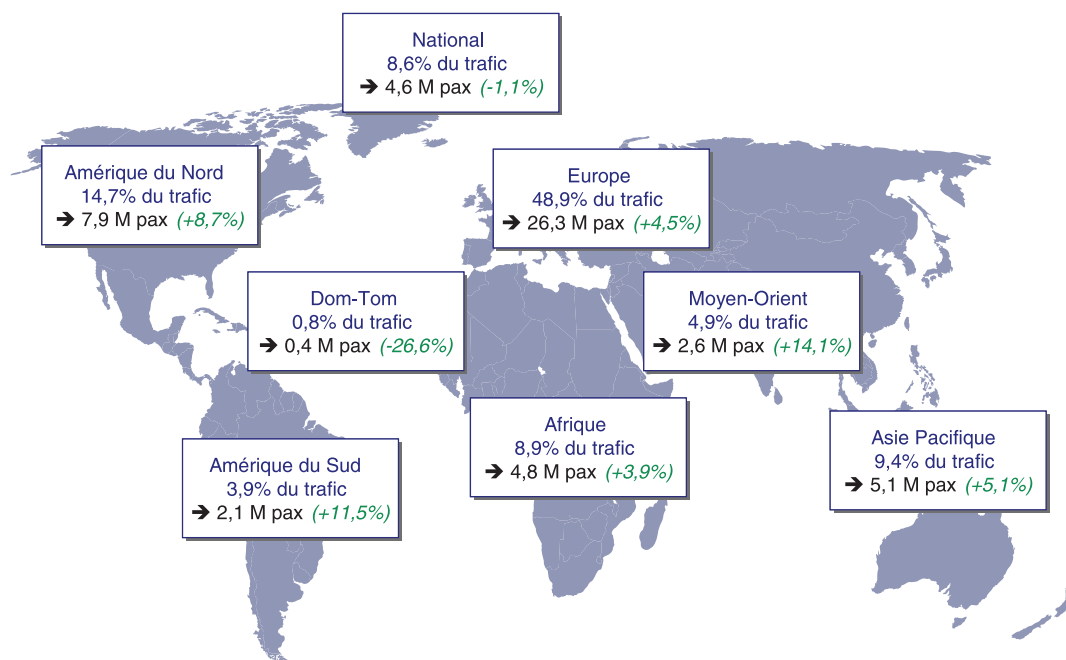
L'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle reflète le dynamisme des compagnies aériennes et des trois grandes alliances, en particulier la montée en puissance du *hub* d'Air France et, plus largement, de l'alliance SkyTeam, ce qui a permis à l'aéroport d'enregistrer sur les dix dernières années un TCAM de 6,6%, taux supérieur à celui de l'évolution du marché mondial tel que mesuré par l'OACI (environ 4,4% sur la période 1995-2005). Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle de 1995 à 2005.



Données en millions de passagers (y compris passagers en transit)  
Evolution des segments National, Europe et International - Paris - Charles de Gaulle

En 2005, la reprise du trafic s'est confirmée à Paris - Charles de Gaulle, le trafic atteignant 53,8 millions de passagers (y compris passagers en transit), en hausse de 5,0% par rapport à 2004. Comme en 2004, c'est le trafic international qui a tiré la croissance, avec 49,2 millions de passagers en 2005, soit une progression de 5,6% par rapport à 2004 (dont +4,5% pour l'Europe et +6,8% pour le reste du monde). L'année 2005 a notamment été marquée par l'accélération de la croissance vers le Moyen-Orient et une reprise significative du segment Amériques, tant pour l'Amérique du Nord (+8,7%) que pour l'Amérique du Sud (+11,5%).

La carte ci-dessous détaille la structure du trafic de Paris - Charles de Gaulle par zones géographiques. Elle fait apparaître le poids prépondérant du trafic international, qui représente plus de 90% du trafic total, avec un peu moins de 50% pour les destinations européennes et un peu plus de 40% pour les autres destinations internationales.



Poids de la zone/faisceaux dans le trafic Paris - Charles de Gaulle  
 → Données en millions de passagers (y compris passagers en transit) (évolution 2004/2005)

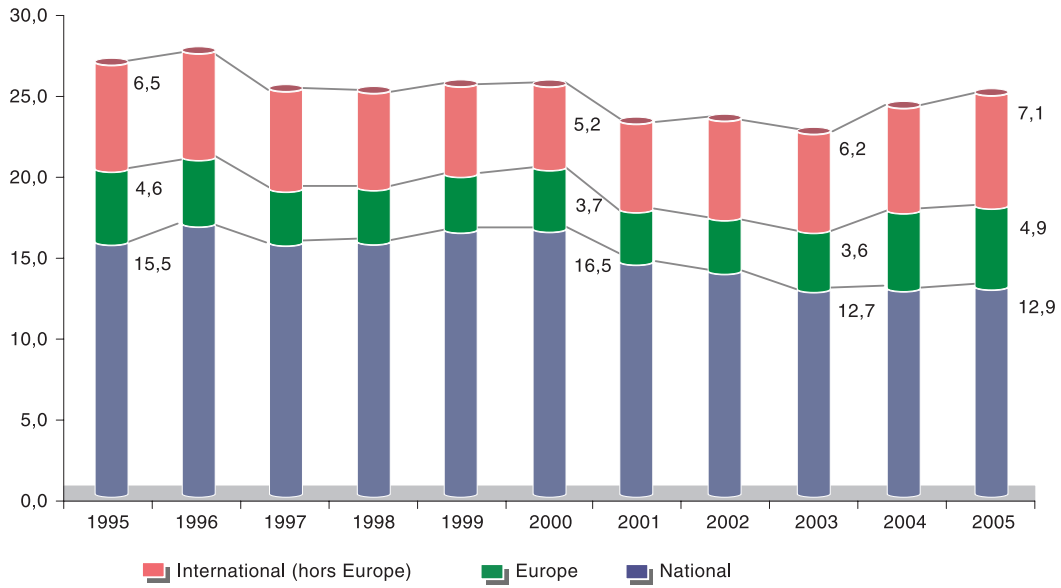
### Evolution du trafic à Paris - Orly

L'évolution du trafic à Paris - Orly a été moins favorable que celle de Paris - Charles de Gaulle, cet aéroport ayant subi le triple impact:

- de la mise en place de la plate-forme de correspondance de Paris - Charles de Gaulle, qui s'est traduite par le transfert vers cet aéroport d'un certain nombre de destinations jusqu'ici opérées par Air France depuis Paris - Orly. De même, un certain nombre de compagnies internationales, telles que American Airlines, Continental Airlines et El Al, souhaitant continuer à profiter des possibilités de correspondance avec le réseau Air France, ont transféré leurs opérations vers Paris - Charles de Gaulle;
- des difficultés rencontrées par le secteur aérien français (notamment Air Liberté) pendant la période 2000-2003; et
- de la forte concurrence du TGV sur le marché national (notamment celle du TGV Sud-Est).

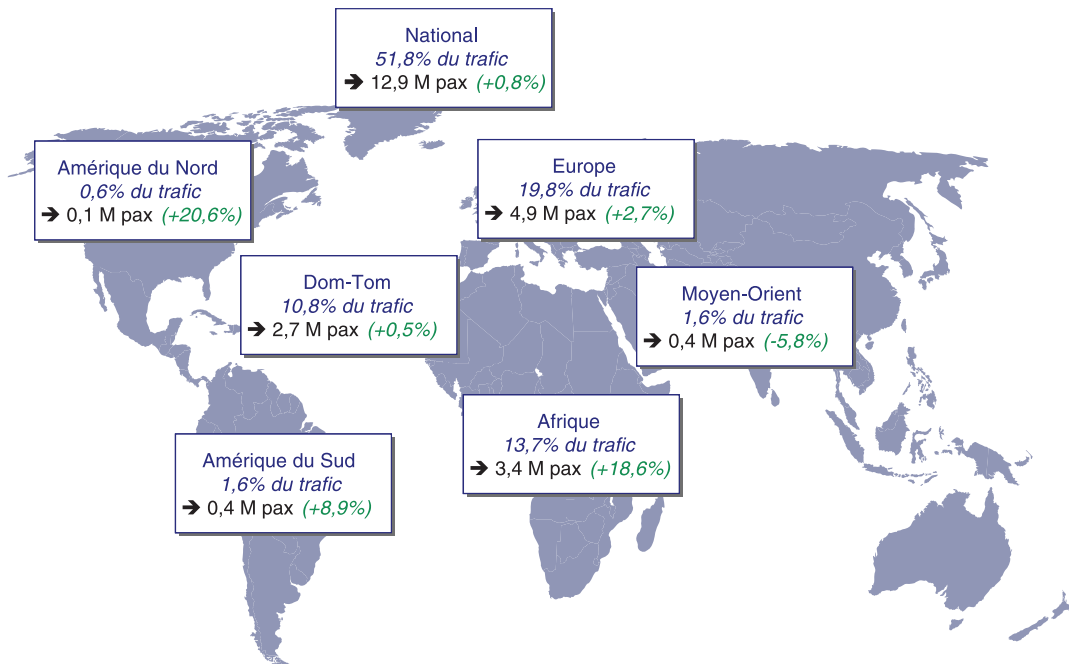
Après plusieurs années de stagnation, l'année 2004 a vu le retour à une croissance forte (+7,1%) sur la plate-forme de Paris - Orly, une reprise qui est confirmée en 2005 avec une hausse de trafic de +3,4% pour atteindre 24,9 millions de passagers, inférieure de seulement 0,5 million par rapport au niveau enregistré en 2000. Depuis 2003, c'est principalement le trafic international qui tire la croissance du trafic de cet aéroport, grâce notamment au dynamisme des destinations africaines et des vols vers les Caraïbes et le Mexique. La part du trafic européen s'est également accrue, notamment grâce à l'implantation sur Paris - Orly de compagnies à bas coût (*low cost*), et notamment d'easyJet. Conséquence de ces évolutions du mix-traffic, le taux d'emport moyen s'est progressivement amélioré pour l'ensemble du trafic de Paris - Orly, passant de 106 passagers par vol en moyenne en 2000 à 112 en 2005.

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Orly de 1995 à 2005.



Données en millions de passagers (y compris passagers en transit)  
Evolution des segments National, Europe et International - Paris-Orly

La carte ci-dessous détaille la structure du trafic 2005 de Paris - Orly par zones géographiques. Le trafic national reste légèrement majoritaire, 51,8% en 2005, grâce notamment au service La Navette d'Air France (vols à haute fréquence entre Paris et Nice, Toulouse, Marseille et Bordeaux).



Poids de la zone/faisceaux dans le trafic Paris - Orly  
→ Données en millions de passagers (y compris passagers en transit) (évolution 2004/2005)

### 6.2.3 L'évolution future du trafic aérien de passagers

#### 6.2.3.1 L'évolution future du trafic aérien de passagers au niveau mondial

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

Selon l'Airports Council International, la croissance du nombre de passagers sur le marché mondial pourrait être supérieure à 4% par an jusqu'en 2020. Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation européenne, anticipe un doublement des mouvements d'avions dans l'espace européen d'ici 2025 par rapport à 2003, ce qui équivaldrait à une croissance moyenne du nombre de passagers de l'ordre de 3,2% par an.

La plupart des études publient des données en passagers-kilomètres transportés ("**PKT**") (c'est-à-dire le nombre de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus). Le mode de calcul en PKT est différent de celui des gestionnaires d'aéroports qui comptabilisent les passagers. On estime que sur une longue période, la croissance des passagers dans les aéroports parisiens est inférieure de 1% à 1,5% à celle exprimée en PKT par les compagnies aériennes et les organisations d'aviation civile. Ceci s'explique par la croissance plus forte des vols long-courrier.

L'Association Internationale du Transport Aérien ("**IATA**") prévoit dans le *Passenger Forecast 2005-2009* que la croissance du trafic aérien en PKT sur la période 2005-2009 sera notamment tirée par la progression du trafic international, qui devrait augmenter de 5,6% par an en moyenne. Selon l'IATA, toutes les destinations au départ de l'Europe devraient croître de façon soutenue, avec en particulier le développement rapide du trafic vers le Moyen-Orient (+6,6% par an), l'Asie Pacifique (+5,9%) et l'Afrique (+5,7% par an). Le trafic avec l'Amérique du Nord devrait croître lui aussi, légèrement moins rapidement, de 5,3% par an selon l'IATA. Quant au trafic international à l'intérieur de l'Europe, l'IATA prévoit une croissance au rythme de 5,1% par an. Le trafic intraeuropéen bénéficiera notamment du dynamisme du trafic aérien en Europe centrale et orientale.

De son côté, Airbus estime dans le *Global Market Forecast 2004-2023* que le trafic passager va croître en moyenne de 5,3% par an en PKT entre 2004 et 2023. Selon l'avionneur, le trafic entre l'Europe et le Moyen-Orient devrait croître de 7,6% par an, celui avec l'Asie de 5,9% (notamment tiré par le trafic avec la Chine en croissance de 6,9%). Le trafic avec l'Amérique du Sud, de son côté, devrait croître de 5,8% par an, toujours selon Airbus.

Boeing, pour sa part, prévoit dans le *Current Market Outlook 2005* une croissance moyenne annuelle du trafic passager de 4,8% en PKT entre 2005 et 2024. Parmi les marchés en croissance, Boeing estime que le trafic entre l'Europe et l'Asie du Nord (Japon, Corée) devrait croître de 5,8% par an, tout comme celui avec l'Amérique du Sud. Selon Boeing, le trafic avec l'Asie du Sud-Ouest devrait croître de 5,6% par an et celui avec le Moyen-Orient de 5,1%.

#### 6.2.3.2 L'évolution future du trafic aérien de passagers en France

Comme pour le trafic mondial, les acteurs du marché aérien en France considèrent qu'une croissance régulière du trafic français est probable en l'absence d'événements imprévisibles, tels qu'une crise géopolitique. En revanche, il n'y a pas le même consensus quant au rythme de croissance qui pourrait être observé.

Dans le cadre de la préparation du CRE, Aéroports de Paris avait élaboré deux scénarii, avec des taux de croissance du trafic, respectivement, de 3,0% et de 3,5% sur la période. Les compagnies aériennes avaient, quant à elles, élaboré des scénarii plus optimistes dans le cadre du processus de consultation publique mené par les autorités de régulation. Elles avaient prévu une croissance moyenne de l'ordre de 4,5%. Cette estimation était notamment fondée sur leurs anticipations de la façon dont les marchés sur lesquels elles interviennent évolueront (de tels marchés peuvent concerner des segments géographiques, comme l'international, ou de clientèle, plus dynamiques que ceux dans le cadre desquels Aéroports de Paris intervient globalement), sur leurs programmes de vol et sur les commandes d'avions effectuées ou en option (ces programmes et commandes peuvent porter sur des horizons de temps plus courts que ceux privilégiés par un gestionnaire d'aéroports pour lequel les tendances de long terme sont plus importantes).



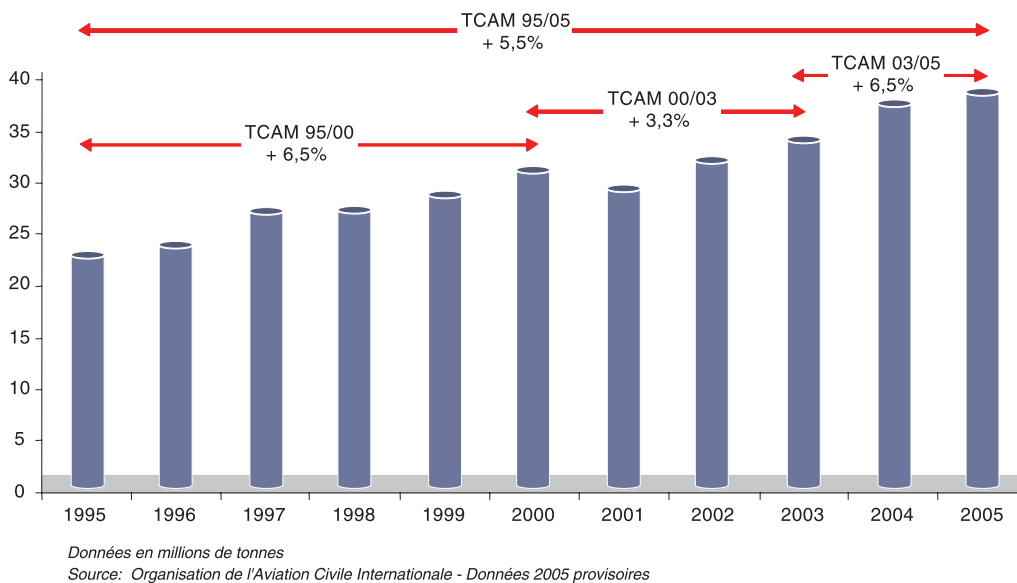
En particulier, si le trafic international devrait rester dynamique à moyen terme, certains éléments tendent à une modération de la croissance globale du trafic. Ces éléments portent notamment sur le degré de maturation atteint sur le marché national et sur le marché de l'Europe du Nord qui, combinés, représentent près de 40% du trafic total d'Aéroports de Paris en 2005. De même, la poursuite du développement du réseau de trains à grande vitesse, avec la montée en puissance programmée de liaisons internationales rapides entre Paris, Amsterdam, Francfort, Londres ou Genève, devrait restreindre la croissance annuelle potentielle du trafic sur les plates-formes d'Aéroports de Paris, sous la forme d'un détournement modal.

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 les cinq prochaines années. Par ailleurs, compte tenu de la nature incertaine des prévisions de trafic, le niveau de redevances est assujéti par le CRE à une formule d'ajustement en fonction du niveau réel de croissance du trafic. Voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires".

#### 6.2.4 Evolution du 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.

L'importance du trafic de fret aérien (international et intérieur confondus) a été multipliée entre 1960 et 2001, selon l'OACI, par 58, passant de 2 à 117 milliards de tonnes-kilomètres-transportées ("TKT"). Si l'on retient la définition donnée par l'IATA, le trafic est passé de 2,5 à 140 milliards de TKT sur cette même période (soit une multiplication par 56) (source: DGAC). Le schéma ci-dessous décrit l'évolution du trafic de fret sur les 10 dernières années au niveau mondial.



Aéroports de Paris a figuré au premier rang européen et au septième rang mondial du fret aérien (y compris le courrier) en 2005 avec un volume de 2,1 millions de tonnes traité (y compris le courrier) (soit environ 5% du tonnage mondial total). En 2004, les plates-formes gérées par Aéroports de Paris ont traité 87% du fret transporté sur les aéroports français (source: DGAC).

La plupart des études tablent sur une croissance mondiale du trafic aérien de fret en TKT comprise entre 5,5% et 6,3% par an en moyenne à l'horizon 2025. Elle devrait donc être supérieure au taux de croissance du trafic passagers. Ainsi, selon l'ACI, la croissance du trafic de fret devrait se poursuivre jusqu'en 2020, avec un taux estimé de l'ordre de 5,4% par an.

L'IATA indique dans le *Freight Forecast 2005-2009* que le trafic fret sur la période 2005-2009 devrait augmenter de 6,3% par an en moyenne, notamment grâce aux échanges avec l'Asie et plus particulièrement avec l'Inde et la Chine. Selon l'IATA, toutes les destinations au départ de l'Europe devraient connaître une croissance soutenue et le trafic fret avec l'Asie-Pacifique devrait augmenter annuellement de 5,7%, avec le Moyen-Orient de 5,1% et avec l'Afrique de 4,5%. L'IATA prévoit par ailleurs que le trafic international à l'intérieur de l'Europe devrait croître de 4,1%.

De son côté, Airbus estime dans le *Global Market Forecast 2004-2023* que le trafic fret va croître en moyenne de 5,9% par an entre 2004 et 2023. Selon l'avionneur, le trafic fret entre l'Europe et l'Asie devrait croître de 6,3% par an sur cette période, fortement tiré par le trafic avec la Chine qui progresserait de 7,1% par an. Le trafic fret entre l'Europe et le Moyen-Orient devrait, selon Airbus, progresser de 5,5%, celui avec l'Afrique de 5,7% et celui avec l'Amérique du Sud de 5,3%.

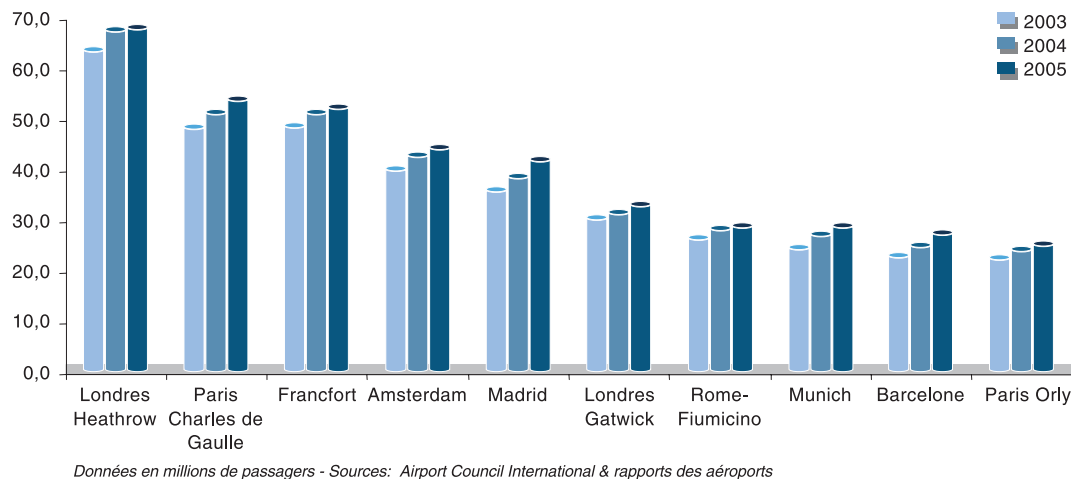
Boeing, pour sa part, prévoit dans le *Current Market Outlook 2005* une croissance moyenne annuelle du fret de 6,2% entre 2005 et 2024.

En France, la DGAC, dans une étude du mois d'octobre 2005, a estimé que le trafic de fret aérien français devrait connaître une croissance supérieure à 4% par an d'ici à 2025, grâce notamment à l'essor du transport express qui devrait devenir majoritaire.

### 6.2.5 Position d'Aéroports de Paris sur le marché aéroportuaire

Avec ses deux plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly, Aéroports de Paris occupe une position de premier plan sur le marché du transport aérien de passagers commerciaux en Europe et dans le monde.

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, qui présente la liste des dix aéroports européens ayant reçu le plus grand nombre de passagers en 2005 ainsi que l'évolution du nombre de passagers de 2003 à 2005 (source: Airports Council International), Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly figurent en effet respectivement à la deuxième place et à la dixième place européenne.



Grâce à ses deux plates-formes, le système aéroportuaire d'Aéroports de Paris occupe la deuxième place en Europe, avec un total de 78,7 millions de passagers en 2005, derrière Londres (122,7 millions de passagers en 2005, géré par BAA plc), mais devant Francfort (52,2 millions de passagers, géré par Fraport AG), Amsterdam (44,2 millions de passagers, géré par Schiphol Group), Madrid (41,9 millions de passagers, géré par Aena), Rome (32,8 millions de passagers, géré par Aeroporti di Roma) et Munich (28,6 millions de passagers, géré par Flughafen München GmbH).

Le système aéroportuaire parisien occupe également la sixième place au niveau mondial, derrière Londres (122,7 millions de passagers), New York (100 millions de passagers), Chicago (94,4 millions de passagers), Tokyo (94,8 millions de passagers) et Atlanta (85,9 millions de passagers) (sources: ACI et données des aéroports concernés).

### 6.2.5.1 Concurrence

Les différents métiers de la gestion aéroportuaire ainsi que l'évolution de son environnement réglementaire exposent le Groupe à différents types de concurrence.

#### **Concurrence avec les autres hubs**

Pour faire face au renforcement de la concurrence internationale dans le trafic aérien, de nombreuses compagnies bâtissent désormais des alliances en vue de mettre en réseau leurs différentes dessertes, de façon à maximiser l'offre proposée à leurs clients. Dans cette "mise en réseau", 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, qui accueille notamment la compagnie British Airways et les membres de l'alliance OneWorld, avec l'aéroport de Francfort, *hub* de Lufthansa et de ses partenaires de Star Alliance, et avec l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, deuxième base d'opérations du groupe Air France-KLM.

Dans une moindre mesure, le système aéroportuaire parisien est également en concurrence avec des *hubs* en développement, comme Madrid-Barajas, siège de la compagnie Iberia et Munich-Franz Josef Strauß, deuxième *hub* de Lufthansa. Sur certains types de trafic, par exemple le trafic à destination de l'Europe du Sud, de l'Europe de l'Est ou de la Scandinavie, Aéroports de Paris est en concurrence avec des aéroports fortement spécialisés sur ces destinations, à l'instar de Copenhague, Stockholm-Arlanda ou Vienne. Enfin, Aéroports de Paris est également 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 pour la compagnie Emirates.

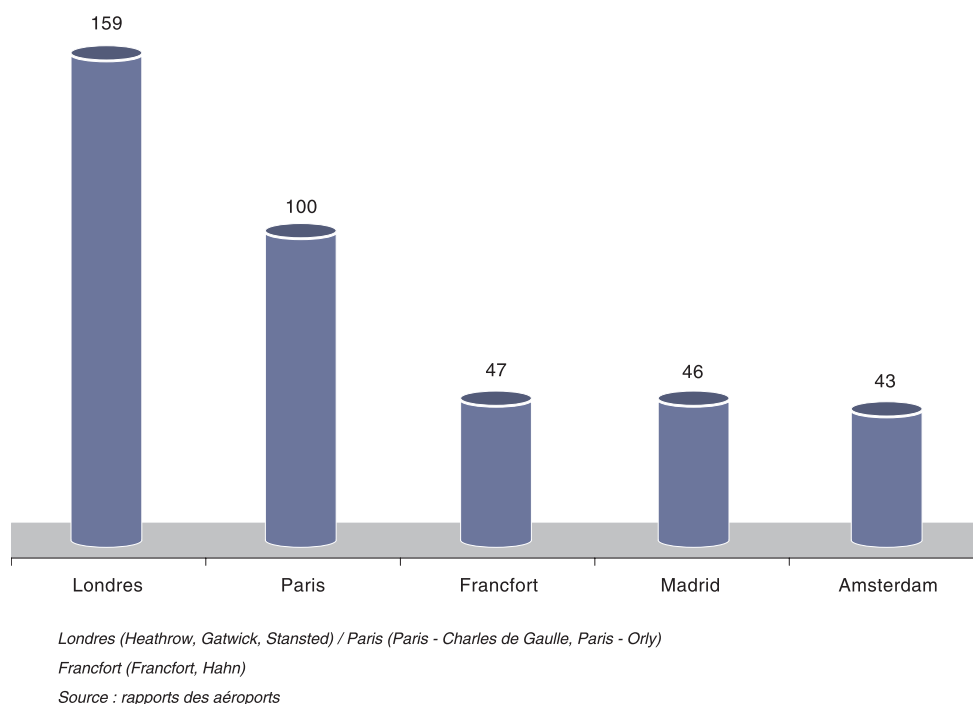
Face à cette concurrence, Aéroports de Paris dispose de plusieurs atouts qui expliquent l'importance de sa part de marché:

- sa situation géographique, au carrefour Nord-Sud de l'Europe occidentale, ce qui positionne idéalement Paris par rapport à la plupart des grandes destinations mondiales au départ de l'Europe, et l'absence de grands aéroports concurrents à moins de 300 kilomètres, situation unique en Europe continentale;
- l'attractivité de la France, tant d'un point de vue touristique que pour les investisseurs internationaux. La France est la première destination touristique mondiale avec plus de 75 millions de visiteurs en 2005 (source: Organisation mondiale du tourisme), c'est aussi la deuxième destination préférée pour les nouvelles implantations en Europe, avec 17% du total en 2004 (source: Cushman & Wakefield Healey & Baker 2004);
- l'importance économique de la région Ile de France, au niveau national, étant le principal pôle productif (30% du produit intérieur brut français, 32 % des exportations françaises<sup>5</sup>), décisionnel, éducatif et de recherche français;
- l'attraction qu'exerce Paris, première destination mondiale pour le tourisme d'affaires, première ville du monde pour les congrès internationaux, avec 229 congrès en 2005, et première offre hôtelière européenne avec 80.000 chambres (source: Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'assemblée nationale, janvier 2006);
- le réservoir considérable de demande de transport aérien que génère l'agglomération parisienne, qui est la première capitale urbaine européenne en termes de population en 2005, avec 9,9 millions d'habitants, devant Londres (9,3 millions), Madrid (4,9 millions), Bruxelles (4,5 millions) et Berlin (3,8 millions) (source: INSEE, 2005, unités urbaines de population/agglomérations);
- enfin, ce sont 25 millions d'habitants qui vivent à moins de 200 kilomètres des deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris.

<sup>5</sup> Paris-Ile de France Capitale Economique, <http://www.europinvest-paris.info>.

L'attractivité naturelle de Paris génère en effet un fort trafic origine/destination, ce qui explique la proportion élevée du trafic point à point dans le total du trafic d'Aéroports de Paris. Cette proportion atteint les trois-quarts du trafic en 2005 (75,4% sur le total des deux plates-formes Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly), contre un quart pour le trafic en correspondance. Le trafic point à point a ainsi représenté 59,0 millions de passagers en 2005 contre 19,3 millions de passagers en correspondance.

Le graphique ci-dessous montre le trafic origine-destination (trafic de point à point) d'Aéroports de Paris et des autres grands aéroports européens (index: Paris - Charles de Gaulle = 100).



Aéroports de Paris bénéficie en outre d'une forte densité du réseau de destinations desservies au départ de Paris. Paris est en deuxième position derrière Londres pour le nombre de villes desservies, mais largement devant Francfort et Amsterdam notamment s'agissant des villes qui ne sont desservies qu'au départ d'un seul grand aéroport en Europe.

Une conséquence des deux points précédents est la forte connectivité du *hub* de CDG 2: avec une moyenne de 17.900 correspondances hebdomadaires en moins de deux heures, le *hub* de Paris - Charles de Gaulle dépasse ses trois principaux concurrents européens que sont le *hub* de Lufthansa sur l'aéroport de Francfort avec 11.993 correspondances en moyenne, le *hub* de British Airways situé sur l'aéroport de Londres-Heathrow (près de Londres) avec 6.619 correspondances en moyenne et celui de KLM sur l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol avec 5.960 correspondances en moyenne (source: Air France-KLM).

Enfin, la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle bénéficie d'importantes réserves de croissance car ses installations aéronautiques sont inégalées en Europe. Avec ses deux doublets indépendants de pistes, cet aéroport est en mesure d'offrir durablement aux compagnies aériennes les capacités et les fréquences de vol qui sont essentielles pour la mise en œuvre de leur politique commerciale et le développement de leur réseau.

### **Concurrence avec les grands aéroports régionaux**

Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly sont les deux premiers aéroports français, devant les aéroports de Nice-Côte d'Azur (9,5 millions de passagers en 2005), de Lyon-Saint Exupéry (6,6 millions de passagers en 2005) et de Marseille-Provence (5,9 millions de passagers en 2005).

Le trafic des aéroports régionaux métropolitains français représente environ 52 millions de passagers en 2005. En 2004, 51% de ce trafic était national et 49% international (source: DGAC, décembre 2005). 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. Ce trafic direct échappe donc à Aéroports de Paris puisqu'il n'y a pas de correspondance sur le *hub* de Paris - Charles de Gaulle. Une étude récente de la DGAC<sup>6</sup> 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 au moins une correspondance dans un *hub* majeur. 35% de ces correspondances se font avec Paris - Charles de Gaulle. Seul Francfort attire plus de 10% de ce trafic de correspondance au départ des aéroports régionaux français, avec 12%. Les autres aéroports, (Amsterdam, Munich, Lyon, Milan, Madrid) captent chacun entre 5% et 8% de ce trafic. Paris - Charles de Gaulle apparaît donc bien comme la plaque tournante du trafic international moyen et long-courrier français, non seulement pour sa région de chalandise "naturelle", mais plus largement pour l'ensemble du territoire national.

### **Concurrence avec les aéroports spécialisés**

Dans la mesure où elles représentent désormais près de 11,9% du trafic passagers accueilli par l'aéroport de Paris - Orly, la présence des compagnies à bas coût dites *low cost*, au premier rang desquelles figurent easyJet et les compagnies du groupe TUI (notamment Corsair), constitue pour les prochaines années un facteur de développement majeur de cette plate-forme.

Sur ce segment des compagnies à bas coût, l'aéroport de Paris - Orly est concurrencé par l'aéroport de Beauvais-Tillé, situé sur la commune de Tillé au nord de Beauvais dans l'Oise à environ 80 kilomètres de Paris. Doté de trois pistes, cet aéroport, qui est géré par la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, héberge plusieurs compagnies *low cost* qui ne sont pas implantées sur Paris - Orly (telles que Ryanair, Sterling, Wizzair et Blue Air) et a accueilli 1,85 million de passagers en 2005.

L'aéroport de Paris - Orly se différencie de cet aéroport par un registre plus haut de gamme qui se caractérise par sa proximité avec Paris, la qualité de ses installations (équipement des pistes, embarquement des passagers au moyen de passerelles), ainsi que la diversité des commerces que peuvent visiter les passagers et la qualité des services qui leur sont offerts dans les terminaux.

### **Concurrence avec les autres moyens de transport**

En Europe, le transport aérien est concurrencé par le rail et dans une moindre mesure par la voiture. Le temps total de trajet en train reste le facteur de choix dominant des passagers entre les deux modes de transport et structure très fortement la part de marché relative du train et de l'aérien. 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. La zone de concurrence correspond aux trajets d'une durée comprise entre trois et quatre heures. L'aéroport de Paris - Orly, et dans une mesure moindre celui de Paris - Charles de Gaulle, sont confrontés à cette concurrence, qui devrait s'accroître avec la densité croissante du réseau de TGV français.

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 annuellement près de 3 millions de passagers. Par ailleurs, Aéroports de Paris entend maintenir une qualité de service élevée qui devrait permettre à l'aéroport de Paris - Orly de limiter les pertes de parts de marché par rapport au train dans les années à venir.

<sup>6</sup> Notes thématiques de la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC, "Aéroports régionaux, le trafic international devient majoritaire" (décembre 2005).

## **Concurrence sur le marché du fret**

Les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly ont traité en 2005 un total de 2,117 millions de tonnes de fret et courrier. Cette performance positionne Paris au premier rang européen devant Francfort, Londres et Amsterdam. L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle occupait également en 2005 la septième place mondiale, derrière les aéroports de Memphis, Hong Kong, Tokyo, Anchorage, Séoul et Los Angeles International. Au niveau national, Paris occupe la première place devant les aéroports de Toulouse, Marseille, Bâle Mulhouse et Lyon (source: Union des Aéroports français, chiffres 2004).

Les principaux concurrents en Europe en matière de fret aérien sont Francfort (1,999 millions de tonnes), Amsterdam (1,496 millions de tonnes), qui en ont fait un axe important de leur stratégie de développement. Les aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick, Stansted) (1,496 million de tonnes), bien que générant un trafic fret important, desservent en effet principalement le marché de l'agglomération londonienne et le marché anglais et ne sont pas des concurrents directs pour la desserte de l'Europe continentale, ne bénéficiant pas des mêmes facilités d'accès, notamment autoroutières. Dans une moindre mesure, Cargolux opère un nombre important de vols tout cargo à partir du Luxembourg. Emirates cherche enfin à monter en puissance à partir de son *hub* de Dubaï.

Face à cette concurrence, les plates-formes parisiennes, au premier rang desquelles Paris - Charles de Gaulle, bénéficient d'atouts importants. En premier lieu, Paris et la région Ile de France constituent un carrefour pour les échanges économiques grâce à la présence de nombreuses sociétés multinationales et d'un tissu très dense de PME/PMI, d'un des premiers bassins d'emplois d'Europe, d'une desserte terrestre exceptionnelle à la croisée des réseaux autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest et d'une excellente position géographique en Europe.

En outre, 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. Cette proximité permet une interconnexion des trois réseaux, ce qui autorise un nombre plus élevé de possibilités de correspondances. L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est ainsi le seul aéroport *hub* européen à disposer d'un *hub* cargo (les *hubs* d'UPS, TNT et DHL se situent en effet sur les aéroports de Liège, Cologne et Bruxelles).

FedEx est le plus gros transporteur de fret aérien au monde, avec 14,5 milliards de TKT en 2004 (source: IATA). Le groupe Air France-KLM est le deuxième acteur mondial, derrière FedEx, avec 10,1 milliards de TKT, et le premier transporteur mondial de fret général (hors fret express). La puissance du groupe Air France-KLM est renforcée par la première place de l'alliance SkyTeam en matière de fret, devant Star Alliance, grâce notamment à des acteurs importants comme Korean Air et Northwest.

Enfin, Aéroports de Paris dispose de l'espace suffisant pour accompagner les entreprises déjà implantées sur ses plates-formes dans leur croissance, notamment par la mise à disposition d'aires de stationnement avion ou des terrains nécessaires à l'implantation ou à l'agrandissement de gares de fret.

### **6.3 Description des principales activités d'Aéroports de Paris**

#### **6.3.1 Présentation du Groupe**

Aéroports de Paris est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer les aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ainsi que 10 autres plates-formes d'aviation générale ouvertes à la circulation aérienne publique en Ile de France. Il en garantit le fonctionnement et le développement, assurant à ce titre une mission de service public (pour une description de cette mission de service public, voir paragraphe 6.6.2.7 – "Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)").

Aéroports de Paris exerce en outre, directement ou au travers de filiales, des activités en matière immobilière, des activités d'assistance en escale et diverses autres activités permettant de valoriser ses compétences, telles que le développement d'activités de gestion aéroportuaire ou d'ingénierie aéroportuaire à l'étranger, les services spécialisés de télécommunications et l'exploitation de boutiques dans les aéroports du Groupe.

Les activités du Groupe sont réparties en quatre segments principaux:

- Les **services aéroportuaires**, qui regroupent l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire d'aéroports: conception, construction et exploitation des aérogares, pistes et autres infrastructures, affectation des ressources aéroportuaires, aménagement et location des espaces nécessaires pour la fourniture de services aux passagers et au public au sein des aérogares, et autres services annexes (parkings, tri des bagages, sûreté, stationnement des avions).
- Le développement et l'exploitation de l'**immobilier** sur les emprises des plates-formes hors aérogares.
- **L'assistance en escale et les prestations annexes**. L'assistance en escale, qui comprend notamment l'enregistrement des passagers, le traitement des bagages, l'assistance des avions en piste (nettoyage cabine, guidage arrivée/départ, assistance au placement et au décollage, etc.) et le transfert du fret, est une activité soumise à la concurrence en application de la directive européenne n°96/67/CE du 15 octobre 1996.
- **Autres activités**: gestion des aéroports à l'étranger, ingénierie, télécommunications spécialisées, exploitation de boutiques.

Le tableau ci-dessous indique le chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) et le résultat opérationnel du Groupe par segment pour les exercices clos les 31 décembre 2004 et 2005 (en normes IFRS).

(en millions d'euros)	2004		2005	
	Chiffre d'affaires*	Résultat opérationnel	Chiffre d'affaires*	Résultat opérationnel
Services aéroportuaires:	1.498,3	308,3	1.600,6	403,4
Immobilier:	158,3	38,2	162,1	33,8
Escale et prestations annexes:	168,4	(4,7)	167,9	(12,2)
Autres activités:	170,7	15,1	199,8	16,1
Eléments non affectés**:	-	(82,0)	-	(86,0)
Eliminations intersegments:	(184,0)	(0,1)	(215,8)	(0,5)
<b>Total</b>	<b>1.811,7</b>	<b>274,8</b>	<b>1.914,6</b>	<b>354,7</b>

\* Produits des activités ordinaires.

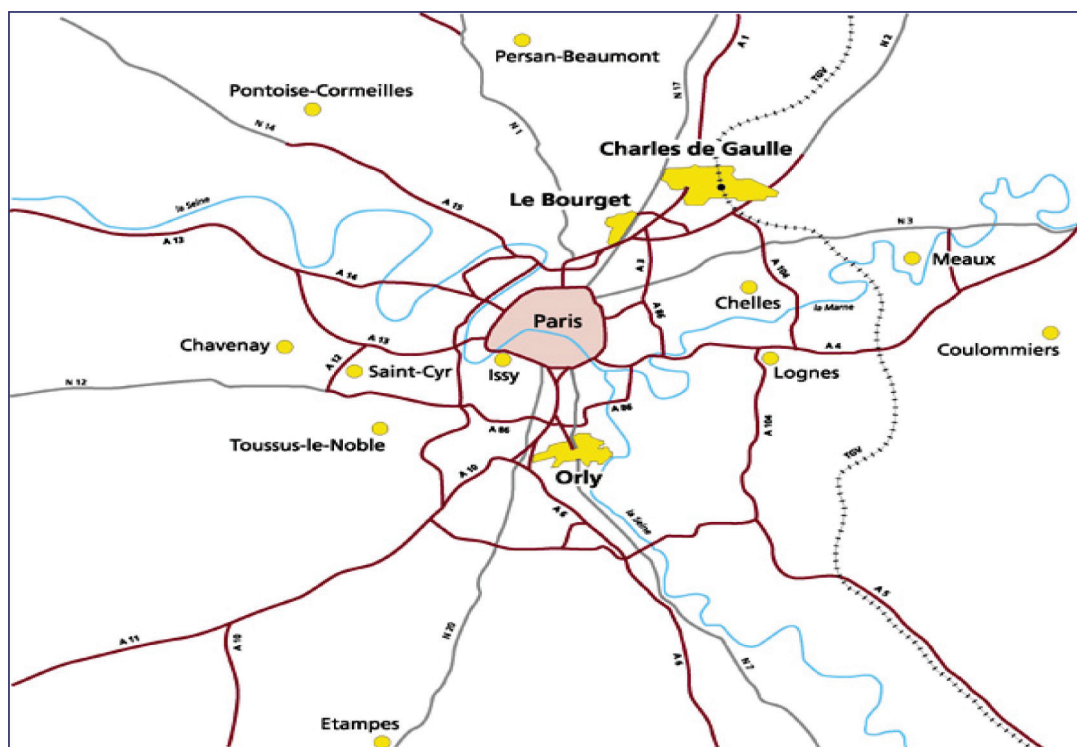
\*\* Principalement frais de siège.

### 6.3.2 Services aéroportuaires

Aéroports de Paris est le deuxième groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire. Le système aéroportuaire du Groupe est également le sixième mondial sur la base du nombre de passagers en 2005 et le septième aéroport mondial pour le fret aérien (y compris le courrier). Ses trois principales plates-formes lui donnent une grande complémentarité sur son secteur pour profiter des différentes sources de trafic:

- Paris - Charles de Gaulle, plate-forme spécialisée pour le trafic long courrier, qu'il soit de point à point ou de correspondance, est le *hub* mondial du groupe Air France-KLM, le *hub* européen de l'alliance SkyTeam et de la compagnie FedEx et la première plate-forme de correspondance en Europe en nombre d'opportunités de correspondance offertes en moins de deux heures;
- Paris - Orly, aéroport de proximité spécialisé dans le trafic point à point, sur les destinations métropolitaines (notamment La Navette d'Air France), d'Europe du Sud, des Dom-Tom et de l'Afrique du Nord (notamment du Maghreb), accueille également les compagnies à bas coût (*low cost*) desservant principalement l'Europe et les compagnies spécialisées dans le trafic de loisir moyen et long-courrier (*charter*); et
- Paris - Le Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe.

La carte ci-dessous présente la localisation des aéroports et aérodromes détenus et gérés par la Société.



Le dynamisme et la position privilégiée du Groupe sur le marché aéroportuaire se manifestent par les chiffres clés suivants pour l'exercice 2005:

- 78,7 millions de passagers, dont 77,8% de passagers internationaux (y compris Europe) et 24,6% en correspondance.
- plus de 736.600 mouvements d'avions desservent environ 550 villes dans 134 pays.
- 141.000 passagers empruntant les terminaux de Paris - Charles de Gaulle les jours de pointe et 64.000 ceux de Paris - Orly.
- 2,117 millions de tonnes de fret (y compris le courrier).
- Près de 34.000 m<sup>2</sup> d'espaces commerciaux, bars et restaurants qui ont dégagé un chiffre d'affaires global de 256,3 millions d'euros en 2005.
- 10.688 salariés du Groupe au 31 décembre 2005, auxquels s'ajoutent plus de 100.000 salariés du millier d'entreprises présentes sur les aéroports, soit au total plus de 300.000 emplois, environ, directs et indirects de la région Ile de France liés aux activités d'Aéroports de Paris.

#### 6.3.2.1 Paris - Charles de Gaulle

##### **Description générale de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle**

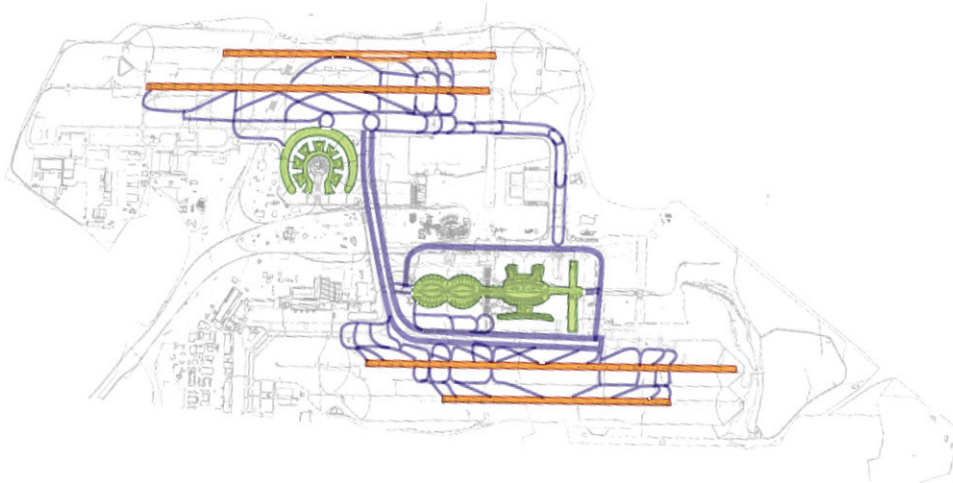
La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, située au nord de Paris, est implantée sur 3.257 hectares. Elle est dotée de quatre pistes (organisées en deux doublets parallèles indépendants) d'une capacité



maximale de programmation de 120 mouvements par heure (limitée actuellement à la programmation de 108 mouvements par heure), de trois terminaux passagers: CDG 1 (trafic international et Schengen, qui regroupe notamment les compagnies de Star Alliance), CDG 2 (trafic international et Schengen, qui regroupe notamment les vols de la compagnie Air France et de ses partenaires de l'alliance SkyTeam et ceux des compagnies de l'alliance OneWorld) et CDG 3 (trafic *charter* et compagnies à bas coût (*low cost*), et de six gares de fret (pour une description de l'activité fret de Paris - Charles de Gaulle, voir paragraphe 6.3.2.5 – "L'activité du fret aérien"). Les trois terminaux de Paris - Charles de Gaulle représentent une capacité nominale de 47,1 millions de passagers.

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle permet en outre des correspondances train/avion grâce à la présence de la gare ferroviaire TGV qui dessert Bruxelles par le Thalys, ainsi que les régions françaises reliées au réseau TGV.

Le schéma ci-dessous présente le plan de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.



L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle 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 (voir paragraphe 6.3.2.2 – "Paris - Orly"). Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, qui est la porte d'entrée du monde en France.

### **Les villes desservies**

Au total, plus de 516 villes dans le monde ont été desservies au départ de Paris - Charles de Gaulle en 2005. Près de 58% d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine (soit 298 villes), plus de 39% d'entre elles sont desservies plus de cinq fois par semaine (soit 203 villes), et plus 20% d'entre elles sont desservies plus de 20 fois par semaine (soit 112 villes), dont 67 en Europe et 32 ailleurs à l'international.

Le tableau ci-dessous décrit le nombre de villes desservies en 2005 au départ de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, par fréquences hebdomadaires et par zones géographiques.

	Au moins 1 fois par semaine	Plus de 5 fois par semaine	Plus de 10 fois par semaine	Plus de 20 fois par semaine
National	17	14	14	13
Europe	146	95	81	67
Afrique	51	31	19	7
Amérique du Nord	19	17	16	13
Dom-Tom	5	2	1	0
Amérique du Sud	14	10	8	2
Moyen-Orient	22	15	13	3
Asie Pacifique	24	19	15	7
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>203</b>	<b>167</b>	<b>112</b>

## **La nature du trafic**

Le trafic point à point représente plus des deux-tiers du trafic de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. Outre cet abondant trafic origine/destination, la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle est également idéalement localisée pour attirer le trafic de correspondance. La situation de Paris, au centre Nord-Sud de l'Europe de l'Ouest, place en effet Paris à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes d'Europe occidentale. Cette situation géographique est idéale pour alimenter le trafic long-courrier au départ de Paris par du trafic de "rabattement" (ou *feeder* en anglais) en provenance des autres grands bassins de population et de demande d'Europe occidentale.

Reconnaissant le potentiel qu'elle pourrait tirer de la localisation géographique exceptionnelle de l'aéroport, la compagnie Air France a choisi de mettre en place à Paris - Charles de Gaulle, base historique de ses opérations depuis le milieu des années 1970, une organisation dite de plate-forme de correspondance (*hub*). Ce choix stratégique, fait en 1995 et mis en œuvre dès l'été 1996, a été immédiatement mis à exécution, grâce notamment à la mise en service par Aéroports de Paris des installations nécessaires pour dégager les capacités et adapter les installations de la plate-forme.

En l'espace de quelques années, Paris - Charles de Gaulle est devenu le *hub* mondial de la compagnie Air France et le principal *hub* européen de l'alliance SkyTeam, les vols opérés par Air France et ses partenaires de SkyTeam étant hébergés par priorité sur le terminal CDG 2. CDG 2 est aujourd'hui le plus performant des *hubs* européens par le nombre d'opportunités de correspondances possibles entre vols moyens et longs-courriers (source: Air France-KLM). En moyenne, le *hub* de CDG 2 enregistre environ 800 vols par jour, offre 17.900 opportunités de connexions en moins de deux heures par semaine; il accueille quotidiennement en moyenne 115.000 passagers à l'arrivée et au départ, plus de 23.000 passagers en correspondance et 35.000 bagages en correspondance.

## **Les compagnies aériennes**

La répartition du trafic par compagnie aérienne traduit le poids grandissant des alliances. A titre d'illustration, 76,9% du trafic passagers (soit près de 41,4 millions de passagers) a été traité en 2005 par des compagnies membres de l'une des trois alliances installées sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle (SkyTeam, Star Alliance et OneWorld). A elles seules, les compagnies membres de SkyTeam (AeroMexico, Air France-KLM, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, Continental Airlines, Northwest Airlines et Korean Air) ont représenté 62,5% du trafic total de la plate-forme, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

	<b>Trafic 2005</b>	<b>% trafic total*</b>
Skyteam	33,6	62,5%
Star Alliance	4,7	8,7%
OneWorld	3,1	5,7%
Autres compagnies	12,4	23,1%

*Données 2005 en millions de passagers*  
*\* Trafic de Paris - Charles de Gaulle*

La présence des alliances est confortée grâce à une allocation des ressources adaptée à leurs stratégies commerciales respectives. Aéroports de Paris localise de façon préférentielle les vols des compagnies membres de Star Alliance (United Airlines, Lufthansa, etc.) dans le terminal CDG 1, ceux des compagnies membres de OneWorld (British Airways, American Airlines, Cathay Pacific, Qantas, etc.) dans les terminaux CDG 2A et 2B, et ceux des compagnies membres de SkyTeam dans les terminaux CDG 2C, 2D, 2E et 2F.

Le tableau ci-dessous présente les dix compagnies aériennes représentant le plus grand nombre de passagers sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle:

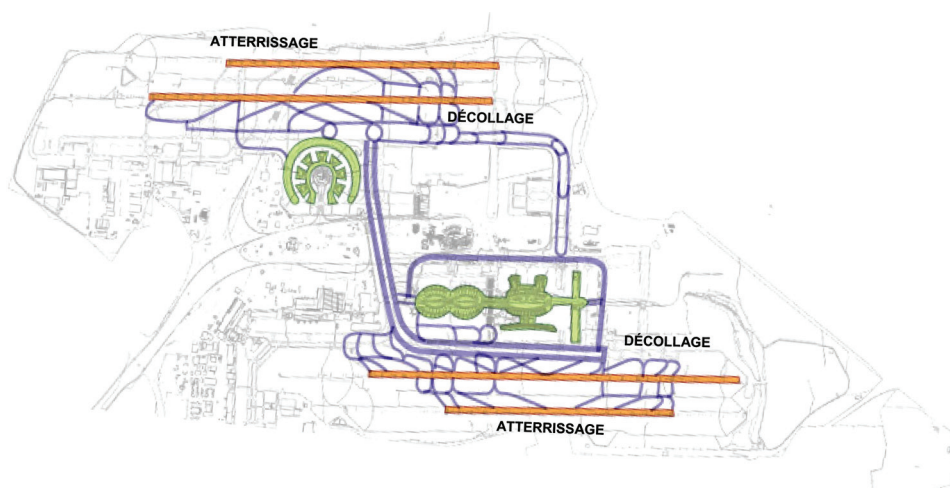
Compagnie	Passagers	% total
Air France-KLM	30.557,2	56,8%
Lufthansa	1.258,3	2,3%
British Airways	1.257,9	2,3%
Alitalia	1.067,4	2,0%
easyJet	953,5	1,8%
Delta Airlines	827,6	1,5%
American Airlines	713,2	1,3%
Star Europe	679,3	1,3%
SAS Scandinavian Airlines	613,8	1,1%
Air Horizons	540,0	1,0%

*Données 2005 en milliers de passagers*

### **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, comparable à ceux des aéroports d'Atlanta et de Dallas-Fort Worth aux Etats-Unis. Les deux pistes originelles placées au sud et au nord de l'aéroport ont chacune été doublées par une nouvelle piste (en 1998 et en 2000).

La disposition physique de ces deux doublets de pistes permet leur utilisation indépendante (deux avions peuvent ainsi réaliser simultanément leur approche vers les deux doublets). Par ailleurs, 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. Le fonctionnement des doublets est illustré par le schéma suivant.



Grâce à ce système, la plate-forme peut actuellement programmer 108 mouvements (arrivées/départs) par heure, chiffre qui devrait être porté à 120 à l'horizon 2010. Pour absorber le trafic, l'aéroport dispose d'environ 80 postes de stationnement avions au contact et d'un peu plus de 100 postes au large.

### **Les accès à la plate-forme Paris - Charles de Gaulle**

La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transports routier et ferroviaire qui la rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des

entreprises exerçant leur activité au sein de l'aéroport, et la place à la pointe des pôles aéroportuaires en termes d'intermodalité. Les principaux accès sont les suivants:

- L'autoroute A1 (autoroute du Nord) relie Paris à Bruxelles. Pour les passagers provenant de Paris, l'autoroute A1 se situe à côté du boulevard périphérique de Paris. Elle est reliée aux autoroutes A3 (Paris Est), A86 et A104 (la Francilienne). Les autoroutes A1 et A3 sont pour le moment le principal accès routier à l'aéroport.
- L'autoroute A104, accessible par l'est de l'aéroport, via la RN2, assure un accès secondaire à l'aéroport, qui deviendra un accès principal direct par l'Est lorsque la Francilienne sera bouclée à l'Est, ce qui est prévu pour 2011.
- Une gare TGV au cœur du terminal CDG 2 qui a permis, en 2005, à 2,3 millions de passagers de relier le réseau à grande vitesse le plus dense du monde avec plus de 60 liaisons par jour vers Bruxelles et la province (Lyon, Lille, Marseille et Rennes).
- Deux stations de RER (CDG 1 et CDG 2) qui placent l'aéroport à 30 minutes de Paris.
- Une importante gare routière associée à la gare RER de CDG 1, qui permet une desserte en transport en commun sur toute la région limitrophe de l'aéroport. Chaque terminal dispose en outre d'un espace spécifiquement conçu pour permettre aux passagers de rejoindre rapidement les transports en commun routiers qui offrent un choix important de destinations.
- L'ensemble des installations est desservi par 220 kilomètres de routes, dont Aéroports de Paris est le gestionnaire.

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle compte un peu plus de 28.000 places de parking. Sur ce total, environ 19.400 places de stationnement sont mises à la disposition des passagers et du public, dont plus de 15.400 places en parcs proches (au contact direct des terminaux) et environ 4.000 places en parcs plus éloignés, à tarifs réduits et desservis par navettes de bus. Un peu plus de 6.300 places correspondent à des parcs réservés aux personnels travaillant sur l'aéroport. Le solde est utilisé par des professionnels opérant sur la plate-forme (loueurs de voitures, taxis, cars de groupes, navettes de bus).

En 2005, environ 26,1% des passagers au départ de la région Ile de France se sont rendus à l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle en voiture privée (y compris des voitures de location), 33,5% en taxi et 40,4% par transports en commun (train, bus). 46% des passagers au départ ou à l'arrivée viennent du centre de Paris ou s'y rendent.

Aéroports de Paris, en association avec la SNCF et Réseau Ferré de France, a développé le projet CDG Express, au sein d'un groupement d'intérêt économique constitué à cet effet (GIE "CDG Express"). Ce projet consiste en la réalisation d'un lien ferroviaire rapide de 32 kilomètres, qui reliera la gare de Paris Est à la gare TGV de CDG 2, en 20 minutes. Le service devrait être disponible 365 jours par an, sur une plage horaire étendue, avec un train toutes les 15 minutes, et avec une fiabilité opérationnelle et un confort passager élevés. Dans la mesure où il permettra d'améliorer la liaison entre le centre de Paris et l'aéroport Paris - Charles de Gaulle, le projet CDG Express est accueilli favorablement par Aéroports de Paris. Le tracé définitif de cette future liaison a été adopté à la suite du débat public qui s'est tenu en 2004 sous l'égide de la Commission nationale du débat public à l'issue duquel a été retenue la solution dite "Virgule", qui fait usage au maximum des voies de chemin de fer existantes et minimise le besoin en percement de tunnels. Le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 a inscrit le projet CDG Express au titre des priorités devant faire l'objet d'une réalisation. L'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a mis en place le cadre réglementaire nécessaire pour la réalisation de cette opération, sous la responsabilité de l'Etat. En conséquence le GIE "CDG Express" est en cours de dissolution et les études réalisées seront transférées à l'entité à laquelle sera confiée la réalisation du projet. La mise en service de CDG Express est prévue pour 2012.

Il est prévu que le financement, la construction, la maintenance et l'exploitation de cette liaison soient confiés par l'Etat à une entreprise (ou un consortium d'entreprises) dans le cadre d'une concession. Aéroports de Paris pourra être amené à apporter son concours à l'Etat pour la préparation, la mise au

point des éléments de base, la définition des conditions de la viabilité économique de la liaison CDG Express. Le Groupe pourrait par ailleurs être amené à étudier son éventuelle participation à la promotion de la liaison CDG Express.

### **Stratégie de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle**

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 en s'appuyant sur les atouts que constituent l'attractivité naturelle de la région Ile de France et la qualité de ses infrastructures aéroportuaires, en affirmant son rôle de plate-forme intermodale (air, rail, route) et en consolidant ses positions sur le trafic de correspondance. Il s'est fixé pour objectifs de:

- accroître la capacité d'accueil de l'aéroport, avec la réalisation de nouvelles infrastructures (satellites S3 puis S4, terminal régional CDG 2G en particulier), la rénovation de terminaux existants et l'optimisation de l'utilisation des infrastructures;
- 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 et en améliorant la liaison entre les terminaux CDG 1 et CDG 2;
- améliorer la qualité de service aux clients de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. A l'égard des passagers, cette amélioration doit se traduire par 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 à mobilité réduite et par une augmentation sensible du nombre de postes avions au contact des aérogares; et
- mettre en œuvre une politique commerciale compétitive grâce notamment à une dynamisation accrue des surfaces commerciales de l'aéroport, 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 (sûreté, consommation d'énergie, etc.).

### **Programme d'investissements sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle**

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 va mettre en place un programme ambitieux d'investissement sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle afin d'accroître la capacité d'accueil de ses terminaux et la qualité de ses équipements. Actuellement, les infrastructures dédiées au trafic passagers dans le *hub* de Paris - Charles de Gaulle sont saturées, en raison notamment de l'indisponibilité temporaire de la salle d'embarquement du terminal CDG 2E et des travaux de rénovation en cours du terminal CDG 1, programmés pour se poursuivre jusqu'en 2008. Cette indisponibilité a contraint la Société à transférer vers les autres terminaux de la plate-forme les compagnies qui opéraient dans les terminaux en travaux et à procéder à un certain nombre d'adaptations temporaires (internationalisation du terminal CDG 2B pour assurer le traitement des vols moyen-courrier du terminal CDG 2E, création de portes d'embarquement supplémentaires au terminal CDG 2D pour accueillir le trafic Schengen dont une partie était jusqu'alors traitée au terminal CDG 2B, etc.).

Plusieurs investissements concourent directement à l'achèvement du *hub* de CDG 2, parmi lesquels peuvent être cités:

- l'achèvement des travaux du satellite S3 situé à l'est des terminaux CDG 2E et CDG 2F dont la vocation est d'améliorer les performances du *hub* de CDG 2, grâce à la capacité supplémentaire qu'il apporte (8,5 millions de passagers), et à l'augmentation du nombre d'avions traités au contact de l'aérogare qu'il permet (plus de 20 postes avion). Le satellite S3 pourra également accueillir simultanément plusieurs avions gros porteurs de type Airbus A380. Pour ces travaux, dont l'achèvement est prévu entre juin et octobre 2007, Aéroports de Paris a prévu d'investir une

somme d'environ 198 millions d'euros en 2006 (avant éventuels surcoûts résultant de retards liés à la construction des charpentes), étant précisé que le budget global 2006-2010 s'élève à environ 333,9 millions d'euros (y compris le système de transport LISA, métro automatique qui reliera l'isthme sur terminal CDG 2E au futur satellite S3);

- la première phase de la mise en service du Tri Bagages Est ("**TBE**"), système de tri des bagages entièrement automatisé intégrant l'inspection filtrage des bagages de soute à 100%, est prévue au second semestre 2006. Le TBE représente pour la Société un investissement de 25 millions d'euros en 2006 et 131,8 millions d'euros sur la période 2006-2010. Ce système de tri des bagages intégré permettra le traitement automatique de l'ensemble des bagages des terminaux CDG 2E, CDG 2F puis du satellite S3;
- le début des études relatives au satellite S4, complément du satellite S3 pour le *hub* de Paris - Charles de Gaulle, devant être relié au terminal CDG 2E par le prolongement de la ligne LISA. La mise en service de ce satellite est actuellement programmée pour 2012. La capacité prévisionnelle du satellite S4 sera d'environ 7,2 millions de passagers par an.

Parmi les autres investissements significatifs devant être réalisés par la Société en 2006 au titre de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle figurent:

- la fin des travaux (débutés en 2002) de la première ligne du futur métro automatique destiné à relier CDG 1 et CDG 2, qui contribuera à l'aménagement et à la desserte des zones d'activités de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et renforcera leur interconnexion avec les gares SNCF. Ce projet, baptisé "**CDGVal**" et dont l'achèvement est prévu pour fin 2006, représente un budget de 42,4 millions d'euros sur la période 2006-2007;
- la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E consécutivement à l'effondrement d'une partie de la voûte de celle-ci le 23 mai 2004. Ces travaux, dont l'achèvement est prévu pour le premier trimestre 2008, représentent un investissement total sur 2006-2010 d'environ 124,5 millions d'euros (dont 27,3 millions pour l'année 2006). La réouverture de cette salle d'embarquement permettra de remettre en service 14 postes avions au contact direct de l'aérogare et représentera une capacité nominale de 7,5 millions de passagers par an. Pour faire face au déficit en postes de stationnement gros porteurs dans l'intervalle, trois postes seront créés sur les aires LIMA, à proximité du futur satellite S4;
- le début des travaux relatifs au terminal régional de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle ("**T2G**"), qui sera destiné aux passagers de l'espace Schengen voyageant sur des appareils de 50 à 100 places. Ce terminal, d'une capacité nominale de 3 millions de passagers par an et les installations annexes représentent un investissement sur la période 2006-2010 de 80,1 millions d'euros, dont 6,7 millions d'euros pour 2006 (achèvement programmé au premier semestre 2008);
- la poursuite de la rénovation du terminal CDG 1, démarrée en 2004, pour un montant total estimé, sur la période 2006-2010, à 175,3 millions d'euros. Les travaux de rénovation s'effectuent en quatre phases, chacune immobilisant un quart du terminal (soit une capacité de 2,5 millions de passagers). La mise en exploitation du premier quart rénové de ce terminal est intervenue en décembre 2005. En 2006, la Société a prévu d'investir 41,5 millions d'euros dans ce projet, dont l'achèvement définitif est prévu au quatrième trimestre 2008;
- les investissements nécessaires à l'accueil de l'Airbus A380. Avec le satellite S3 et les postes aux aérogares CDG 1 (2 postes) 2A, 2C et 2E, la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle aura 11 postes A380 au contact en 2008, situation comparable à celles de ses principaux concurrents; et
- l'augmentation d'environ 5.100 places de stationnement automobiles (stationnement public) entre 2006 et 2010 (création nette d'environ 4.300 places à laquelle s'ajoute la réallocation au stationnement public de 800 places).

A l'issue de la réalisation de tous ces investissements, la capacité d'accueil de Paris - Charles de Gaulle passera de 47,1 millions de passagers à 66,5 millions de passagers en 2010.

Le tableau ci-dessous synthétise, sur la base du tableau annexé au CRE, les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle pour la période 2006-2010.

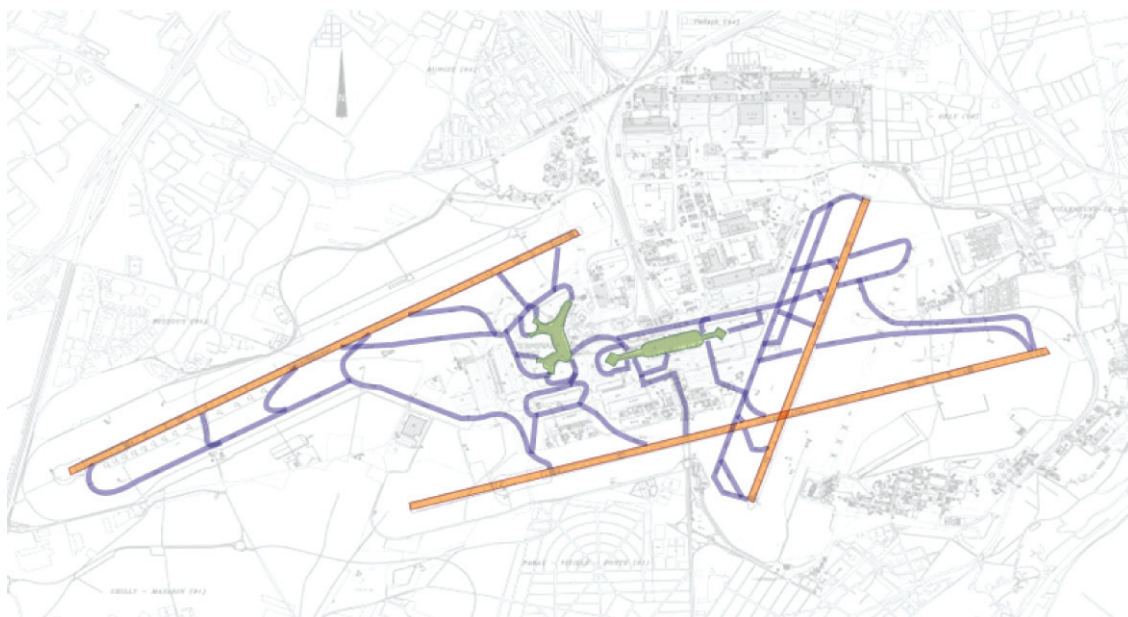
<i>(en millions d'euros, euros constants 2006)</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2006 - 2010
Investissements de capacité dont:	343,8	308,1	137,4	139,4	178,1	<b>1.106,8</b>
CDG Val	30,9	11,5	—	—	—	<b>42,4</b>
Terminal CDG 2E (bâtiment, parc, aires avions) 1 <sup>ère</sup> phase	7,1	4,3	0,7	—	—	<b>12,1</b>
Reconstruction de la jetée du terminal CDG 2E	27,3	78,0	19,2	—	—	<b>124,5</b>
Tri Bagage Est (système)	25,0	13,8	—	—	—	<b>38,8</b>
Opération satellite S3 (dont LISA; hors système de tri des bagages)	197,7	112,5	23,3	0,2	—	<b>333,7</b>
Extension du Tri Bagage Est (système de tri des bagages pour S3)	—	—	28,0	28,0	35,0	<b>93,0</b>
Satellite S4	4,0	4,3	3,3	59,0	71,0	<b>141,6</b>
Terminal CDG 2G (bâtiment, aires avions)	6,7	49,7	23,7	—	—	<b>80,1</b>
Accès Est de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle	7,5	0,8	—	2,9	12,9	<b>24,1</b>
Mise en étage parc automobile PX	—	—	6,0	29,4	40,7	<b>76,1</b>
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	8,0	13,7	7,6	—	—	<b>29,3</b>
Aires avion AGEN (Aires grand est nord)	—	—	5,0	11,0	5,0	<b>21,0</b>
Investissements de restructuration dont:	41,5	40,5	36,0	36,0	21,3	<b>175,3</b>
Réhabilitation CDG 1 (hors rénovation lourde des satellites)	41,5	40,5	36,0	17,6	2,9	<b>138,5</b>
Rénovation des satellites CDG 1	—	—	—	18,4	18,4	<b>36,8</b>
Investissements courants	77,4	70,0	78,1	69,5	54,1	<b>349,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>462,6</b>	<b>418,6</b>	<b>251,6</b>	<b>244,9</b>	<b>253,5</b>	<b>1.631,2</b>

### 6.3.2.2 Paris - Orly

#### **Description générale de la plate-forme de Paris - Orly**

Située au sud de Paris, à 16 kilomètres du centre de la capitale, la plate-forme de Paris - Orly offre un réseau de dessertes vers l'Europe, l'Afrique du Nord (notamment le Maghreb) et les Dom-Tom et des correspondances avec les lignes intérieures françaises. Elle est très appréciée de la majorité des passagers pour sa proximité de Paris, son accessibilité et sa simplicité. Avec 24,9 millions de passagers et environ 223.000 mouvements d'avions en 2005, c'est le deuxième aéroport français et le dixième aéroport européen (source: Airports Council International).

Le schéma ci-dessous présente le plan de l'aéroport de Paris - Orly.



Siège de 26.000 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 la SILIC (une société cotée spécialisée dans l'immobilier d'entreprise locatif en région Ile de France qui est un acteur important du segment des parcs tertiaires locatifs) et le Centre commercial de Belle-Epine.

L'aéroport de Paris - Orly peut en théorie accueillir une capacité maximale de 30 millions de passagers par an (les terminaux Orly ouest et Orly sud disposant respectivement à ce titre d'une capacité annuelle maximale de 18 et 12 millions de passagers). L'aéroport dispose de 102 postes de stationnement avion, dont 49 au contact des terminaux, desservis par une soixantaine de passerelles.

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. Entre le terminal et les pistes, six minutes de temps de roulage sont nécessaires en moyenne. C'est un des temps les moins élevés dans le monde pour un aéroport de cette taille.

Au 31 décembre 2005, la direction de l'aéroport de Paris - Orly employait 1.550 salariés.

### ***Les villes desservies***

Au total, plus de 309 villes ont été desservies en 2005, contre 294 en 2004. Près de 46% d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine, soit 143 villes de part le monde et plus de 30% d'entre elles sont desservies plus de cinq fois par semaine, soit 95 villes. Au niveau international, la zone Afrique compte le plus grand nombre de villes desservies au moins une fois par semaine, notamment en Afrique du Nord.

### ***La nature du trafic***

Le trafic de la plate-forme Paris - Orly est en quasi-totalité un trafic de point à point. La plate-forme accueille le service La Navette d'Air France dans son aérogare Orly ouest, ainsi que la plupart de ses vols domestiques et certaines lignes européennes (Iberia, TAP Air Portugal). Dans l'aérogare Orly sud, les compagnies *low cost* opèrent des vols principalement vers l'Europe, et des compagnies diverses desservent de nombreuses destinations notamment vers l'Afrique du Nord, dans les Dom-Tom et dans les Caraïbes.



## Les compagnies aériennes

Le tableau ci-dessous présente les dix compagnies représentant le plus grand nombre de passagers sur Paris - Orly:

Compagnie	Passagers	% total
Air France et partenaires	13.850,0	55,7%
easyJet	1.868,2	7,5%
Corsair	1.837,9	7,4%
Iberia	1.307,3	5,3%
Royal Air Maroc	749,2	3,0%
Tap Air Portugal	669,2	2,7%
Aigle Azur	596,1	2,4%
Air Algérie	575,1	2,3%
Tunis Air	533,4	2,1%
Air Europa/Air España	521,7	2,1%

*Données 2005 en milliers de passagers*

Les dix premières compagnies représentent environ 90% des 24,9 millions de passagers en 2005. La compagnie Air France et ses partenaires représentent quant à eux plus de 55,7% du trafic de la plate-forme d'Orly avec, en 2005, un total de 13,8 millions de passagers. Les compagnies Brit Air et CCM opèrent leurs lignes nationales sous numéro de vol ou en partage de code avec Air France.

Les compagnies *low cost* ont représenté sur la même période environ 2,9 millions de passagers, soit près de 11,9% du trafic total de la plate-forme (la compagnie easyJet ayant accueilli 1,87 million de passagers).

Corsair, compagnie régulière à dominante touristique appartenant au groupe allemand TUI, a fait de Paris - Orly sa principale base. Elle y opère des lignes régulières moyen et long-courrier vers les Dom-Tom et l'étranger principalement, grâce à une flotte composée de gros porteurs Boeing B747-400 et Airbus A330-200. Elle opère également des vols *charters*.

## Les pistes

Avec une emprise de 1.540 hectares, l'aéroport de Paris - Orly dispose de trois pistes. Les deux pistes principales sont orientées Est-Ouest. Elles sont équipées pour les atterrissages tous temps et sont spécialisées, selon la direction du vent, soit pour l'atterrissage, soit pour le décollage. Leurs dimensions respectives sont de 3.300 x 45 mètres pour la piste sud (piste 3) et 3.600 x 45 mètres pour la piste nord (piste 4). Une troisième piste de 2.400 mètres (piste 2) est orientée nord-sud. Elle est utilisée par fort vent traversier ou en cas d'indisponibilité d'une des pistes principales. La capacité maximale de programmation des pistes de Paris - Orly est de 76 mouvements par heure.

## Contraintes réglementaires

Le trafic sur l'aéroport de Paris - Orly est assujéti 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 depuis 1968 soumis à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00.

Le plafond de créneaux horaires fixé par l'arrêté de 1994 a été atteint dès 1996, après deux ans de forte croissance. Puis, le niveau de trafic annuel s'est stabilisé aux environs de 240.000 mouvements d'avions jusqu'en 2000. Le nombre des créneaux réellement utilisés a ensuite diminué, pour atteindre son niveau le plus bas en 2003, avec 203.000 mouvements à la suite des importantes difficultés qu'ont connues certaines des compagnies aériennes basées à Paris - Orly. En 2004 et en 2005, le nombre des mouvements a atteint respectivement 219.000 et 223.000.

## L'accès à la plate-forme de Paris - Orly

La plate-forme de Paris - Orly se situe à la jonction des autoroutes A6 et A10, à 10 minutes du boulevard périphérique de Paris. Elle est également desservie par le RER combiné avec une ligne dédiée de métro automatique, dénommée Orlyval.

L'aéroport de Paris - Orly compte un peu moins de 20.000 places de parking. Sur ce total, près de 15.000 places de stationnement sont mises à disposition des passagers et du public, dont 10.000 places en parcs proches (au contact direct des terminaux) et 5.000 places en parcs à tarif réduits, desservis par navettes de bus. Environ 3.800 places correspondent à des parcs réservés aux personnels travaillant sur l'aéroport. Enfin, près de 1.200 places sont mises à la disposition des loueurs de voitures.

En 2005, les parcs de stationnement situés sur cet aéroport ont généré 49,0 millions d'euros de recettes, dont 4,3 millions d'euros grâce aux abonnements, en hausse de 6,8% par rapport à 2004. Aéroports de Paris attribue cette bonne santé des parcs de stationnement à la gestion dynamique des offres proposées aux passagers (forfaits week-end et longue durée) et à une hausse modérée des tarifs de stationnement en 2005 d'environ 3%.

Chaque terminal est également pourvu d'une gare routière d'où partent des services de bus à destination de Paris (cars Air France, service Orlybus de la RATP) et des pôles urbains voisins.

### ***Stratégie de la plate-forme de Paris - Orly***

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, son efficacité opérationnelle et son caractère économique pour les compagnies aériennes, de façon à maximiser les recettes à l'intérieur du cadre réglementaire des 250.000 créneaux annuels autorisés. La mise en œuvre de cette stratégie est bâtie autour des deux objectifs suivants:

- le maintien d'une croissance du nombre de passagers qui permettrait à l'aéroport de Paris - Orly de bénéficier d'un fort effet de levier financier dans la mesure où ses charges de fonctionnement sont peu dépendantes du niveau de trafic. 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; et
- le développement significatif des recettes commerciales générées par les aérogares Orly sud et Orly ouest, grâce notamment à la rénovation de leurs 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:

- adaptation continue des installations de Paris - Orly pour lui conserver son attrait d'aéroport facile d'utilisation pour les passagers et les compagnies aériennes, économique et bien adapté aux vols point à point, et pour renforcer cette image dans le public;
- 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;
- positionnement de l'offre de Paris - Orly destinée aux compagnies *low cost* sur un registre relativement haut de gamme, correspondant au niveau d'équipement de l'aéroport (équipement des pistes, passerelles d'accès à bord) et à ses atouts intrinsèques (proximité de Paris, offre de services); et
- développement d'une approche proactive des compagnies aériennes dont le positionnement commercial est le plus adapté à ces objectifs.

### ***Programme d'investissements sur la plate-forme de Paris - Orly***

Le Groupe compte renforcer l'attractivité de la plate-forme de Paris - Orly grâce à une modernisation des installations. Après avoir consacré plus de 39,6 millions d'euros au titre des services aéroportuaires en 2005 à cet effet, Aéroports de Paris prévoit d'investir 210 millions d'euros entre 2006 et 2010 (dont 70,6 millions d'euros en 2006) en vue de permettre l'adaptation des infrastructures à la hausse prévue du trafic aérien.

Dans ce cadre, la principale opération de modernisation majeure déjà réalisée a concerné la rénovation du hall 2 d'Orly ouest, menée entre mars 2005 et avril 2006 pour un coût de près de 18,3 millions d'euros, qui, d'une part, améliorera la qualité de traitement et les conditions d'exploitation des quatre lignes "navettes" d'Air France (environ 6 millions de passagers par an) et, d'autre part, permettra un accroissement des recettes locatives accompagné d'une réduction du coût des contrôles de sûreté. On peut également citer le programme de modernisation des parcs de stationnement en cours, qui s'est déjà traduit par la rénovation entre 2003 et 2005 des 1.500 places du parc P1 d'Orly sud (pour un investissement total de 7,1 millions d'euros), et qui se poursuit avec la rénovation progressive d'environ 3.540 des 5.400 places du parc P0 d'Orly ouest.

Deux autres opérations majeures de modernisation doivent être réalisées sur la plate-forme de Paris - Orly. La première opération concerne le renforcement en avril et mai 2006 de la piste 4 et de ses voies d'accès afin de permettre l'accueil des nouveaux avions gros-porteurs Boeing B777-300 ER, pour un coût estimé à 30 millions d'euros. Ces avions, qui seront utilisés à partir de juin 2006 sur les liaisons avec les Dom-Tom présentent en effet la caractéristique d'être agressifs à l'égard du revêtement des pistes. La mise en ligne de ces appareils modernes, en remplacement de Boeing B747 anciens permettra toutefois de réduire les nuisances atmosphériques et sonores aux abords de l'aéroport.

La seconde opération de rénovation engagée fin 2005 a trait au réaménagement des circuits internationaux (départs et arrivées) d'Orly sud, avec une ouverture progressive des nouvelles installations programmée de mi-2007 à avril 2008. Estimée à 25,5 millions d'euros sur la période 2006-2008, cette opération doit permettre de complètement séparer les flux internationaux départ des flux internationaux arrivée pour créer un espace unique, non-cloisonné, d'embarquement international et de développer dans cet espace d'embarquement une grande zone commerciale dont la surface devrait atteindre plus de 2.000 m<sup>2</sup>, contre 880 m<sup>2</sup> aujourd'hui. Cette opération comprend également l'extension de la salle de livraison des bagages avec l'installation de deux tapis de livraison pour avions gros porteurs. Cette opération combine un objectif d'amélioration de qualité pour 6 millions de passagers, d'accroissement des recettes commerciales, de gain de capacité d'environ 10% et de réduction des coûts de sûreté.

Le tableau ci-dessous synthétise, sur la base du tableau annexé au CRE, les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Orly pour la période 2006-2010.

<i>(en millions d'euros, euros constants 2006)</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2006 - 2010
Investissements de capacité dont:	30,0	—	8,0	7,0	—	<b>45,0</b>
accueil B777 et nouveaux avions	30,0	—	8,0	7,0	—	45,0
Investissements de restructuration dont:	12,4	14,3	5,5	—	—	<b>32,2</b>
Hall 2 Orly Ouest	6,7	—	—	—	—	6,7
Circuits Internationaux Orly Sud	5,7	14,3	5,5	—	—	25,5
Investissements courants dont:	28,2	29,1	27,1	24,7	23,7	<b>132,8</b>
Rénovation parc P0 d'Orly	5,0	5,4	5,3	1,4	—	17,1
<b>TOTAL</b>	<b>70,6</b>	<b>43,4</b>	<b>40,6</b>	<b>31,7</b>	<b>23,7</b>	<b>210,0</b>

### 6.3.2.3 Paris - Le Bourget

#### **Description générale**

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris - Le Bourget est consacré essentiellement à l'aviation d'affaires. Avec ses trois pistes (une piste n°1 nord-est/sud-ouest longue de 3.000 mètres, une piste n°2 nord-sud longue de 2.665 mètres et une piste n°3 est-ouest longue de 1.845 mètres, parallèle aux pistes de Paris - Charles de Gaulle) 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 dont sept hangars accueillent plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires. Au 31 décembre 2005, la direction de l'aéroport de Paris - Le Bourget employait 159 salariés.

Le schéma ci-dessous présente le plan de l'aéroport de Paris - Le Bourget.



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; et
- l'aviation d'affaires dite "*corporate*", qui correspond à l'hypothèse où une société possède sa propre flotte et emploie son propre équipage pour ses besoins exclusifs.

Avec plus de 59.000 mouvements d'avions et d'hélicoptères en 2005, l'aéroport occupe la place de leader de l'aviation d'affaires en Europe (source: Roland Berger).

La notoriété de la plate-forme de Paris - Le Bourget est renforcée par sa proximité au Parc d'exposition de Paris - Le Bourget, troisième parc d'expositions d'Ile de France avec cinq halls d'exposition d'une surface de 80.000 m<sup>2</sup> et 37 hectares d'aménagements extérieurs, qui est destiné à l'accueil de grands salons professionnels, dont le Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE), qui s'y tient tous les deux ans. En préparation du 46<sup>ème</sup> SIAE, qui s'est tenu en juin 2005, d'importants travaux ont été réalisés par Aéroports de Paris: aménagement des pistes pour accueillir (en démonstration) le nouvel Airbus A380 et réhabilitation de hangars. Marquée par la toute première présentation de l'A380 au grand public, l'édition 2005 du salon du Bourget a connu une fréquentation exceptionnelle.

En outre, le site de l'aéroport propose de grandes possibilités d'extension pour les compagnies aériennes grâce à des capacités foncières disponibles élevées, 41 hectares étant 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, le chiffre d'affaires réalisé par le segment immobilier au Bourget en 2005 ayant été plus élevé que chacune des activités entrant dans le chiffre d'affaires de la plate-forme de Paris - Le Bourget (15,8 millions d'euros en 2005 comparés à un chiffre d'affaires aéronautique de 19,4 millions d'euros). Une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris - le Bourget est toutefois étroitement liée à l'aviation d'affaires.

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

- sa rapidité grâce à la mise en place de procédures optimisées pour le transfert entre l'avion et le transport sol;

- sa proximité avec Paris et les centres de décision que sont La Défense, Cergy Pontoise et l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle;
- 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 (plus de 700 destinations recensées en 2004); et
- la qualité des services fournis au sol et la possibilité de tenir des réunions à l'intérieur même de l'aéroport.

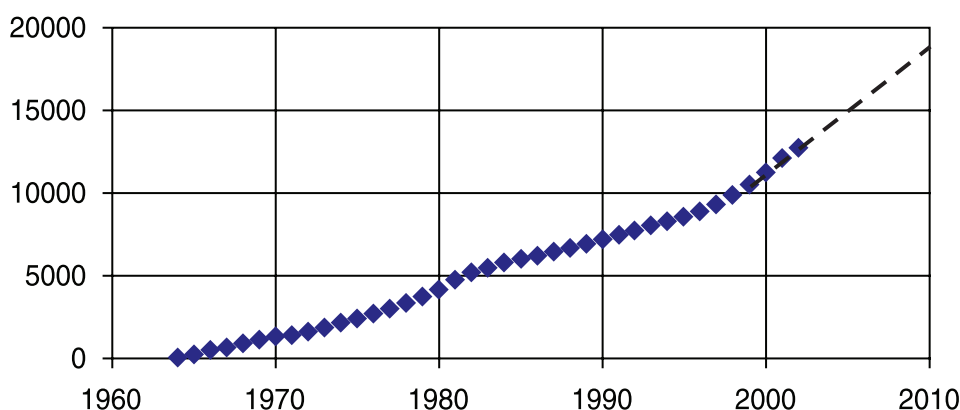
La plate-forme est sujette à des contraintes environnementales croissantes, notamment en matière de bruit. Des procédures antibruit ont déjà été instaurées en vertu desquelles ont notamment été interdits de nuit, entre 22h15 et 06h00, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes (sauf dérogation).

### ***Le marché de l'aviation d'affaires***

L'aviation d'affaires est née aux Etats-Unis avant la première guerre mondiale et a connu un fort essor depuis les années 1960 grâce à une sensibilisation accrue des grandes entreprises aux intérêts de ce mode de transport.

On recense plus de 23.000 avions d'affaires dans le monde (près de 13.000 avions à réactions et 10.000 avions turbopropulseurs). Selon le motoriste Rolls-Royce, le nombre d'avions d'affaires livrés devrait atteindre 15.400 unités d'ici 20 ans. Le nombre de livraison devrait augmenter de 32% entre 2005 et 2014 et de 9% entre 2015 et 2024. Toutefois, l'Europe ne représente qu'environ 10% avec environ 2.400 avions, loin derrière les Etats-Unis qui représentent environ 70% de ce marché. Selon la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, la part de l'Europe devrait croître dans l'avenir, grâce notamment aux effets de l'élargissement de l'Union européenne à 25 membres et au renforcement des contraintes propres au transport aérien régulier, notamment dans le domaine de la sûreté.

Le tableau ci-dessous retrace la courbe de croissance de l'aviation d'affaires depuis les années 60 et les estimations de trafic jusqu'aux années 2010 selon Gulfstream.



En France, en dépit de la confidentialité qui règne autour des utilisateurs de ce mode de transport, de nombreuses entreprises sont des clients occasionnels ou réguliers de l'aviation d'affaires. Avec 424 avions d'affaires immatriculés, la France occupe désormais la deuxième position européenne, derrière l'Allemagne qui compte 433 appareils et devant le Royaume-Uni, avec 296 appareils (source: Dassault Aviation, 2003).

### ***Trafic sur la plate-forme de Paris - Le Bourget***

Depuis sa spécialisation dans l'aviation d'affaires, en 1981, le trafic passagers a baissé de 6% par an en moyenne, conséquence de l'arrêt du trafic commercial régulier. Depuis 1998, l'aéroport connaît une

progression lente mais constante du nombre de passagers transportés, ainsi que du nombre de mouvements (source: Chambre de commerce et d'industrie de Paris). En 2005, le trafic s'est établi à 120.000 passagers. Le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères (atterrissages et décollages) s'est élevé à 59.152 en 2005, en croissance de 1,4% par rapport à 2004 (source: plans de vols déposés auprès de la Direction générale de l'aviation civile).

Le nombre de villes desservies depuis l'aéroport de Paris - Le Bourget est très élevé puisque 181 villes de métropole, 234 villes de l'Union européenne et 272 villes situées hors de l'Union européenne ont déjà pu être atteintes depuis cet aéroport.

### **Concurrence**

Grâce aux 59.152 mouvements annuels d'avions et d'hélicoptères qu'il a enregistré en 2005 l'aéroport de Paris - Le Bourget occupe la 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 18.000 et 15.000 mouvements annuels), l'aéroport de Genève (avec environ 12.000 mouvements d'affaires annuels) et l'aéroport de Cannes-Mandelieu (avec environ 9.000 mouvements annuels) (source: Roland Berger). Paris - Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires au Bourget (parmi lesquels figurent les compagnies Signature Flying Group, Netjets, Universal et Dassault Falcon Services) et a amené les grands constructeurs (Dassault Falcon, Cessna Aircrafts, Embraer et Eurocopter) à s'implanter dans la zone d'affaires de l'aéroport. 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 de Paris - Le Bourget et programme d'investissements**

Pour le Groupe, la stratégie de la plate-forme de Paris - Le Bourget est bâtie autour d'une offre de prestation haut de gamme aux décideurs et 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 (formules de multipropriété, abonnements, micro-jets), 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.

Dans cette perspective, le Groupe a investi près de 3,8 millions d'euros dans la réalisation d'une première aérogare d'affaires dont l'inauguration est prévue en mai 2006. La réalisation de cet axe stratégique sera également rendue possible par la création d'un immobilier d'entreprise haut de gamme sur l'emplacement d'anciens bâtiments et par la création d'un pôle de services de restauration, d'hôtellerie, commerces et centre d'affaires.

Le tableau ci-dessous synthétise, sur la base du tableau annexé au CRE, les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Le Bourget pour la période 2006-2010.

<i>(en millions d'euros, euros constants 2006)</i>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2006 - 2010</b>
Investissements de capacité	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	<b>15,5</b>
Investissements de restructuration	—	—	—	—	—	—
Investissements courants	5,3	5,6	4,9	4,9	4,9	<b>25,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8,7</b>	<b>8,6</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>41,2</b>

#### **6.3.2.4. Aéroports et héliports d'aviation générale**

Aéroports de Paris gère dix aéroports civils d'aviation générale situés en région Ile de France, au service des entreprises environnantes. Ces aéroports sont les suivants:

- Meaux-Esbly, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de quatre pistes et de six hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 103 hectares;
- Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, situé dans le Val d'Oise (95), qui dispose de deux pistes et de quatre hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 237 hectares;

- Toussus-le-Noble, situé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes et de douze hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 167 hectares;
- Chavenay-Villepreux, situé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 48 hectares;
- Chelles-le-Pin, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 31 hectares;
- Coulommiers-Voisins, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de quatre pistes et de quatre hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 300 hectares;
- Etampes-Mondesir, situé dans l'Essonne (91), qui dispose de deux pistes et de trois hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 113 hectares;
- Lognes-Emerainville, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 87 hectares;
- Persan-Beaumont, situé dans le Val d'Oise (95), qui dispose de quatre pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 139 hectares; et
- Saint-Cyr-l'Ecole, installé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes sur une superficie de 75 hectares.

Par ailleurs, Aéroports de Paris assure la gestion de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sur une superficie de 7 hectares, avec quatre hangars appartenant à Aéroports de Paris, cet héliport accueille 17 sociétés et enregistre environ 11.300 mouvements d'hélicoptère par an.

En 2005, les 11 plates-formes d'aviation légères précitées ont enregistré un trafic de 669.860 aéronefs légers (643.370 en 2004 et 640.630 en 2003), pour l'essentiel constitué d'aviation de loisirs, d'école et d'entraînement (il n'existe aucune ligne régulière au départ de ces plates-formes).

Les aérodromes de Meaux-Esbly, Pontoise-Cormeilles en Vexin, Toussus-Le-Noble et Lognes-Emerainville sont également ouverts au trafic d'aviation d'affaires (sur demande dans le cas de Meaux-Esbly et de Lognes-Emerainville).

#### 6.3.2.5. *L'activité du fret aérien*

L'activité fret est le traitement du transport de marchandise par avion ou par camion. Selon une étude réalisée en octobre 2005 par la DGAC, le fret aérien constitue une activité faible en volume au niveau français puisqu'il représente 0,16% du volume total des échanges internationaux de la France, loin derrière les trafics routier, ferroviaire ou fluvial. L'activité du fret aérien constitue néanmoins une activité à forte valeur, dans la mesure où elle représente près de 100 milliards d'euros par an et 14% du commerce extérieur français, à comparer à 3% pour le transport ferroviaire, 26% pour le transport maritime et 47% pour la route. A titre d'illustration, la valeur moyenne d'un kilogramme de marchandise transportée par avion atteindrait environ 114 euros à l'importation et 122 euros à l'exportation, alors que la moyenne nationale d'un kilogramme de marchandises transportées, tous modes de transport confondus, s'établirait plutôt aux alentours de 1,15 euro à l'importation et 1,9 euro à l'exportation.

Le fret aérien représente une activité importante pour Aéroports de Paris, qui occupait la position de leader au niveau européen en 2005. Outre son poids économique intrinsèque pour Aéroports de Paris, qui peut être estimé à un peu moins de 80 millions d'euros en 2005 (dont environ la moitié au titre de la location de bâtiments, de terrains ou d'aires privatives de stationnement avions aux acteurs du fret et l'autre moitié provenant des redevances d'atterrissage payées par les avions tout cargo et de la part estimée revenir au fret en soute pour la redevance d'atterrissage due au titre des vols passagers (vols mixtes)), le fret est une activité fortement complémentaire du transport aérien de passagers. Pour Aéroports de Paris, elle permet de mieux utiliser les infrastructures aéronautiques tout au long de la journée, les compagnies de fret n'ayant pas les mêmes contraintes d'horaires que les compagnies passagers. Pour les compagnies aériennes, elles sont une source de revenus complémentaires, le chargement de fret étant un élément important pour la rentabilité de leurs lignes passagers. Pour les compagnies aériennes "mixtes", le fret peut représenter entre 10 et 15% de leur chiffre d'affaires.

Le fret aérien s'organise autour de vols tout cargo et de vols mixtes (il est alors transporté dans la soute des avions passagers). Les vols tout cargo sont réservés à quelques axes à très fort trafic, et sur lesquels les capacités offertes en soute des avions de ligne sont insuffisantes (Paris-New York ou Paris-Chicago), ou à des destinations vers lesquelles les droits de trafic en passagers sont contingentés (par exemple, Asie). Pour les autres dessertes, qui ne portent pas sur des volumes suffisamment importants ou qui nécessitent des dessertes fréquentes pour des raisons de commodité, le transport en soute des vols passagers est indispensable. On estime ainsi qu'environ la moitié du fret aérien voyage dans les soutes des vols passagers.

La dualité d'exploitation avions mixtes/avions cargo est la raison pour laquelle les compagnies aériennes assurent leur transport de fret et de passagers sur les mêmes aéroports: pour le fret en correspondance, il est en effet nécessaire de pouvoir transférer rapidement le fret d'une soute d'un avion mixte à un avion tout cargo et réciproquement. Par ailleurs, la taille critique est très importante pour cette activité, seule la massification de flux permettant de justifier les vols tout cargo, qui sont très importants en matière de flux intercontinentaux.

Ces caractéristiques sont à l'origine de la place d'Aéroports de Paris sur ce marché, les acteurs du fret aérien trouvant à Paris la densité de dessertes, tant en fréquences qu'en destinations, qui est indispensable à la rapidité et à la fiabilité de leur acheminement. Aéroports de Paris, et plus particulièrement Paris - Charles de Gaulle, traite ainsi, selon l'étude précitée de la DGAC, 87% du fret aérien transporté sur les aéroports français.

L'activité de fret a connu une croissance rapide ces dernières années. Le tonnage de fret aérien traité sur les deux plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 2,1 millions de tonnes en 2005, y compris le courrier. Il est en augmentation de 6,3% par rapport à 2004. Le fret aérien hors courrier représente 80% du volume total traité, soit environ 1,86 millions de tonnes en 2005.

Le fret hors courrier a connu une évolution dynamique depuis 2003, avec une croissance annuelle moyenne de 8,2% depuis 2003 (+6,9% de 2004 à 2005). En termes de répartition géographique des flux de marchandises, en 2005, 28,1% du trafic hors courrier est réalisé avec l'Asie - Pacifique, 26,2% avec l'Amérique du Nord et 8,5% avec l'Europe, le fret national représentant 4,5% du trafic.

Le courrier a connu une croissance annuelle moyenne de 3,4% depuis 2003, pour atteindre 0,26 millions de tonnes en 2005 (+1,7% de 2004 à 2005). 60% correspond à du trafic national, 6% à du trafic réalisé au sein de l'Union européenne, le reste étant réalisé à l'international.

L'essentiel de l'activité et de la croissance du fret (avec courrier) du Groupe est concentrée sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle qui a représenté 2 millions de tonnes en 2005, soit 94,9% du total.

Une superficie d'environ 300 hectares est consacrée au fret à Paris - Charles de Gaulle (y compris les aires de stationnement avions dédiées à cette activité), répartie en deux grandes zones:

- La première zone est située au sud-ouest de l'aéroport. Elle accueille les activités d'Air France-KLM, deuxième opérateur mondial pour le transport international du fret, qui y a installé sa principale gare de fret (dénommée G1XL), capable de traiter plus de 1 million de tonnes par an. Aéroports de Paris gère quant à lui trois gares de fret banalisées.

Cette zone abrite également l'un des *hubs* postaux les plus performants d'Europe, qui regroupe sur une surface de 17 hectares, le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste. Disposant d'une vingtaine de points de stationnement d'avions, il peut traiter un volume annuel de 130.000 tonnes. S'y ajoute sur 6 hectares le centre de traitement du courrier international de La Poste.

Enfin, on y trouve, sur 13,5 hectares, les installations d'environ 70 agents de fret, commissionnaires en douane et manutentionnaires, gérées pour leur compte par la Sogafro, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris, qui regroupe 50 entreprises spécialisées dans l'interface entre le transport routier et le fret aérien sur 65.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et bureaux. Aéroports de Paris est actionnaire à 40% de Roissy Sogaris.



- La deuxième zone, située au nord-ouest de l'aéroport, est le *hub* européen de l'intégrateur FedEx, un acteur majeur du fret express. FedEx, première entreprise mondiale de transport express, y a ouvert en septembre 1999 son plus grand centre en dehors des Etats-Unis, qui peut accueillir simultanément une quinzaine d'avions gros porteurs et traiter quotidiennement 750 tonnes de courrier.

Au total, sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, les bâtiments liés au fret et juxtaposant les aires aéronautiques représentent une surface d'environ 500.000 m<sup>2</sup>, desservis par environ 65 postes de stationnement avions. L'ensemble offre une capacité annuelle de traitement de l'ordre de 3,5 millions de tonnes par an.

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de fret est de continuer de fournir les meilleurs services aux acteurs du fret pour accompagner leur croissance. En particulier, le Groupe entend mettre à disposition les terrains et les aires de stationnement avions nécessaires pour accompagner la croissance rapide de cette activité et soutenir le développement d'outils encore plus performants permettant un traitement optimal et simplifié des marchandises, notamment au niveau des flux d'information et des procédures douanières. Il est ainsi prévu, au cours des années à venir, l'extension des aires avions de FedEx. Aéroports de Paris envisage également 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. Les investissements suivants sont prévus sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly: une nouvelle gare de fret à Paris - Charles de Gaulle et une nouvelle gare de fret à Paris - Orly.

#### 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

Les services aéroportuaires rendus par Aéroports de Paris sont essentiellement rémunérés par des redevances pour services rendus. Ces redevances 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.

Les redevances pour services rendus (enregistrées sous les postes "redevances aéronautiques" et "redevances spécialisées") sur tous les aéroports et aérodromes exploités par Aéroports de Paris se sont élevées à 711,8 millions d'euros en 2005, et ont ainsi représenté 32,5% du chiffre d'affaires du Groupe et 44,7% du chiffre d'affaires du segment "services aéroportuaires" (hors produit de la taxe d'aéroport, recette exclusivement affectée aux activités de sûreté, voir paragraphe 6.3.2.7 – "La sûreté").

Conformément aux articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile, les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, à défaut, sur une base annuelle.

En application des dispositions précitées, Aéroports de Paris et l'Etat ont conclu le 6 février 2006 un contrat de régulation économique couvrant la période 2006-2010 (le "CRE"). Le CRE fixe, sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, le programme des investissements prévus (voir paragraphe 5.2.3 – "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction"), et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris.<sup>7</sup>

Aux termes de ce contrat, l'évolution des recettes globales provenant des redevances d'une période tarifaire à l'autre est plafonnée à 3,25% par an hors inflation (le niveau retenu est de 5% pour l'année 2006 y compris l'inflation). Le taux d'évolution des redevances peut être, le cas échéant et à partir de 2007, ajusté par des facteurs basés sur l'évolution effective du trafic et la qualité du service, par rapport aux principales hypothèses contractualisées.

#### **Catégories de redevances**

Le décret n° 2005-827 du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports a modifié les dispositions du Code de l'aviation civile portant sur les redevances aéroportuaires. L'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile distingue les redevances principales et les redevances accessoires.

<sup>7</sup> Le CRE peut être consulté sur le site Internet de la Société ([www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr)).

Les redevances principales sont au nombre de quatre: la redevance d'atterrissage pour les aéronefs de plus de 6 tonnes, la redevance de stationnement pour les aéronefs de plus de 6 tonnes, la redevance par passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les redevances accessoires rémunèrent des services complémentaires qui ne sont pas déjà rémunérés par les redevances principales et peuvent correspondre à la mise à disposition de locaux techniques, d'installations spécifiques ainsi qu'à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des avions de moins de 6 tonnes. Les redevances accessoires dont l'évolution tarifaire fait l'objet d'un plafonnement dans le cadre du CRE sont les suivantes: la redevance de balisage, la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages dont la tarification n'est pas fixée par un contrat spécifique entre Aéroports de Paris et l'utilisateur, la redevance pour mise à disposition des installations de fourniture d'énergie électrique à 400 Hz pour les aéronefs et la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions classées en infrastructures centralisées en application de l'article R. 216-6 du Code de l'aviation civile. Les autres redevances accessoires ne font pas l'objet d'un plafonnement tarifaire mais leurs tarifs doivent, en tout état de cause, être établis dans le respect du principe général applicable aux redevances, celui de proportionnalité aux coûts du service rendu.

### *Redevances principales*

Les tarifs des redevances principales sont calculés en fonction des éléments suivants:

- 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 sur l'une des trois plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget. 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. A chaque groupe acoustique et en fonction de l'aéroport et 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 (20% en 2005) sur les tarifs de la redevance d'atterrissage. Le CRE prévoit la disparition de cet abattement à l'échéance 2010;
- les tarifs de la redevance de stationnement perçue pour les aéronefs de plus de 6 tonnes dépendent de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de celles de l'aire de stationnement (aire de stationnement au contact d'une aérogare ou au large, aire de garage);
- la redevance par passager a pour assiette le nombre de passagers embarqués; elle est due pour tous les vols au départ sauf pour les passagers en transit direct (en continuation dans le même avion), les membres de l'équipage responsables du vol, les enfants de moins de deux ans, ainsi que dans les cas où l'appareil effectue une escale technique, un retour forcé après le décollage, un vol d'essai ou d'entraînement. Son tarif varie suivant la destination du vol, qui peut relever des cinq faisceaux suivants: national, Schengen, Europe hors Schengen, Dom-Tom et international. Par ailleurs, un abattement de 25% sur le tarif de base est appliqué aux passagers en correspondance (c'est-à-dire aux passagers pour qui, quelle que soit la compagnie qu'ils empruntent, 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques de Paris - Charles de Gaulle ou de Paris - Orly et qui n'effectuent pas un aller-retour dans ce délai). Cet abattement "correspondance" sera porté à 30% en 2006;
- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation est payée par les compagnies pétrolières présentes sur la plate-forme. Elle est assise sur le volume de carburant que les compagnies pétrolières distribuent aux avions. Depuis le 1<sup>er</sup> février 2005, le tarif de cette redevance est de 0,41 euro par hectolitre de carburant distribué.

Aéroports de Paris prévoit, conformément au CRE, des évolutions de la structure des tarifs pendant la période 2006-2010 afin de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires comparables à ceux des grands aéroports européens. Ces évolutions font l'objet d'un avis de la commission consultative économique.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris prévoit, d'une part, d'accroître le poids de la redevance par passager relativement aux autres redevances et de poursuivre la mise en place d'un abattement sur les passagers en correspondance et, d'autre part, afin de se rapprocher des pratiques tarifaires des principaux aéroports concurrents en Europe, d'effectuer un rééquilibrage progressif entre les avions petits et gros porteurs, au bénéfice de ces derniers, au sein de la redevance d'atterrissage.

#### *Redevances accessoires*

Les tarifs des redevances accessoires sont fonction des éléments suivants:

- la redevance d'atterrissage des avions de moins de 6 tonnes est un montant forfaitaire différencié en fonction de la masse maximale au décollage (moins de 2 tonnes ou comprise entre 2 et 6 tonnes). La redevance de stationnement des avions de moins de 6 tonnes est un montant forfaitaire par heure différencié en fonction de la masse maximale au décollage (moins de 2 tonnes, entre 2 et 4 tonnes, entre 4 et 6 tonnes);
- la redevance de balisage rémunère l'utilisation du balisage lumineux des pistes. Elle est due chaque fois qu'un avion effectue un atterrissage ou un décollage de nuit ou de jour dans des conditions de visibilité ayant nécessité l'allumage du balisage;
- la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement varie selon la nature des installations; les tarifs avec les compagnies utilisatrices et les prestataires d'assistance en escale, sont généralement des tarifs par comptoir et par an;
- 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 CDG 1) est assise sur le nombre de bagages enregistrés, sauf pour les bagages en correspondance pour lesquels la redevance est assise sur le nombre total de passagers embarquant sur des vols au départ, et dépend de la destination du vol (Union européenne et hors Union européenne);
- la redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage des avions rémunère une prestation fournie par Aéroports de Paris aux compagnies aériennes opérant à partir de Paris - Charles de Gaulle pendant la période hivernale, soit du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mai (à Paris - Orly, l'activité est confiée par les compagnies aériennes à des opérateurs privés). Les compagnies ayant une activité programmée sur Paris - Charles de Gaulle pendant la saison hivernale et ayant utilisé le service de dégivrage au moins une fois durant les trois saisons hivernales précédentes sont affiliées au régime général (tarif en deux parties: abonnement et tarif unitaire par opération de dégivrage), les autres sont soumises à un tarif unitaire par opération de dégivrage. Le montant du tarif unitaire des deux régimes varie avec la taille de l'avion; et
- la redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique 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 dont l'évolution n'est pas gouvernée par le CRE sont notamment celles relatives à l'utilisation du système informatique CREWS (logiciel de gestion aéroportuaire) et celles relatives aux "ressources partagées" nécessaires à l'activité aéroportuaire, tels que les locaux en aérogare, les bâtiments de piste et les aires d'entreposage.

#### ***Principes gouvernant la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires pour services rendus***

Conformément à la définition jurisprudentielle des redevances pour service rendu, les redevances aéroportuaires sont la contrepartie financière des services fournis par Aéroports de Paris aux usagers. Le montant perçu pour chaque redevance considérée individuellement ne peut pas être manifestement disproportionné par rapport aux coûts exposés par Aéroports de Paris pour fournir le service correspondant.

De surcroît, l'article L. 224-2-I du Code de l'aviation civile dispose en son quatrième alinéa que le produit global des redevances perçues ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. Cet article 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, l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile dispose que 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 prédéfini, 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 de régulation", contient les services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du Code de l'aviation civile ainsi que tout ou partie des profits générés par les activités de l'exploitant autres que les services publics aéroportuaires. Pour Aéroports de Paris, ce périmètre, fixé par l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, comprend l'ensemble des activités de la Société liées à la présence des clients du transport aérien, y compris les activités non aéronautiques telles que, par exemple, les locations d'espaces commerciaux ou les parcs de stationnement automobile. Ainsi, aux termes de l'arrêté du 16 septembre 2005, l'ensemble des activités exercées par Aéroports de Paris sur les aéroports de l'Ile de France entre dans le champ du périmètre de régulation, à l'exception des activités suivantes:

- les activités exercées par Aéroports de Paris en dehors des aéroports de l'Ile de France, qui comprennent notamment les activités de ses principales filiales Hub télécom, ADP ingénierie, ADP Management, Alyzia et Société de Distribution Aéroportuaire;
- les activités financées par la taxe d'aéroport, c'est-à-dire les activités de sûreté, de prévention du péril aviaire et des services de sécurité et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA);
- la gestion par Aéroports de Paris des dossiers d'aide à l'insonorisation;
- les activités d'assistance en escale;
- les activités foncières et immobilières non directement liées à l'aéronautique, ou activités de "diversification immobilière" (par exemple la construction ou la location d'immeubles de bureaux en dehors des aéroports).

Toutefois, pour ce dernier point et par dérogation, l'arrêté du 16 septembre 2005 ouvre la possibilité, dans le cadre du premier contrat de régulation économique, de faire entrer l'ensemble des activités immobilières d'Aéroports de Paris (y compris l'immobilier de diversification) dans le périmètre de régulation. Cette possibilité a été retenue dans le cadre du CRE. A partir de la deuxième période de régulation (soit à partir de 2011), l'immobilier de diversification sortira du périmètre de régulation.

L'arrêté du 16 septembre 2005 ouvre également la possibilité, en application du III de son article 1<sup>er</sup>, de limiter la contribution des activités non aéronautiques au périmètre de régulation pour les contrats pluriannuels qui seront conclus postérieurement à 2011.

Enfin, l'arrêté du 16 septembre 2005 définit les grandeurs que le régulateur prend en compte pour apprécier, dans le cadre de la préparation des contrats de régulation économique, la juste rémunération des capitaux investis par l'exploitant sur le périmètre régulé, au regard du coût moyen pondéré de son capital, conformément à l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile:

- des prévisions, sur la période couverte par le contrat, du taux de retour sur les capitaux investis au titre du périmètre régulé, calculé comme le rapport entre le résultat opérationnel de l'exploitant sur le périmètre régulé au titre de l'exercice considéré, pris après impôt sur les sociétés, et le montant total, à la date de clôture de l'exercice considéré, des actifs immobilisés financés par l'exploitant et du besoin en fonds de roulement affectés au périmètre régulé:
  - le résultat opérationnel est calculé comme la différence entre d'une part, le chiffre d'affaires, le produit des cessions internes entre le périmètre régulé et le reste de l'entreprise, la production immobilisée, les reprises de provisions d'exploitation, les autres produits courants de gestion, la quote-part des subventions d'équipement imputée à l'exercice, les plus-values de cessions d'actifs et les transferts de charges, et d'autre part, l'ensemble des charges courantes de

l'entreprise, les consommations internes entre le périmètre régulé et le reste de l'entreprise, les dotations aux amortissements des immobilisations et aux provisions d'exploitation, les moins-values de cessions d'actifs et la participation des salariés aux résultats de l'entreprise;

- le montant des actifs immobilisés financés par l'exploitant est calculé comme la somme des valeurs nettes comptables des actifs d'Aéroports de Paris affectés au périmètre régulé, diminuée, le cas échéant, des provisions pour dépréciation et des subventions d'équipement imputables aux exercices futurs.
- une estimation du coût moyen pondéré du capital de l'exploitant, calculée en fonction du taux de rémunération qu'un investisseur peut attendre de l'entreprise ainsi que du coût moyen de sa dette, conformément aux méthodes couramment employées en matière d'évaluation d'actifs de sociétés.

### **Evolution des tarifs des redevances**

Le CRE couvre cinq périodes tarifaires, la première du 1<sup>er</sup> mai 2006 au 31 mars 2007 (la période tarifaire "2006") et les quatre autres commençant le 1<sup>er</sup> 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". Le taux plafond de base 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 1<sup>er</sup> octobre de l'année n-2 et se terminant le 30 septembre de l'année n-1. Pour 2006, le montant retenu s'est élevé à 5%.

Ce plafond est ajusté, le cas échéant, pour les redevances principales, par les facteurs suivants:

- Un facteur lié au trafic, si l'évolution annuelle du trafic sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, ce facteur correctif compensera, au moyen d'un ajustement des tarifs des redevances principales de la période tarifaire suivante, 70% de l'excédent ou du déficit des recettes constatées à ce titre. Pour déterminer cet ajustement, le trafic effectivement observé une année donnée est comparé au trafic de référence tel qu'il est prévu dans le CRE pour les cinq années à venir. La séquence de trafic de référence du CRE est traduite par un indice composite qui associe, avec un poids de 60%, la prévision du trafic du CRE en nombre de passagers et, avec un poids de 40%, la prévision de trafic du CRE en nombre de mouvements d'avions. L'hypothèse de référence de progression du trafic passagers est une croissance de +3,75% pour le nombre de passagers et de +2,31% pour le nombre de mouvements d'avions. La zone de franchise (pour laquelle aucun facteur correctif lié au trafic n'est calculé) se situe 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.
- A compter de la période tarifaire 2008, un facteur lié à la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service. Ce facteur correctif, qui est susceptible de s'appliquer ponctuellement sous la forme d'un bonus ou d'un malus, résulte de la mise en place d'indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières. Ces indicateurs (au nombre de dix) sont 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 et 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.
- Par ailleurs, le CRE prévoit que si les dépenses d'investissements autres que celles relatives aux opérations dites de capacité et de réhabilitation et de diversification immobilière, cumulées du 1<sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2008, n'atteignent pas 95% du montant prévu initialement (soit 628 millions d'euros), 70% de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat vient en minoration du plafond des tarifs des redevances principales de la période tarifaire

2010, dernière période tarifaire couverte par le premier contrat de régulation économique. Le facteur d'ajustement appliqué sera 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.

### ***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 d'une part et pour les redevances accessoires d'autre part selon des formules décrites dans le CRE.

### ***Fixation annuelle des tarifs par Aéroports de Paris en application du CRE***

En application du I de l'article R. 224-3 du Code de l'aviation civile et du CRE, Aéroports de Paris fixe, pour chaque période tarifaire annuelle, les tarifs des redevances aéroportuaires, dans les limites permises par la grille tarifaire ajustée. La procédure à suivre est définie par l'article R. 224-3 et par le paragraphe III de l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile. Elle comprend les étapes suivantes:

- la saisine par Aéroports de Paris de la commission consultative économique de l'aéroport concerné au moins trois mois avant le début de chaque période tarifaire;
- la notification par Aéroports de Paris au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie des tarifs des redevances faisant l'objet du CRE et, le cas échéant, des modulations de celles-ci, deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire; et
- l'entrée en vigueur des tarifs pour la période tarifaire considérée 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 pourra 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.

### ***Révision ou fin anticipée du contrat***

Le CRE prévoit que dans l'hypothèse où l'évolution du trafic serait, pendant deux années consécutives, à l'extérieur de la zone de franchise qui se situe entre +1,25% et +6,25% pour le nombre de passagers et entre +0,77% et +3,85% pour le nombre de mouvements d'avions, 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 tarifaire pour une période pluriannuelle suivant la période 2006-2010. Aéroports de Paris publiera au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2010 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat de régulation après avoir réuni la commission consultative économique en vue de l'examen par celle-ci des perspectives d'investissement et d'évolution de la qualité de service sur la période couverte par le deuxième contrat.

En application du III de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005, il pourrait être prévu de limiter la contribution des activités non aéronautiques au périmètre de régulation pour les contrats pluriannuels qui seront conclus postérieurement à 2011.

A défaut de contrat de régulation, conformément aux dispositions des articles L. 224-2 et R. 224-4-1 du Code de l'aviation civile, ces tarifs seront déterminés sur une base annuelle. Aéroports de Paris devra, quatre mois au moins avant le début de chaque période annuelle, notifier les tarifs des redevances et, le cas échéant, leurs modulations pour homologation par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie (cette procédure sera accompagnée de la consultation des usagers et d'un avis de la commission consultative économique de l'aérodrome). Ces tarifs et leurs modulations seront réputés homologués et deviendront exécutoires sauf si les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie y font conjointement opposition dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification. En cas d'opposition, Aéroports de Paris pourra renouveler cette procédure une seconde fois sans nouvelle consultation des usagers. En cas de nouvelle opposition des ministres, les tarifs précédemment en vigueur demeureront applicables. Si les tarifs demeurent ainsi inchangés pendant deux années consécutives, les ministres pourront, par arrêté conjoint et au moins 45 jours avant le début de la période annuelle concernée, fixer le taux moyen d'évolution des redevances et, le cas échéant, en encadrer les modulations.

### **6.3.2.7 La sûreté**

#### **Description de l'activité de sûreté**

Aux termes de la Convention de Chicago sur l'organisation de l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et notamment de son article 37 et de son annexe 17, l'organisation de la sûreté sur les aéroports relève des Etats. Dans ce cadre, l'Union européenne a élaboré une réglementation relative à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les principaux textes communautaires sont le règlement n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 et le règlement n° 622/2003 du 4 avril 2003, modifié par le règlement n° 88/2004 du 15 janvier 2004 fixant les mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

Au niveau national, le régime juridique des opérations de sûreté du transport aérien résulte notamment des articles L. 213-3 et L. 282-8 du Code de l'aviation civile. L'article L. 213-3 du Code de l'aviation civile dispose que les mesures de sûreté du transport aérien sont mises en œuvre, dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat qui n'est pas encore intervenu, par les exploitants d'aérodromes et d'autres intervenants, sauf dans les cas où la loi réserve cette mise en œuvre aux services de l'Etat. L'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile autorise les officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire, les agents de police judiciaire adjoints, les agents des douanes, ainsi que les agents privés désignés par l'exploitant d'aérodrome et disposant d'un agrément spécifique délivré par le préfet et le procureur de la République, à procéder à des visites de sûreté.

A ce titre, 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 et des bagages de cabine auquel tous les passagers doivent être soumis (passage sous un portique permettant la détection de métaux complété éventuellement de palpations de sécurité). Tous les bagages de cabine doivent être examinés par un appareil à rayon X et éventuellement être fouillés par un agent. Au total, 163 postes d'inspection filtrage permettent à Aéroports de Paris de procéder à l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine;

- un service d'inspection filtrage des bagages de soute en vertu duquel 100% des bagages de soute sont inspectés par 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 (22 postes d'inspection filtrage sont dédiés au personnel et 11 accès routiers sont sécurisés);
- des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (essentiellement les transporteurs aériens et les assistants en escale), telles que les comptoirs d'enregistrement, les salles d'embarquement, les circuits d'accès des passagers aux aéronefs, les zones de traitement des bagages de soute et les dispositifs de protection des bagages de soute en attente de chargement; et
- des aménagements en aérogares et hors aérogares (séparation physique des flux de passagers au départ et à l'arrivée, vidéosurveillance des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels, clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes anti-retour, etc.).

Conformément à l'obligation prescrite par l'article 37 de l'arrêté interministériel du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien, l'ensemble de ces mesures doit être décrit dans un programme de sûreté. Aéroports de Paris a établi ce programme de sûreté qui a été remis aux autorités de l'Etat et fait l'objet d'actualisations régulières.

Le programme de sûreté, qui précise les missions, les lieux, les moyens et les procédures mises en œuvre, est complété par un programme d'assurance qualité, qui décrit notamment le dispositif de supervision par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté. Ce programme s'organise autour des procédures suivantes: un système de rapport et d'analyse des événements liés à la sûreté alimenté par l'ensemble des acteurs de la sûreté au moyen d'un outil informatique dédié, une boucle d'amélioration continue, la traçabilité de l'ensemble des actions menées dans le cadre de ce programme et la supervision des entreprises prestataires.

Pour répondre à ces obligations réglementaires, Aéroports de Paris mobilise des moyens importants. Ainsi 400 personnes de l'entreprise sont employées à plein temps dans des fonctions sûreté. En outre, près de 4.000 personnes sont employées par un petit nombre d'entreprises prestataires spécialisées auxquelles Aéroports de Paris fait appel pour exercer les missions d'inspection filtrage.

Aéroports de Paris a investi 244,2 millions d'euros au cours des cinq dernières années pour répondre à ses obligations. Le programme d'investissement dans le domaine de la sûreté a été consacré notamment à la mise en œuvre du contrôle à 100% des bagages de soute (achat et intégration des machines de détection dans les tris des bagages) à la mise en service des postes de contrôle routier pour l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé, à la mise en place d'outils de vidéo-surveillance, à l'installation de la biométrie, à l'augmentation du nombre de postes d'inspection filtrage (PIF), à la séparation physique des flux et à l'achat de détecteurs de traces d'explosifs.

Le renforcement des mesures (doublement des personnels dédiés à leur mise en œuvre) à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, 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 283,8 millions d'euros en 2004, soit une hausse de 63,4%. Elles se sont élevées à 313,5 millions d'euros en 2005. La majeure partie de ces dépenses est constituée de charges de personnel (dont 181,1 millions d'euros de charges de sous-traitance en 2005) et de charges d'amortissement des immobilisations.

### ***Financement de l'activité de sûreté***

Les activités de sûreté d'Aéroports de Paris sont financées par la taxe d'aéroport prévue par l'article 1609 *quater* du Code général des impôts. Cette taxe est perçue sur chaque passager au départ. Elle est également assise sur chaque tonne de fret et de courrier embarquée.

Le tarif de la taxe est arrêté par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, dans la limite d'une fourchette fixée par le Code général des impôts pour le système aéroportuaire



parisien (de 4,30 à 8,50 euros par passager et de 0,30 et 0,60 euro par tonne de fret ou de courrier). Ce tarif est fonction du besoin de financement de chaque aéroport, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur et de l'évolution prévisible des coûts. Aéroports de Paris est donc étroitement associé à la préparation de la décision ministérielle concernant les tarifs applicables sur les aéroports qu'il exploite. Pour ce faire, Aéroports de Paris fournit aux ministres chargés de l'aviation et du budget les données relatives notamment aux coûts exposés, pour l'année en cours, l'année précédente et les années suivantes, et 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.

La taxe d'aéroport doit permettre de financer les coûts exposés par Aéroports de Paris dans le cadre de l'exercice des missions de sûreté qui lui incombent, y compris la rémunération des actifs immobiliers à ce titre. Il en résulte que les activités de sécurité et de sûreté ne peuvent être ni bénéficiaires ni déficitaires (le "bénéfice" ou le "déficit" cumulés enregistrés pour les activités financées par la taxe d'aéroport sont pris en compte pour la fixation du taux de la taxe des années suivantes).

En 2005, son tarif était de 7,95 euros par passager au départ et de 0,30 euro par tonne de fret ou de courrier pour le système aéroportuaire de Paris (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget). A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, la taxe d'aéroport s'élève à 8,50 euros par passager au départ et à 0,30 euro par tonne de fret ou de courrier, soit le niveau du plafond par passager actuellement autorisé par la loi pour les aéroports exploités par Aéroports de Paris.

#### *6.3.2.8 Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris*

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 l'image de marque de ses installations. En effet, les commerces jouent un rôle de premier plan parmi les services rendus aux passagers dans les aéroports. Aéroports de Paris intervient à ce titre en tant qu'aménageur, promoteur et gestionnaire de zones et d'activités commerciales.

Au sein d'un aéroport, certaines des activités commerciales sont exploitées en zone publique et le reste en zone réservée. La zone publique désigne toute partie de l'aéroport ouverte au grand public, c'est-à-dire la zone en amont des filtres de contrôle dans les aérogares et celle qui se situe au cœur des infrastructures de transport (gares TGV/RER, Orlyval, réseau routier). Toute personne, voyageur ou non-voyageur, peut effectuer des achats dans les boutiques implantées en zone publique, mais ces boutiques ne peuvent pas proposer de produits en *duty-free* (vente hors taxe). A l'inverse, la zone réservée (également appelée "zone sous douane", même si, formellement, elle inclut également des espaces (notamment la zone "Schengen")<sup>8</sup> qui ne donnent plus lieu au passage de la douane) correspond à la partie de l'aérogare située au-delà des différents filtres de contrôles (douanes, police aux frontières, postes d'inspection-filtrage) au sein de laquelle les passagers des vols internationaux à destination de tous les pays hors Union européenne, ou à destination des Dom-Tom, peuvent acheter des produits en *duty-free*.

Les boutiques, bars, restaurants et autres services marchands payants sont exploités par des tiers, qui sont actuellement titulaires d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public, ayant vocation à être remplacées par des baux civils contractés avec Aéroports de Paris (voir ci-dessous), suite au déclassement des biens d'Aéroports de Paris opéré par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Les gestionnaires de ces commerces versent à Aéroports de Paris un loyer dont une part est assise

<sup>8</sup> Zone accueillant les vols en provenance et à destination des pays de l'Union européenne ayant ratifié les accords de Schengen du 14 juin 1985 et du 14 juin 1990.

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 des 288 espaces commerciaux (boutiques, bars et restaurants) présents dans les aéroports.

L'offre commerciale proposée dans les aéroports de Paris est organisée autour de quatre catégories: *le cœur de l'offre* que représentent les alcools, tabacs, parfums, cosmétique et gastronomie (groupe Hachette, Société de Distribution Aéroportuaire et Dufry); *le luxe* avec les plus grandes marques françaises du secteur (Cartier, Hermès); *le service* avec la presse (Relay) et la photo-vidéo-son (Virgin) et enfin *la diversification* que sont les offres de bijoux, lunettes, accessoires, cadeaux, objets pour enfants, souvenirs des musées.

Aéroports de Paris perçoit également des revenus en provenance de la publicité qui est faite sur ses plates-formes. JCDecaux Airport France est le régisseur publicitaire d'Aéroports de Paris pour les plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle depuis septembre 2001. La convention commerciale qui lie JCDecaux et Aéroports de Paris a pour objet l'exploitation de supports publicitaires, surfaces ou dispositifs matériels pouvant recevoir de la publicité, ainsi que la mise en œuvre d'opérations promotionnelles et événementielles sans vente directe. Son périmètre d'activité comprend l'intérieur des terminaux en zones publique et réservée, ainsi que les abords des principaux axes routiers. Cette activité a été étendue à l'exploitation des supports écrans pour "l'Information en Temps Partagé", par le biais de la chaîne "AEO". Cette convention expire le 30 juin 2011.

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des redevances perçues par Aéroports de Paris au titre des activités commerciales en 2005, par type de produit ou de service, avant éliminations intersegments et consolidation de la filiale Société de Distribution Aéroportuaire.

Catégorie de produit ou de service	Chiffre d'affaires 2005	
	(en millions d'euros)	% du total
Boutiques sous douane	118,9	61%
Boutiques zone publique	8,4	4%
Restaurants et bars	21,0	11%
Publicité	15,7	8%
Loueurs	12,2	6%
Autres services	20,1	10%

### Stratégie en matière d'activité commerciale

Pour mener à bien ses objectifs en matière de recettes commerciales, Aéroports de Paris compte mettre en œuvre un ensemble élaboré d'actions:

- *Un plan ambitieux d'extension des surfaces commerciales:* l'observation des performances relatives des aéroports européens en matière commerciale montre que le chiffre d'affaires par passager au départ est corrélé à la surface des zones commerciales desdits aéroports. La taille des zones commerciales est en effet fondamentale pour pouvoir déployer des concepts innovants et attractifs et diversifier l'offre proposée aux voyageurs.

Ce constat a conduit Aéroports de Paris à mettre en place un plan d'extension des surfaces commerciales visant une augmentation d'ici à 2010 de 30% des surfaces de commerces, bars et restaurants, comportant une augmentation de plus de 40% des surfaces de boutiques sous douane en zone internationale.

(en m <sup>2</sup> )	2004*	2010	Variation 2010/2004
Boutiques en zone publique	3.976	4.700	18,2%
Boutiques en zone Schengen	2.518	5.000	98,5%
Boutiques en zone internationale	10.581	15.200	43,6%
Bars et restaurants	20.096	23.400	16,4%
<b>Total</b>	<b>37.172</b>	<b>48.300</b>	<b>29,9%</b>

\* Les chiffres 2005 (total de 33.890 m<sup>2</sup>) ne sont pas pertinents en raison de la rénovation du terminal CDG 1, des travaux dans l'aéroport d'Orly ouest et de la fermeture temporaire de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E, qui se sont traduits par la neutralisation de surfaces commerciales.

L'essentiel de l'accroissement des surfaces de vente interviendra en 2007 et 2008, au moment de la mise en service des nouvelles installations et de l'achèvement des réhabilitations en cours. 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 ainsi que l'ouverture de surfaces de vente importantes dans le satellite S3 (plus de 3.000 m<sup>2</sup>). Sur l'aéroport de Paris - Orly, la transformation en profondeur de la zone commerciale du terminal Orly sud sera entreprise et les opportunités d'ouverture de kiosques de vente seront multipliées dans les terminaux (passage de 880 m<sup>2</sup> aujourd'hui à plus de 2.000 m<sup>2</sup> de surface commerciale).

Ces extensions de surfaces commerciales permettront de faire passer le ratio de m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>/Mpax en 2004 à 624m<sup>2</sup>/Mpax en 2010 pour les zones internationales, soit une amélioration de 20% de la densité commerciale sous douane.

L'extension des surfaces de vente est facilitée depuis que la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (qui a modifié l'article L. 720-5 du Code de commerce) exempte d'autorisation préfectorale préalable (ou "autorisation d'exploitation commerciale") les "magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports", ce qui allège significativement les procédures d'ouverture de surfaces commerciales situées en zone réservée.

- *Une amélioration des emplacements, de la visibilité, de la configuration et de l'ambiance des zones commerciales.* Le plan d'extension des surfaces visé ci-dessus se double d'actions systématiques pour améliorer le fonctionnement des zones commerciales. Leur configuration physique conditionne en effet le positionnement optimisé des boutiques sur les flux de passagers, la visibilité des enseignes et des produits, la facilité d'accès aux rayons, et de façon plus générale l'ambiance et l'agrément pour le public. A leur tour, ces éléments ont un impact fort sur le taux d'arrêt moyen des passagers dans les boutiques, qui mesure le nombre de passagers s'étant arrêté dans les boutiques de l'aéroport sur le total des passagers au départ.

A titre d'illustration, la réhabilitation en cours du terminal CDG 1 de Paris - Charles de Gaulle s'accompagne d'une profonde modification de la circulation des flux de passagers, afin de faire passer ceux-ci au centre de la zone commerciale. De même, la rénovation de la jetée internationale d'Orly sud vise à transformer la zone commerciale, aujourd'hui éparpillée le long d'un couloir, en une disposition "en place de village".

- *Un élargissement de l'offre produit.* Le plan de développement et de reconfiguration des zones commerciales se double d'une stratégie claire de positionnement produit visant à favoriser d'une part les produits à plus forte marge et d'autre part les produits qui permettent de satisfaire une demande plus ciblée qui est exprimée par certaines catégories bien spécifiques de clientèle.

Le positionnement produit privilégiera donc les parfums et cosmétiques, la mode-maroquinerie, les accessoires et la gastronomie, qui viendront compléter les points de vente alcools-tabacs, ces derniers restant un segment particulièrement recherché par les voyageurs internationaux. Seront par ailleurs développées des activités de diversification visant à élargir l'offre à de nouvelles marques ou catégories. L'agrandissement des surfaces de vente rendra possible l'ouverture d'espaces de vente sur des concepts porteurs, tels que caves à cigares, à whiskies ou à vins.

Le choix des enseignes sera par ailleurs mieux différencié entre les terminaux pour prendre en compte la clientèle particulière de chacune des aérogares: produits haut de gamme ou de luxe pour la clientèle internationale autre qu'européenne (passagers japonais, chinois, américains par exemple), offre plus diversifiée et accessible dans les terminaux à clientèle essentiellement française ou européenne. Certaines enseignes viseront à offrir un traitement différencié par sexe, âge, catégories socioprofessionnelles, afin de mieux répondre aux attentes diverses des passagers et stimuler les comportements d'achat. Ainsi, une parfumerie exclusivement dédiée aux hommes vient de voir le jour au terminal CDG 2D. Celle-ci permet aux voyageurs réguliers de bénéficier par exemple d'un soin du visage relaxant en 15 minutes ou de conseils personnalisés. D'autres réflexions de ce type sont en cours à destination des enfants et des jeunes.

- *L'amélioration de la gestion du temps et des flux passagers de façon à augmenter les temps disponibles des passagers pour fréquenter les boutiques.* Le rendement des zones commerciales en aéroport dépend étroitement de la composition et de l'efficacité des flux de passagers et d'accompagnants qui les traversent et les utilisent. L'ensemble des compétences d'Aéroports de Paris comme gestionnaire de flux complexes est ainsi mis au service des spécificités du commerce en milieu aéroportuaire: facilitation du parcours du passager sous contrainte de temps, allocation des ressources aéronautiques, prise en compte des réglementations douanières et gestion des amplitudes horaires.

Pour y parvenir, 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 (affectation des portes d'embarquement optimisée par rapport à l'offre commerciale environnante en fonction de la destination du vol). Ces mesures visent également à mieux informer le passager, de façon à diminuer le stress lié au voyage, grâce à la diffusion d'une information temps-distance précise et actualisée, et à le sensibiliser à l'offre commerciale (plans de zones, signalétique).

- *La perception du positionnement prix de l'offre commerciale et la fidélisation de la clientèle.* Le positionnement prix des boutiques et commerces d'Aéroports de Paris bénéficie du nom de Paris, directement évocateur du luxe et de la qualité à la française. Cette image haut de gamme crée une attente naturelle chez les passagers internationaux et a incontestablement permis à Aéroports de Paris de résister à la pression sur les prix à la suite de la suppression du *duty-free* intraeuropéen le 1<sup>er</sup> juillet 1999. En effet, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999, les aéroports utilisaient l'atout du *duty-free* pour accroître l'attractivité des commerces d'aéroports. Aéroports de Paris a réussi à compenser le manque à gagner lié à la fin du *duty-free* intraeuropéen grâce à la croissance du trafic, au développement des surfaces commerciales et à une meilleure diversification des offres.

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 et met en œuvre un important effort de relations publiques et d'animations dans les points de vente.

Aéroports de Paris a également mis en place au printemps 2004 un programme de fidélisation boutiques Aéroports de Paris (qui comptait, au 31 décembre 2005, environ 30.000 adhérents) principalement à destination des voyageurs fréquents (*frequent flyers*), avec pour double objectif l'augmentation de la fréquence de visite et l'augmentation du panier moyen de cette cible. L'accès au programme est gratuit. Chaque passager inscrit au programme obtient des points sur les achats réalisés en boutique donnant droit à des bons d'achat, profite d'opérations promotionnelles réservées et bénéficie d'un certain nombre de services et d'avantages permanents.

### **Aspects contractuels de l'activité commerciale**

Que ce soit en zone publique ou en zone réservée, l'offre commerciale a été développée, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et du décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, sous forme d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public (AOT) attribuées à des opérateurs de commerces de détail ou de services. Jusqu'à l'intervention du décret précité, les conventions d'autorisation d'occupation temporaire étaient consenties pour des durées variables selon la nature des commerces et des services: généralement cinq ans pour les boutiques, sept ans pour des services comme la location de voitures, 10 ans pour les bars et restaurants et jusqu'à 70 ans pour les hôtels qui doivent amortir les investissements importants réalisés. Le processus de sélection des titulaires d'AOT était fondé sur un mécanisme de consultation des acteurs du marché considérés compétitifs et la redevance perçue par Aéroports de Paris dans le cadre de ces AOT correspondait à un pourcentage du chiffre d'affaires réalisé par le titulaire, avec un minimum garanti exprimé en montant par passager. La convention fixait par ailleurs les engagements du titulaire, notamment en matière de politique marketing, de merchandising et de ressources humaines.

La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports a prévu le déclassement, à la date de transformation d'Aéroports de Paris en société, des biens d'Aéroports de Paris qui ne constituent désormais plus des biens du domaine public. La présence d'AOT n'est donc plus justifiée; néanmoins,

la loi du 20 avril 2005 a expressément prévu que les AOT accordées antérieurement à la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme demeureraient en vigueur sous leur régime juridique d'origine jusqu'à leur date d'échéance normale. Afin de se préparer à cette échéance et pour toutes les nouvelles mises à disposition de surfaces commerciales, Aéroports de Paris a procédé à l'élaboration de modèles de baux, soumis au droit privé, et ayant vocation à se substituer, dans le cadre de toute nouvelle mise à disposition de biens, à l'ancien système d'AOT. Deux catégories de contrats-types de droit privé ont ainsi été élaborées:

- des baux civils, dont un modèle a été conçu spécialement pour les boutiques et un autre pour tout autre type d'occupation par des tiers de locaux situés dans la zone correspondant aux terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public (zone aéroportuaire), notamment en aérogares. Dans le cadre de ces contrats, les durées d'occupation proposées par la Société seront en principe de cinq ans pour les boutiques et de dix ans pour les services tels que la restauration. Dans un souci de continuité, ces modèles prévoient par ailleurs que le loyer perçu par Aéroports de Paris comportera une partie fixe et une partie variable assortie d'un minimum garanti; et
- des baux commerciaux, qui ont été élaborés pour les occupations exclusivement en dehors de la zone affectée au service public aéroportuaire (d'une durée de 9 ans, résiliables conformément aux dispositions du Code de commerce). Ces contrats prévoient que le loyer perçu par la Société sera divisé en deux parties: un loyer fixe minimum garanti indexé sur l'évolution de l'indice du coût de la construction publié par l'INSEE d'une part, et un loyer variable additionnel correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires.

#### 6.3.2.9 L'offre de services d'Aéroports de Paris

Pour assurer le confort des passagers et la perception par ceux-ci d'une offre de qualité, Aéroports de Paris propose sur ses plates-formes, en complément aux espaces commerciaux, une gamme de produits et de services, notamment dans les domaines de l'information des passagers, de l'accueil et du confort du public et de la mobilité.

- En matière d'**information des passagers**, ces services comprennent notamment:
  - l'information sur les vols, grâce à un affichage précis sur les moniteurs des aérogares du nouvel horaire estimé, en cas de retard de vols et à l'envoi de SMS sur les téléphones portables des clients ayant souscrit à ce service;
  - un site Internet, [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr), qui recueille 500.000 à 600.000 visites par mois. L'internaute peut actuellement y trouver des informations sur les horaires, les accès et les activités commerciales proposées dans les terminaux;
  - des serveurs vocaux offrant des informations sur le trafic et les horaires des vols;
  - des panneaux d'information en temps réel du temps d'arrivée aux terminaux sur les accès routiers, permettant aux voyageurs de mieux gérer leur temps;
  - des guides d'informations pratiques mis à disposition des passagers dans les terminaux;
  - un magazine "consommateur", Aéroports de Paris Magazine, offrant des informations sur Paris, mais aussi sur l'actualité d'Aéroports de Paris et ses coulisses ainsi que des informations promotionnelles sur l'offre commerciale dans les terminaux. Publié à raison de dix numéros par an et diffusé à 300.000 exemplaires, il est proposé aux passagers dans l'ensemble des salles d'embarquement sur les plates-formes du Groupe; et
  - une chaîne de télévision dédiée (130 écrans), Aéo, qui a pour vocation d'informer et de divertir les passagers avec des programmes courts (30 à 90 secondes) et bilingues.
- 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, comme le remplacement et l'augmentation du nombre de sièges dans les espaces d'attente et de repos, la création d'aires

de jeux pour les enfants, l'organisation d'espaces de travail dotés de connexions WiFi et de prises électriques, etc. Depuis 2003, l'opération "gilets oranges" est destinée à renforcer l'accueil et à faciliter l'évolution des passagers dans tous les terminaux. Pendant l'été, des jeunes ont été mobilisés pour accueillir, informer, orienter et aider les passagers.

- En matière de **transports** sur les plates-formes, ces services comprennent les liaisons entre aéroports, notamment les navettes de bus.
- En matière de **télécommunications** et de services de téléphonie et de transmission de données, Hub télécom, filiale d'Aéroports de Paris, a déployé des bornes *hot spot* permettant au grand public de se raccorder à Internet grâce au réseau WiFi dans l'ensemble des aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle.

#### 6.3.2.10 Prestations industrielles

Aéroports de Paris a en charge l'ensemble des services supports nécessaires au bon fonctionnement de ses plates-formes, tant pour ses besoins propres, que pour les besoins de certaines de ses entreprises clientes implantées sur les aéroports.

Les prestations industrielles fournies par Aéroports de Paris recouvrent les activités suivantes:

- la production et la distribution de chaleur à des fins de chauffage, grâce à des installations thermiques et à des réseaux de distribution d'eau chaude. Aéroports de Paris fournit l'essentiel des besoins en chauffage des entreprises implantées sur ses plates-formes, même si quelques entreprises disposent de leurs propres chaudières alimentées au gaz. Aéroports de Paris utilise le gaz pour plus de 90% de ses besoins en chaleur. A Paris - Orly, 10% des besoins sont en complément assurés à partir de l'usine d'incinération du marché d'intérêt national de Rungis;
- la production et la distribution 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. A Paris - Orly, Aéroports de Paris n'a que très peu de clients externes pour cette activité. A Paris - Charles de Gaulle, le Groupe distribue également aux utilisateurs externes, même s'il est difficile d'estimer la part de marché d'Aéroports de Paris sur la plate-forme, les entreprises concernées pouvant disposer de leurs propres installations de climatisation;
- la distribution d'eau potable et la collecte des eaux usées (voir paragraphe 6.7.1.3 – "L'eau"). A l'exception des installations d'Air France Industries en zone nord de l'aéroport de Paris - Orly, Aéroports de Paris assure la totalité des besoins en eau potable des plates-formes. L'eau est achetée à La Lyonnaise des Eaux et à Véolia Eau;
- la collecte des déchets sur les plates-formes (voir paragraphe 6.7.1.4 – "Les déchets"). Aéroports de Paris assure l'essentiel de cette collecte sur ses plates-formes, avec quelques exceptions s'agissant de déchets spécialisés;
- concernant l'alimentation en courant électrique, Aéroports de Paris dispose de son propre réseau de distribution, qui dessert principalement les installations aéroportuaires de la Société pour ses besoins propres. Aéroports de Paris fournit à ce titre de l'électricité à certains locataires, notamment à l'intérieur des terminaux passagers (boutiques, bureaux des compagnies aériennes). L'essentiel de l'électricité consommée sur les plates-formes est achetée à l'extérieur (pour l'essentiel auprès de la Compagnie nationale du Rhône), même si Aéroports de Paris dispose d'une certaine capacité de production pour pouvoir secourir immédiatement les installations aéronautiques en cas de panne.

En 2005, le chiffre d'affaires externe réalisé pour les prestations industrielles rendues par Aéroports de Paris a atteint 60,6 millions d'euros, dont 42,5 millions d'euros pour Paris - Charles de Gaulle et 12,6 millions d'euros pour Paris - Orly.

A Paris - Charles de Gaulle, les principaux clients incluent notamment Air France, Roissy-Print Le Figaro, la Sogafro (Société de la gare des agents de fret de Paris - Charles de Gaulle), FedEx, Servair, la SNCF et les hôtels de l'aéroport.

Sur cette plate-forme, le volume de chauffage produit et distribué en 2005 a atteint 332 GWh et le volume de froid 119 GWh, soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 100.000 habitants. Environ 2,5 millions de m<sup>3</sup> d'eau potable ont été distribués en 2005 et le volume de déchets récupérés et traités en 2005 a atteint près de 43.000 tonnes, l'équivalent des déchets produits par une ville de 95.000 habitants.

A Paris - Orly, les principaux clients externes sont Servair, Air France Industrie, les services de l'Etat et les hôtels de l'aéroport.

Sur cette plate-forme, le volume de chauffage produit et distribué en 2005 a atteint 170 GWh et le volume de froid 24 GWh. Environ 720.000 m<sup>3</sup> d'eau potable ont été distribués en 2005 et le volume de déchets récupérés et traités en 2005 a atteint 13.500 tonnes.

### 6.3.3 Activités en matière immobilière

Regroupées en 2003 au sein d'une nouvelle direction de l'immobilier, compétente pour les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly, et au sein de la direction de l'aéroport de Paris - Le Bourget, 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. Aéroports de Paris, en tant que propriétaire foncier et aménageur, procède aux investissements d'aménagement et de viabilisation de terrains 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 ou de s'étendre sur les plates-formes. En tant que propriétaire immobilier, Aéroports de Paris assure la gestion (leasing, réhabilitation, modernisation) de ses actifs. Aéroports de Paris, propose par ailleurs des services de *facility management* (dépannage, gardiennage, nettoyage, courrier).

Aéroports de Paris fournit des prestations immobilières à environ 670 clients externes, dont les principaux sont: Air France, FedEx, groupe Vinci, La Poste, Servair, Acna, HSBC, le parc des expositions de Paris - Le Bourget, groupe Accor, Hilton, Société immobilière aéroportuaire et les services publics.

Les revenus du segment immobilier du Groupe se sont élevés à 162,1 millions d'euros en 2005, dont 24,4% sont constitués par des loyers internes au Groupe, 7,9% par des charges locatives refacturées et d'autres recettes et 67,7% par des loyers externes payés par des tiers.

#### 6.3.3.1 Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière

Le domaine foncier total d'Aéroports de Paris comprend 6.686 hectares, dont 4.977 hectares, soit 74,4%, sont exclusivement réservés aux activités aéronautiques du Groupe, 462 hectares soit 6,9% sont inexploitable du fait de fortes contraintes d'urbanisme et aéronautiques et 1.247 hectares, soit 18,7%, représentent le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière qui se décompose comme suit:

- 878 hectares de terrains déjà utilisés (soit 13,1% du domaine total du Groupe), dont:
  - 337 hectares par des bâtiments d'Aéroports de Paris loués en totalité ou en partie aux tiers; et
  - 541 hectares sont loués à des tiers principalement pour le développement de leurs propres projets immobiliers.

Dans tous les cas, la propriété du sol reste à Aéroports de Paris;

- 369 hectares de terrains disponibles pour le développement de l'immobilier, soit 5,5% du domaine total du Groupe: 157 hectares pour Paris - Orly, 154 hectares pour Paris - Charles de Gaulle, 41 hectares pour Paris - Le Bourget et 17 hectares pour les aérodromes d'aviation générale.

Les terrains disponibles pour le développement immobilier 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.

### 6.3.3.2 Les terrains loués à des tiers

Les recettes tirées des locations de terrains à des tiers ont représenté 58,1 millions d'euros en 2005, soit 36% des revenus du segment immobilier en 2005. Les 541 hectares de terrains loués à des tiers se répartissent comme suit:

- environ 304 hectares servent d'assiette à des bâtiments d'activité en lien avec l'aéroportuaire (comme les hangars avions, les gares de fret et l'aviation générale ou d'affaires), dont 26 hectares à Paris - Orly, 163 hectares à Paris - Charles de Gaulle, 43 hectares à Paris - Le Bourget et 72 hectares sur les aérodromes d'aviation générale (ces dernières surfaces sont occupées par les aéroclubs et l'aviation de loisir; pour des raisons évidentes, les tarifs de location de ces terrains sont très en-deçà de ceux des terrains d'assiette du reste de ce segment);
- environ 145 hectares accueillent des produits d'immobilier d'affaires ou d'entreprises de type tertiaire, industriel ou d'activité. Par localisation, ces terrains sont situés pour 85 hectares à Paris - Charles de Gaulle et 60 hectares à Paris - Orly;
- environ 92 hectares sont consacrés à des lieux de vie (hôtels, commerces et services, équipements publics, services publics, parc d'exposition...). Par localisation, ces terrains sont situés pour 19 hectares à Paris - Charles de Gaulle, 27 hectares à Paris - Orly et 46 hectares à Paris - Le Bourget.

Une part significative des terrains appartenant à ces deux dernières catégories pourrait être considérée comme de l'immobilier de diversification au sens de l'arrêté du 16 septembre 2005 (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires") et sortira en conséquence du périmètre de régulation à l'issue du CRE. Aéroports de Paris estime à 72% du total la part des revenus tirés de terrains loués à des tiers qui relèverait de la catégorie "aéroportuaire" et à 28% celle des terrains qui pourrait relever de la "diversification".

### 6.3.3.3 Bâtiments loués par Aéroports de Paris

Les loyers tirés de la location à des tiers de bâtiments appartenant à Aéroports de Paris représentent 51,6 millions d'euros en 2005, soit 32% des revenus du segment immobilier en 2005.

Au 31 décembre 2005, le patrimoine bâti propriété d'Aéroports de Paris se composait de 1.138.426 m<sup>2</sup> de surfaces hors œuvres nets ("**SHON**") correspondant à 1.061.566 m<sup>2</sup> de surface utile totale. Après déduction des surfaces des parties communes commercialisables (environ 31.000 m<sup>2</sup>) et des surfaces des bâtiments obsolètes (un peu plus de 64.000 m<sup>2</sup>), les surfaces utiles commercialisables représentent 966.409 m<sup>2</sup>. Sur ce dernier total, Aéroports de Paris occupe 160.046 m<sup>2</sup> utiles pour ses besoins propres. Le solde, soit 806.362 m<sup>2</sup>, est destiné à être loué à des tiers. Sur ce solde, le taux d'occupation des tiers était de 88,7% au 31 décembre 2005, soit 714.957 m<sup>2</sup> effectivement loués.

Ces 714.957 m<sup>2</sup> de bâtiments loués à des tiers se répartissent de la façon suivante:

- environ 83% de bâtiments en lien avec l'aéroportuaire: il s'agit essentiellement de hangars pour les activités de maintenance avion et de gares de fret ou de locaux destinés à l'aviation générale ou d'affaires;
- environ 15% de bâtiments de bureaux, locaux industriels, locaux d'activité;
- 2% de lieux de vie.

Une part significative des locations relevant de ces deux dernières catégories pourrait être considérée comme de l'immobilier de diversification au sens de l'arrêté du 16 septembre 2005 (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires") et sortira en conséquence du périmètre de régulation à l'issue du CRE. On estime à 73% du total la part des revenus de location qui relèverait de la catégorie "aéroportuaire" et à 27% celle qui pourrait relever de la "diversification".

Les bâtiments occupés par Aéroports de Paris pour ses besoins propres relèveraient quasi-exclusivement de l'activité aéroportuaire.



#### 6.3.3.4 Stratégie de l'activité immobilière

Le patrimoine existant, la localisation des plates-formes, la qualité des dessertes par le transport terrestre et le rôle moteur des aéroports dans l'aménagement régional et le développement économique national représentent des opportunités de valorisation de l'activité immobilière d'Aéroports de Paris. En effet une localisation sur un aéroport procure un avantage concurrentiel pour certaines 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.

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 dans le cadre d'une vision d'aménageur déclinée sur les différents quartiers suivant l'identité de chacune des plates-formes;
- une approche marketing et tarifaire adaptée à la diversité de l'offre et à la typologie des produits et des marchés visés (loisirs et services, activités industrielles et logistiques, activités tertiaires, activités aéroportuaires);
- 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 entend aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares, qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette (SHON) de plus de 315.000 m<sup>2</sup> dont environ 150.000 m<sup>2</sup> à Paris - Charles de Gaulle, 150.000 m<sup>2</sup> à Paris - Orly et 15.000 m<sup>2</sup> à Paris - Le Bourget. Sur ces 60 hectares, 30 hectares environ accueilleraient des produits de type aéroportuaires (pour une surface SHON d'environ 85.000 m<sup>2</sup>) et les 30 autres hectares accueilleraient des produits de type de diversification (pour une surface SHON d'environ 230.000 m<sup>2</sup>).

Le Groupe estime que la construction de ces immeubles représentera un coût d'investissement total d'environ 460 millions d'euros, qu'Aéroports de Paris pourrait supporter à hauteur d'environ un quart.

En particulier, Aéroports de Paris entend sur ses ressources assurer son rôle d'aménageur pour l'ensemble des quartiers ouverts au développement immobilier sur les plates-formes. Le Groupe pourra également investir plus en aval dans la chaîne immobilière, en finançant en tout ou partie sur ses ressources propres un certain nombre de bâtiments, comme des gares de fret à Paris - Charles de Gaulle et à Paris - Orly.

En revanche, Aéroports de Paris laissera aux tiers le financement de la totalité de produits tels que des hôtels, des commerces hors aérogares ou des services. D'autres programmes, concernant des produits tels que des bureaux ou locaux d'activité, pourront faire l'objet de partenariats avec Aéroports de Paris, dans des proportions variables.

Sur le total de 315.000 m<sup>2</sup>, Aéroports de Paris envisage ainsi de construire lui-même environ 48.000 m<sup>2</sup>, tandis que les 267.000 m<sup>2</sup> restant seraient construits soit à 100% par des promoteurs et des investisseurs extérieurs à Aéroports de Paris, soit en partenariat avec Aéroports de Paris.

La part du financement d'Aéroports de Paris de ces projets mobiliserait l'essentiel des ressources propres que le Groupe envisage d'investir dans l'activité immobilière d'ici à 2010, soit au total 164 millions d'euros. Le solde de ces 164 millions d'euros serait utilisé pour préparer et aménager certaines zones et terrains d'emprises pour des projets qui ne seront livrés et commercialisés qu'au-delà de 2010.

### **La plate-forme de Paris - Charles de Gaulle**

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle peut mettre en avant de nombreux atouts valorisables pour son exploitation immobilière. Les accès routiers et transports en commun sont de première qualité et continuent à être développés. Le site dispose encore de réserves foncières et s'attend à une croissance régulière du nombre de passagers aériens fréquentant la plate-forme.

L'identité immobilière de la plate-forme est pour le moment marquée par le fret et les identités propres à chacun de ses quartiers. C'est le cas plus particulièrement des Quartiers Fret, Maintenance et Fret Express et Roissy Pôle. A long terme, Aéroports de Paris vise à 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 y parvenir l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle envisage à l'horizon 2010 d'avoir développé 36 hectares. 150.000 m<sup>2</sup> de SHON devraient être construits d'ici à 2010, dont un peu moins de 70.000 m<sup>2</sup> de fret, maintenance avions et autres activités liées à l'aéroportuaire, environ 72.000 m<sup>2</sup> de bureaux et locaux industriels et près de 8.000 m<sup>2</sup> d'équipements publics et de locaux de loisir.

Six quartiers prioritaires de développement ont été identifiés pour l'immobilier à Paris - Charles de Gaulle:

- Quartier Fret;
- Roissy Centre;
- Quartier Porte Ouest;
- Roissy Pôle;
- Quartier Support; et
- Quartier Fret, Maintenance et Fret Express.

Le développement est déjà engagé sur plusieurs de ces quartiers. Le Quartier Support accueille la nouvelle unité de catering de Servair et la nouvelle unité d'armement avion d'ACNA; il accueillera également le futur centre de maintenance du *hub* d'Air France. Le quartier Fret, Maintenance et Fret Express accueillera le futur Hangar A380 d'Air France et les futures aires de stationnement FedEx qui sont en cours de réalisation. Dans le quartier Roissy Pôle la nouvelle cité des personnels navigants d'Air France a ouvert en mars 2006. A court terme, Aéroports de Paris vise également à augmenter son offre de bâtiments de fret pour lesquels il existe actuellement une demande qui n'est pas satisfaite. A cette fin, une nouvelle gare de fret banalisée d'Aéroports de Paris d'une surface de 22.600 m<sup>2</sup> ouvrira en 2007 dans le quartier Fret.

Au cours des prochaines années, Aéroports de Paris entend également continuer les études et mener les procédures en vue de la construction d'"Aéroville", un centre de commerces et de services situé à cheval sur les deux communes de Tremblay-en-France et de Roissy-en-France, qui vise à satisfaire les besoins des 80.000 personnes employées sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. Ce projet est développé par Unibail, qui construira et exploitera le centre de commerces et de services sur un terrain de 10 hectares loué par Aéroports de Paris. "Aéroville" devra au préalable recueillir les autorisations administratives en matière d'urbanisme impliquant notamment la modification des POS des communes de Roissy-en-France et de Tremblay-en-France ainsi que l'autorisation de la CDEC, voire de la Commission nationale. L'ouverture du centre de commerces et de services n'interviendra donc qu'au-delà de 2010.

### **La plate-forme de Paris - Orly**

L'aéroport de Paris - Orly dispose de nombreux atouts que la plate-forme peut valoriser dans son offre immobilière pour 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.

Dans cet environnement, la stratégie immobilière sur Paris - Orly vise à développer une offre de bureaux milieu et haut de gamme, tout en accompagnant les besoins de l'activité aéroportuaire. Pour y parvenir, Paris - Orly envisage à l'horizon 2010 de développer 18 hectares, sur lesquels 150.000 m<sup>2</sup> de SHON seront construits, dont plus de 115.000 m<sup>2</sup> de bureaux et locaux industriels, environ 20.000 m<sup>2</sup> de services et hôtels et environ 15.000 m<sup>2</sup> de bâtiments de fret.

Cinq quartiers prioritaires ont été identifiés au sein de l'emprise de Paris - Orly:

- Cœur d'Orly;
- Orlytech La Fraternelle;
- Quartier Fret;
- Quartier Pont de Rungis (quartier de maintenance aéronautique); et
- Quartier Est Villeneuve Le Roi.

Dans son rôle d'aménageur de la plate-forme, Aéroports de Paris entend mettre en œuvre une politique urbaine permettant d'unifier en un seul quartier (cœur d'Orly) les zones les plus attractives de la plate-forme aujourd'hui séparées par la route nationale N7. La création d'un pôle de vie au bout de la piste 4 et l'aménagement d'un axe transversal perpendiculaire à la RN7 peuvent largement y contribuer. Aéroports de Paris entend par ailleurs continuer à soutenir l'accès à la plate-forme par les transports en commun.

Au centre de la plate-forme de Paris - Orly, Aéroports de Paris envisage le lancement d'un nouveau quartier d'affaires, Cœur d'Orly, qui pourrait proposer un complexe hôtelier comprenant un centre de congrès international et un pôle de services au sein d'un important programme immobilier tertiaire. La réalisation de ce projet nécessite la modification des plans d'occupation des sols des communes d'Orly et de Paray-Vieille Poste.

Aéroports de Paris a par ailleurs d'ores et déjà entrepris la modernisation et la densification de l'immobilier de la plate-forme. Après l'implantation d'une unité d'environ 42.000 m<sup>2</sup> dédiée à Air France Industries (bâtiments de production et restaurants) dans le Quartier Est Villeneuve-le-Roi, la requalification de l'activité "moteurs" d'Air France est engagée dans le Quartier Pont de Rungis, pour un achèvement prévu fin 2006. Par ailleurs, le quartier Orlytech La Fraternelle accueillera en 2007 la plate-forme industrielle courrier de Paris Sud de La Poste. Enfin, une nouvelle gare de fret banalisée d'une surface de 15.000 m<sup>2</sup> offrira ses services en 2007 dans le quartier Fret.

### ***La plate-forme de Paris - Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale***

Sur le site de Paris - Le Bourget, un programme de viabilisation en bordure nord-ouest et en bordure nord-est de l'aéroport doit être lancé en 2006. La zone nord-ouest a pour vocation d'accueillir des entreprises du domaine aéronautique (elle accueille d'ores et déjà un centre de formation aux métiers aéronautiques et des bancs d'essai moteurs). Elle est située en zone publique et sera accessible depuis le boulevard interurbain du Parisis en cours de construction. La zone nord-est, qui accueille d'ores et déjà un centre de mise au point des rotors d'Eurocopter, est destinée à accueillir des entreprises de transport aérien d'affaires. Elle donnera accès à la zone réservée (accès aux avions) et sera aussi accessible depuis la zone publique.

Par ailleurs, d'anciens bâtiments situés le long de la façade RN2/RN17 seront retirés à la fin des conventions d'occupation en vigueur, à partir de la fin de 2006, pour permettre la libération d'emprises idéalement situées grâce à l'accès qu'elles offriront à l'aéroport depuis la RN2/RN17.

Enfin, un projet existe sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville pour un programme d'activités industrielles et logistiques. Au total, le Groupe envisage de développer 5 hectares de zones immobilières sur l'aéroport de Paris - Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, représentant une surface de 15.000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités de type tertiaire.

### 6.3.4 L'escale

L'assistance aéroportuaire recouvre les différents services dont a besoin une compagnie aérienne lors de l'escale de ses avions sur un aéroport. Pour assurer ses services au sol, une compagnie aérienne peut soit s'auto-assister (en utilisant son propre personnel), soit faire appel à un prestataire. On distingue dans ce cadre le service aux passagers (enregistrement, embarquement, transport au sol et navettes de bus, accueil à l'arrivée et assistance aux bagages non-retrouvés ou détériorés etc.) et les services à l'avion (chargement, déchargement, ravitaillement, commissariat, nettoyage, repoussage de l'avion de son poste de stationnement, établissement de documents techniques, traitement des bagages).

#### ***Cadre juridique de l'activité d'assistance en escale***

L'obligation d'ouverture de l'activité d'assistance en escale à la concurrence a été transposée en droit français en 1998. En effet, la directive européenne 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, transposée aux articles R. 216-1 et suivants du Code de l'aviation civile, a redéfini le cadre réglementaire de cette activité qui jusqu'alors était partagée entre Air France, le Groupe et l'auto-assistance, cette dernière étant surtout développée pour les services aux passagers. Cette directive a établi le principe de 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) mais a retenu la possibilité de limiter le nombre de prestataires pour les opérations en piste, le traitement des bagages, le transfert du fret et courrier et le transport du terminal à l'avion, tout en spécifiant qu'au moins un intervenant indépendant du gestionnaire de l'aéroport et de la compagnie dominante devait être autorisé à offrir ces services pour chaque terminal.

Ces activités nécessitent la détention d'un agrément préfectoral. Aéroports de Paris a obtenu un agrément pour les aéroports de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle. Conformément à la réglementation européenne, la séparation des comptes de l'assistance en escale est mise en place.

Les prestataires des activités pour lesquelles le nombre de prestataires a été limité sont désignés 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. Les compagnies aériennes votent en fonction de leur part dans le trafic du terminal.

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.

#### ***Le marché de l'assistance en escale à Paris***

Sur les deux plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, 65% du marché de l'assistance en escale (activités libres et limitées) est détenu par l'assistance Air France, qui s'auto-assiste et rend cette prestation de service à ses partenaires de l'alliance SkyTeam. Les 35% restant représentent un marché d'environ 400 millions d'euros partagé principalement entre quatre groupes: le groupe Europe Handling, qui détient 40% du marché accessible, le groupe Aéroports de Paris, pour qui l'assistance en escale est un métier historique, qui en détient un peu plus de 30%, et les groupes Servisair/GlobeGround et Swissport qui détiennent les 30% restants.

Le Groupe propose ses services aux compagnies aériennes qui n'ont pas recours à l'auto-assistance. Pour le Groupe, les activités d'assistance en escale ont généré un chiffre d'affaires de 128 millions d'euros en 2005. Ces activités représentent plus de 4,5 millions de passagers traités au départ et plus de 40.000 touchées assistées en piste annuellement par les entreprises du Groupe. Les compagnies aériennes clientes de l'activité escale du Groupe viennent de tous les continents (ses principaux clients incluent Air Algérie, Iberia, Corsair, Tunis Air, Continental Airlines, American Airlines, El Al, Fly DBA, TAP Air Portugal et Saudi Arabian). Les compagnies aériennes signent les contrats d'assistance directement avec la Société.

Les services proposés par l'activité escale Aéroports de Paris sont essentiellement les suivants: assistance passagers, opérations en piste, traitement des bagages, transfert du fret et du courrier, opérations aériennes et transport au sol. Le Groupe n'est pas présent sur les métiers du commissariat

hôtelier, de la maintenance en ligne et de l'approvisionnement en carburant. Aéroports de Paris, dans le cadre de sa politique de groupe, sous-traite l'essentiel de son activité d'assistance en escale pour les opérations en piste à ses filiales regroupées au sein du groupe Alyzia, ainsi qu'une partie significative de l'assistance aux passagers.

Le groupe Alyzia, dont la holding est Alyzia Airport Services, est constitué des sociétés suivantes: Aviance France (assistance passagers et opérations aériennes à Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle), Sapser Handling (assistance piste à CDG 1 et T3), Alyzia Ramp Assistance (assistance piste à CDG 2), Alyzia Handling (assistance piste à Paris - Orly) et Locmafer (transfert du fret et du courrier à Paris - Charles de Gaulle). Alyzia compte aussi trois autres sociétés, Alyzia Sûreté, Alyzia Training et Sapser, actives en matière de contrôle des passagers et des bagages, d'activités cynotechniques, de formation et de recyclage des chariots à bagages.

Aéroports de Paris est depuis 2002 membre d'Aviance, une alliance mondiale de prestataires d'assistance en escale, forte de 10 membres et présente dans 12 pays et sur plus de 100 aéroports dans le monde.

L'ouverture du marché de l'assistance en escale à la concurrence a entraîné une baisse constante des prix, qui ne se sont stabilisés qu'en 2005. La pression concurrentielle sur le marché "accessible" s'est en outre accentuée du fait de l'élargissement progressif de l'alliance SkyTeam, qui a conduit à une diminution de la taille de ce marché au profit d'Air France. Ce contexte très concurrentiel pèse sur les marges de cette activité à forte composante de main d'œuvre. Pour rester compétitive, l'activité escale du Groupe a fait l'objet de trois plans successifs de restructuration en 1998, 2000 et 2003. Ces plans ont visé à adapter l'organisation de cette activité pour en permettre le maintien et à retrouver un équilibre économique grâce à un abaissement des coûts de production, à un recentrage sur les services et les contrats rentables et à un rapprochement avec les normes de la profession. Cette restructuration s'est traduite par une réduction progressive des effectifs d'Aéroports de Paris affectés à l'activité d'escale, qui sont passés de 1.176 salariés en contrat à durée indéterminée en 1997 à 710 au 31 décembre 2005.

Outre les 710 employés d'Aéroports de Paris, 947 employés en contrat à durée indéterminée du groupe Alyzia, soit au total 1.657 agents du Groupe, interviennent sur les plates-formes gérées par Aéroports de Paris dans le domaine de l'assistance en escale. Le personnel est opérationnel de 4h30 à minuit sur la plate-forme de Paris - Orly et 24h/24 sur celle de Paris - Charles de Gaulle.

### **Stratégie**

La pression concurrentielle s'exerçant sur l'activité d'assistance en escale va continuer de s'accroître à moyen terme. Deux éléments sont à prendre en compte: d'une part le risque lié à l'arrivée d'un nouvel intervenant, sur un marché "accessible" déjà étroit (à cet égard, une licence sera disponible à Orly sud en novembre 2006, où n'opérait jusqu'à présent qu'Aéroports de Paris) et, d'autre part, les réflexions en cours au niveau de la Commission européenne sur une plus grande libéralisation de l'activité d'assistance en escale. Dans le dernier projet de révision de la directive 96/67 datant de 2005, la Commission envisage notamment:

- de transformer en obligation de séparation juridique l'obligation de séparation comptable imposée à l'exploitant d'aérodrome qui assure des activités d'assistance en escale et d'imposer ces obligations pour les compagnies aériennes prestataires aux tiers;
- de mettre fin à la présélection de l'exploitant d'aérodrome (lorsque celui-ci exerce des activités d'assistance en escale) en cas de limitation du nombre de prestataires d'assistance en escale.

Dans ce contexte de plus en plus concurrentiel, la stratégie du Groupe est de rétablir à l'horizon 2008 l'équilibre de l'assistance en escale à travers:

- la réduction des coûts opérationnels;
- le recentrage sur les services et les contrats qui permettent l'utilisation optimale des moyens humains et matériels tout au long de la journée et donc une meilleure productivité des effectifs;

- l'offre d'une gamme de prestations à forte valeur ajoutée, grâce au développement de technologies performantes comme le développement d'interfaces avec les systèmes d'enregistrement des compagnies aériennes, le recours à l'informatique embarquée pour les opérations en piste et la géolocalisation des matériels de piste.

A l'horizon 2008, le Groupe dressera un bilan des résultats issus de ces orientations et décidera sur cette base de sa stratégie future en matière d'assistance en escale.

### 6.3.5 Autres activités

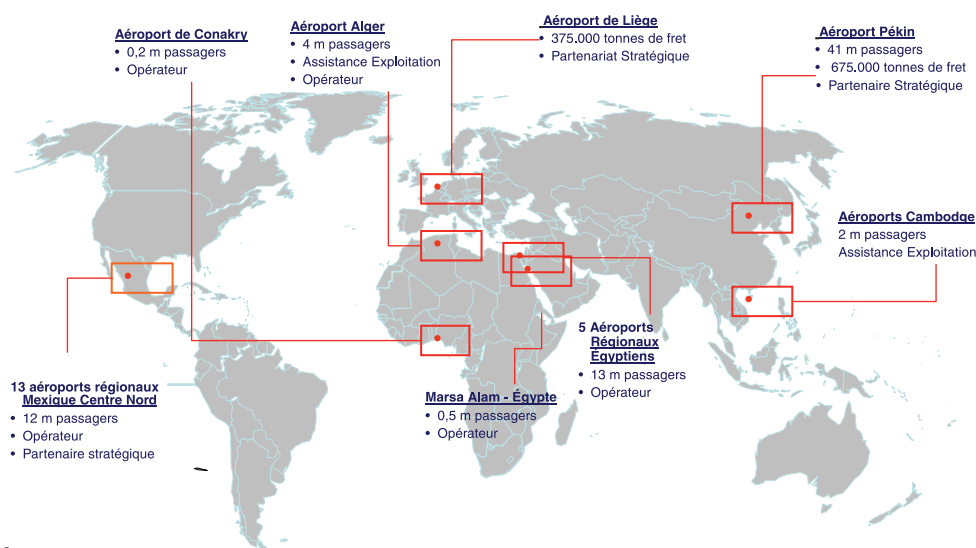
Aéroports de Paris exerce, directement ou au travers de filiales, diverses activités lui permettant de valoriser ses compétences, telles que le développement d'activités de gestion aéroportuaire ou d'ingénierie aéroportuaire à l'étranger, les services spécialisés de télécommunications et l'exploitation de boutiques dans les aéroports du Groupe.

#### 6.3.5.1 Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger

Le Groupe intervient à l'international afin de proposer ses compétences et son savoir-faire en matière d'exploitation d'aéroports. Dans ce cadre, le Groupe a conclu plusieurs contrats de gestion aéroportuaire à l'international, parfois accompagnés par des prises de participation dans des sociétés d'exploitation aéroportuaire.

En 2005, le chiffre d'affaires du Groupe réalisé dans le cadre de la gestion aéroportuaire s'est élevé à 7,4 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 2,9 millions d'euros de dividendes. La valeur nette comptable des participations du Groupe à l'international représentait 112 millions d'euros au 31 décembre 2005.

La présence du Groupe dans le monde en matière d'exploitation aéroportuaire se fait soit directement au niveau d'Aéroports de Paris, soit au travers de sa filiale ADP Management ("**ADPM**"). Elle est illustrée par la carte suivante:



Aéroports de Paris a créé ADPM en 1990. En janvier 1999, le groupe Vinci (à l'époque, groupe GTM) est entré dans le capital d'ADPM à hauteur de 34%. Depuis décembre 2004 et la fin du partenariat qui liait Aéroports de Paris et Vinci au sein d'ADPM, cette dernière est contrôlée à 100% par Aéroports de Paris.

#### **Participations du Groupe à l'étranger**

Le Groupe détient des participations dans des sociétés d'exploitation aéroportuaire à l'étranger, dont certaines sont détenues par Aéroports de Paris, et les autres par ADPM. Les participations sont accompagnées de contrats de gestion, de conseil ou d'exploitation, dont le titulaire est Aéroports de Paris, ADPM ou la société dans laquelle le Groupe détient sa participation. Les participations du Groupe à l'étranger se décomposent comme suit:

- *Mexique.* Aéroports de Paris détient depuis 2000 une participation de 25,5% dans la société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (SETA), qu'il a acquis en deux temps pour une somme totale de 114,6 millions de pesos, figurant au 31 décembre 2005 au bilan d'Aéroports de Paris pour 9,6 millions d'euros. Depuis la cession, en juin 2005, des 37,25% que la société Vinci Airports détenait dans SETA, l'actionnaire de SETA aux côtés d'Aéroports de Paris est Aeroinvest, filiale du groupe ICA, dont la société holding est Empresa ICA S.A. de C.V qui détient 74.5% du capital.

SETA est le partenaire stratégique de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. (GACN), société holding du groupe aéroportuaire du centre-nord qui contrôle 13 aéroports du nord et du centre du Mexique dont l'aéroport international de Monterrey. En 2005, le trafic des aéroports mexicains gérés par GACN a atteint 11,6 millions de passagers, en hausse de 9% par rapport à 2004. SETA détient 15% du capital de GACN et a signé avec cette dernière, en 2000, un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. Aéroports de Paris détient un pouvoir de codécision sur les décisions importantes touchant à la gestion de SETA, et, à travers le rôle de SETA au sein de GACN, indirectement à celle de GACN. Les autres actionnaires de GACN sont l'Etat mexicain, à hauteur de 49%, et Aeroinvest pour les 36% restants.

- *Chine.* En février 2000, ADPM a pris une participation de 9,99%, pour un prix de 119,9 millions d'euros, dans le capital de Beijing Capital International Airport (BCIA), à l'occasion de la mise en bourse à Hong Kong de 35% du capital de la société. ADPM est également le partenaire stratégique de BCIA. Depuis la fin du partenariat avec Vinci Airports, la participation d'ADPM dans la BCIA a été ramenée de 9,9% à 6,6%. La valeur comptable de cette participation s'élevait à 98,4 millions d'euros au 31 décembre 2005. Le principal actionnaire est l'Etat chinois (65%). Les autorités chinoises ont confirmé le plan d'expansion de cet aéroport qui a accueilli 41 millions de passagers en 2005 et qui devrait accroître sa capacité d'accueil d'environ 35 millions de passagers supplémentaires d'ici 2008 dans la perspective des prochains Jeux Olympiques d'été. Cette prise de participation avait été accompagnée en 2000 de la signature d'un contrat de conseil dont le but était d'assister BCIA, plus particulièrement dans les domaines liés à l'évolution de la plate-forme dans une logique de *Hub* et dans le développement des revenus non aéronautiques. Ce contrat est parvenu à échéance en janvier 2005. Un nouveau contrat d'assistance a été signé en juin 2005 pour une durée de 3 années. Aux termes de ce contrat, ADPM accompagnera la direction de l'aéroport dans la préparation de l'ouverture du nouveau terminal T3, qui sera l'un des plus grands terminaux du monde ouvert en une seule tranche.
- *Belgique.* ADPM détient, depuis 1999, 25,6% de la société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset SA (SAB), qui gère l'aéroport de Liège-Bierset, situé en Belgique, aux côtés de Société liégeoise de financement (50,2%) et de Société wallonne des aéroports régionaux (24,2%). Cette prise de participation représente une valeur comptable de 3,9 millions d'euros au bilan d'ADPM, dont 0,87 million d'euros n'ont pas encore été libérés. Un accord de partenariat a en outre été conclu entre ADPM et la SAB en mars 1999 pour une durée de 15 ans. L'aéroport de Liège-Bierset, occupe la 11<sup>ème</sup> position pour les aéroports européens de fret avec un trafic de 326.000 tonnes en 2005, et fait actuellement l'objet d'un important programme d'extension, en termes d'infrastructures de traitement du fret et de capacité d'accueil des passagers. Ce programme s'est notamment traduit par l'ouverture d'un nouveau terminal passagers en avril 2005, d'une capacité de plus de 1 million de passagers.
- *Guinée.* ADPM a conclu un contrat d'assistance technique entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour une durée d'un an renouvelable avec la SOGEAC (Société de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry) qui exploite l'aéroport international de Conakry - Gbessia. ADPM détient une participation de 29% dans SOGEAC depuis 1994.
- *Japon.* En février 2006, ADPM, associé à Mitsui et à ADP ingénierie ("**ADPi**") (voir ci-dessous) au sein d'un consortium, a déposé une offre pour la concession d'un nouveau terminal international sur l'aéroport de Tokyo Haneda au Japon.

## **Contrats de gestion et d'assistance technique**

Le Groupe a signé des contrats de gestion ou d'assistance technique à l'étranger sans avoir pris de participations. Les principaux contrats du Groupe sont les suivants:

- *Egypte.* Aéroports de Paris a conclu le 27 décembre 2004 un contrat portant sur la gestion de cinq aéroports touristiques régionaux ouverts au trafic international pour une durée de six ans (Sharm el-Sheikh, Hurghada, Louxor, Assouan et Abou Simbel). Ce contrat, dont l'exécution est confiée à ADPM, s'inscrit dans le cadre d'un plan complet de restructuration du secteur aéroportuaire égyptien sous l'égide de la Banque Mondiale. ADPM assure également la gestion de l'aéroport privé de Marsa Alam.
- *Algérie.* ADPM a conclu en juin 2004 un contrat d'assistance technique de deux ans pour un montant de plus de 4 millions d'euros avec l'autorité aéroportuaire EGSA pour la mise en service au premier semestre 2006 du nouveau terminal de l'aéroport international d'Alger, remodelé par ADPi, pour répondre aux nouvelles normes internationales. Le contrat couvre l'accompagnement du transfert du trafic international vers le nouveau terminal et la mise en place d'une gestion moderne et efficace de l'aéroport. Les autorités algériennes de l'aviation civile souhaitent substituer un contrat de gestion de trois ans de l'aéroport d'Alger au contrat d'assistance en vigueur. Les termes de ce nouveau contrat sont en cours de finalisation.
- *Cambodge.* Au Cambodge, ADPM a signé pour trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 un contrat d'assistance à l'exploitation auprès de la CAMS, société chargée de l'exploitation des aéroports internationaux de Phnom Penh et de Siem Reap, pour le compte de la société concessionnaire SCA.

## **Stratégie**

Sur la période 2006-2010, Aéroports de Paris se consacrera en priorité à son important programme d'investissements sur ses plates-formes parisiennes. Dans ce contexte et sur cette période, le Groupe entend limiter le niveau d'engagement financier qu'il affectera à son développement à l'international, tout en n'excluant pas de réallouer, si nécessaire, son portefeuille de participations actuel.

La stratégie du Groupe en matière de prises de participations dans des aéroports à l'étranger est de maintenir ou de développer en fonction des opportunités une présence contrôlée de façon à préserver des relais de croissance future, avec un souci permanent de création de valeur. Dans ce cadre, la stratégie du Groupe à l'international est la suivante:

- le Groupe privilégiera une intervention sous la forme de consortiums ou de participations minoritaires. Il n'envisagera une approche majoritaire que sur un nombre très limité de projets. A ces prises de participations pourront être associés, le cas échéant, des contrats de gestion ou d'assistance technique;
- le Groupe sélectionnera les projets sur lesquels il pourra se positionner sur la base d'un niveau de rentabilité satisfaisant compte tenu du niveau de risque anticipé;
- le Groupe respectera des règles claires de sélection géographique permettant de limiter les risques. Ainsi, il privilégiera des aéroports en Europe, ou dans des pays de l'OCDE. Il accordera également une attention particulière aux pays en fort développement que sont le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine;
- le Groupe 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.

### **6.3.5.2 Développement d'activités d'ingénierie en France et à l'étranger**

Créée en juin 2000, ADPi est une filiale à 100% d'Aéroports de Paris qui 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). ADPi, qui opère seule ou en groupement sur tous les continents, a réalisé en 2005 un chiffre d'affaires de 27,5 millions d'euros contre 27,2 millions d'euros en 2004.

Préalablement à sa filialisation, l'activité d'ADPi était assurée depuis une vingtaine d'années par l'agence d'architecture et d'ingénierie d'Aéroports de Paris. ADPi est certifiée ISO 9001 depuis février 2003 et a passé avec succès en mars 2005 son deuxième audit de suivi ISO 9001.

ADPi intervient, sur demande, à tous les niveaux des projets que ses clients souhaitent concrétiser:

- dans la phase de planification et de programme, ADPi réalise plusieurs types d'études technico-économiques (études de faisabilité, prévisions de trafic) qui donnent lieu à l'élaboration de plans de masse, ce qui regroupe notamment la sélection et l'évaluation des sites et le plan de composition générale;
- dans la phase de conception architecturale, ADPi procède à l'élaboration d'avant-projets sommaires (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) et/ou d'avant-projets plus détaillés;
- dans la phase de mise au point des projets (qui correspond au cœur de l'activité d'ingénierie proprement dite), le rôle d'ADPi consiste traditionnellement à définir de façon détaillée l'ouvrage et ses 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 gestion des projets, ADPi assure le pilotage des projets (ce qui recouvre la sélection et la gestion des entreprises intervenantes ainsi que la supervision des travaux) et/ou l'accompagnement "post-projets" (ce qui inclut notamment la vérification du bon fonctionnement des équipements).

En matière d'infrastructures complexes, ADPi est intervenue dans la conception et/ou la réalisation d'ouvrages très variés tels que la gare TGV de la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, les études de plan de masse de la zone terminale d'Eurotunnel à Calais, la maîtrise d'œuvre du centre commercial Cité Europe à Calais, le Stade Omnisports de Canton en Chine, le tremplin de saut à ski pour les Jeux Olympiques d'hiver de 1992 à Courchevel, le Grand Théâtre National de Chine à Pékin, ou bien encore le Centre des Arts Orientaux de Shanghai.

Dans le domaine aéroportuaire, ADPi dispose d'une soixantaine de références relatives à la réalisation d'aérogares voire à la réalisation de la totalité d'un aéroport. ADPi intervient géographiquement tant en France (usine d'assemblage final de l'Airbus A380 située à Toulouse, implication dans la construction de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, etc.) que dans le reste du monde (usine de montage de l'Airbus militaire A400M à Séville, aérogare et salon d'honneur de l'aéroport Houari Boumediene à Alger, participation à la construction de terminaux à Dubaï, Moscou, Shangai Pudong et Ho Chi Minh Ville).

Au 31 décembre 2005, ADPi comptait 197 salariés, dont 119 situés hors de France, la grande majorité sur des contrats locaux.

Une grande partie du chiffre d'affaires d'ADPi est actuellement issue d'activités dans le golfe Persique (environ 68% de son chiffre d'affaires en 2005) en raison d'une conjonction économique favorable dans cette région qui connaît un développement important notamment dans le domaine aéroportuaire et d'une bonne implantation commerciale d'ADPi. Les principaux contrats sont, à Dubaï, la conception/supervision du terminal 3/concourse 2 et 3, la base de maintenance de la compagnie Emirates, le nouvel aéroport international de Jebel Ali et les Brach Towers et, au Qatar, le nouvel aéroport international de Doha.

La stratégie d'ADPi s'articule autour des trois axes suivants: (i) maîtriser sa croissance en vue de mieux amortir les frais généraux et les coûts de développement liés aux projets; (ii) 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, la Chine et l'Europe de l'Est); et

(iii) faire évoluer son portefeuille de projets pour saisir les opportunités de croissance rentable (systèmes bagages, pistes, tours de contrôle) tout en continuant d'œuvrer sur les marchés qui ont fait sa notoriété (aéroports importantes, bâtiments industriels aéroportuaires et infrastructures complexes).

### 6.3.5.3 Hub télécom

Créée en 2001 sous la dénomination ADP Télécom, Hub télécom est un opérateur télécom spécialisé dans les services et réseaux de télécommunications des plates-formes aéroportuaires et des sites à forte fréquentation de professionnels. Hub télécom est détenu à 100% par Aéroports de Paris. Hub télécom a réalisé un chiffre d'affaires de 71,3 millions d'euros en 2005, dont 31,5 millions d'euros avec les entités du Groupe, avec un effectif au 31 décembre 2005 de 239 personnes.

Hub télécom fournit principalement des prestations de téléphonie, de transmissions de données, de réseaux spécialisés adaptés au milieu aéroportuaire et d'ingénierie. Les prestations téléphoniques comprennent la fourniture d'abonnements, de trafic et de matériels sous la forme de contrats de location entretien.

En tant qu'opérateur de réseaux de télécommunications et de services, Hub télécom propose une offre complète de solutions télécoms tels que des services de téléphonie, de transmissions de données, de mobilité et services multimédia et d'ingénierie. Hub télécom développe aussi des offres pour le grand public avec des services WiFi et des informations sur les vols par SMS. Hub télécom fournit également des prestations de radiocommunication à travers un réseau sécurisé reposant sur une technologie numérique TETRA.

Les solutions de mobilité développées par Hub télécom 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 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 par Hub télécom 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.

Hub télécom a remporté des contrats de déploiement et d'exploitation de réseaux haut débit sans fil (WiFi) pour les besoins des compagnies aériennes, des assistants aéroportuaires et du grand public en France (aéroports de Lyon, Montpellier, Toulon, Clermont-Ferrand, Lille, Perpignan) et au Maroc (aéroport de Casablanca). Hub télécom développe et commercialise également un service d'information en temps réel sur les vols par SMS (aérosms) pour les aéroports de Brest, de Montpellier et de Toulon.

Les services développés par Hub télécom se révèlent par ailleurs parfaitement adaptés à d'autres espaces professionnels et communautés d'affaires auxquels Hub télécom apporte des solutions innovantes et mutualisées. Il s'agit notamment de sites d'activités complexes, ensembles géographiques où travaillent et cohabitent des dizaines ou des centaines d'entreprises avec de forts besoins de mobilité pour les personnes et pour les biens. Hub télécom compte ainsi parmi ses clients des centres d'affaires, 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 des hôtels (tels que l'Hôtel Concorde Lafayette à Paris).

En plus d'être un opérateur de services, 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, Hub télécom 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.

Hub télécom compte plus de 1.350 entreprises clientes et plus de 150.000 utilisateurs quotidiens, toutes activités confondues.

### **Stratégie**

Désormais, l'objectif stratégique majeur d'Hub télécom est de devenir le leader européen des solutions de communication du monde aéroportuaire et des sites complexes. Dans cette optique, la société va s'efforcer de construire son offre autour des services de mobilité et de convergence, et de se différencier par l'offre de solutions métiers spécifiques et innovantes (comme les solutions de gestion géolocalisées).

S'appuyant sur les références acquises sur les plates-formes parisiennes et les principaux aéroports régionaux français, Hub télécom compte en outre suivre un développement géographique ciblé en développant sa présence à l'international grâce notamment à une offre de conseil et d'ingénierie répondant aux problématiques actuellement rencontrées sur les plates-formes aéroportuaires (complexité croissante et évolution constante de la gestion aéroportuaire, contraintes de délais, moyens et ressources pour les aéroports).

Enfin, il convient de noter que Hub télécom a déposé un dossier de candidature auprès de l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques et des postes) le 6 janvier 2006 afin d'obtenir une licence WiMAX et de l'exploiter sur les principales zones d'activités d'Ile de France. Le nombre des demandes d'attribution sur l'ensemble du territoire métropolitain ayant très largement dépassé le nombre de licences proposées (deux licences par région), l'ARCEP a constaté le phénomène de rareté. A l'issue de ce constat, une nouvelle procédure de dépôt a été ouverte avec comme date limite de candidature le 1<sup>er</sup> février 2006. Afin de répondre avec succès à cette nouvelle procédure d'attribution, Hub télécom s'est associée à un partenaire, Bolloré SA, et, dans le cadre du consortium, a déposé sa candidature pour l'ensemble des 22 régions métropolitaines. Une réponse est attendue au cours du mois de juillet 2006.

#### *6.3.5.4 La distribution commerciale: Société de Distribution Aéroportuaire*

En parallèle de l'activité de location d'espaces à vocation commerciale, Aéroports de Paris a décidé d'expérimenter un modèle plus intégrateur. Aéroports de Paris exerce ainsi depuis 2003 une activité de gestion directe d'espaces commerciaux au travers de la Société de Distribution Aéroportuaire, une société par actions simplifiée créée en partenariat avec le spécialiste de la distribution aéroportuaire Aélia (filiale du groupe Hachette Distribution Services). Une plus grande intégration entre l'exploitant d'aéroport et l'opérateur commercial permet une plus grande souplesse d'adaptation de l'offre aux attentes de la clientèle ainsi que le développement de nouveaux concepts de points de vente. Elle contribue ainsi à une meilleure maîtrise par Aéroports de Paris de la politique d'exploitation de ses zones commerciales (voir paragraphe 6.3.2.8 – "Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris").

Aéroports de Paris détient 49% du capital de Société de Distribution Aéroportuaire et Aélia les 51% restants. Aéroports de Paris et Aélia 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 au sein de Société de Distribution Aéroportuaire, qui porte sur la gestion des points de vente consacrés aux alcools, tabacs et parfums dans les zones sous douane des aéroports de CDG 2 et de CDG 1 ainsi que sur une partie des activités de gastronomie de CDG 2 et de CDG 1, doit bénéficier des synergies entre les deux partenaires dans de nombreux domaines: organisation des parcours des passagers, marketing et merchandising. Ce partenariat initialement relatif à CDG 2 a été conclu pour une période de dix ans et Aéroports de Paris a octroyé le 1<sup>er</sup> juin 2003 à la société une convention d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour la même durée. Les actions de Société de Distribution Aéroportuaire sont en principe inaliénables pendant cette durée. Toutefois, les statuts de Société de Distribution Aéroportuaire offrent à chacun des associés la possibilité de

provoquer l'exclusion de l'autre associé et le rachat anticipé 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 le rachat anticipé des actions d'Aévia en cas de perte du contrôle de celle-ci par le groupe Hachette Distribution Services ou en cas de résiliation de la convention d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public aéroportuaire en vertu de laquelle Aéroports de Paris a autorisé Société de Distribution Aéroportuaire à exploiter des commerces dans les aérogares de CDG 2. L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour CDG 1 est entrée en vigueur le 13 juillet 2005 et viendra à échéance le 16 janvier 2012.

Société de Distribution Aéroportuaire se fournit exclusivement auprès de la centrale d'achat d'Aévia, ce qui lui permet de bénéficier des conditions négociées sur la base des volumes d'achats du groupe Aévia.

Un système particulier de partage des bénéfices a été institué au sein de cette société commune. Les actions détenues par Aéroports de Paris lui donnent en effet droit à une part dans les bénéfices et réserves de 35% pour la partie du résultat net comprise entre 0 et 3% du chiffre d'affaires net de Société de Distribution Aéroportuaire et de 49% pour la partie du résultat net supérieure à 3% du chiffre d'affaires net de cette société.

Le chiffre d'affaires total réalisé par Société de Distribution Aéroportuaire s'est élevé à 163,8 millions d'euros en 2005. Sur cette même année, les redevances versées par Société de Distribution Aéroportuaire à Aéroports de Paris ont été de 60,2 millions d'euros (contre 53,2 millions en 2004). Le dividende versé à Aéroports de Paris a atteint 2 millions d'euros (en hausse par rapport à 2004 où il s'était élevé à 0,9 million d'euros).

#### *6.3.5.5 Formations dans le domaine des ressources humaines*

En cohérence avec la stratégie de développement à l'étranger et d'exportation de son savoir-faire, Aéroports de Paris propose aux entreprises, à travers la formation et le conseil en développement des ressources humaines, des services complémentaires aux activités des filiales ADPi, ADPM et Hub télécom, par le biais de son service coopération et formation.

Commercialisés sous l'appellation "Aéroports de Paris Training", ces services sont proposés sur catalogue ou "taillés sur mesure", dans un souci de qualité et de flexibilité pour la clientèle, et peuvent aborder tous les thèmes propres à la vie aéroportuaire (exploitation, management, ressources humaines, sécurité, etc.). Misant sur les outils pédagogiques déjà développés en interne, Aéroports de Paris Training s'appuie aussi sur un réseau d'intervenants internes, de diverses qualifications, tous experts dans des domaines aéroportuaires précis, représentatifs des métiers du Groupe.

Aéroports de Paris Training est donc en mesure de fournir un panel de prestations étendu (conseils en gestion et développement des ressources humaines, formations sur mesure et programmes personnalisés sur une multitude de thèmes liés aux métiers aéroportuaires, audit et élaboration de systèmes de formation, formation des responsables de formation et/ou formateurs des entreprises clientes).

Dans le cadre de cette activité, Aéroports de Paris est déjà intervenu dans plus de 55 pays à travers le monde. A titre d'illustration, la Société a récemment été retenue en vue d'assurer entre 2005 et 2007 plus d'une douzaine de sessions de formation pour les cadres dirigeants et le personnel de cinq aéroports régionaux égyptiens exploités par ADPM. En France, les principales formations dispensées concernent la maintenance, l'exploitation des aérogares, la gestion de crise, la sûreté et la sécurité.

En 2005, la commercialisation de services sous l'appellation "Aéroports de Paris Training" a généré un chiffre d'affaires de 1 million d'euros.

## **6.4 Facteurs de dépendance**

### **6.4.1 Clients**

Le chiffre d'affaires généré par les relations contractuelles entre Aéroports de Paris et les sociétés du groupe Air France-KLM a représenté 23% du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2005 (voir paragraphe 4.1 – "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris").

## 6.4.2 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 plateforme 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.

## 6.5 Position concurrentielle du Groupe

La position concurrentielle du Groupe est présentée au paragraphe 6.2.5.1 – “Concurrence”.

## 6.6 Environnement législatif et réglementaire

### 6.6.1 Sources de la réglementation applicable au Groupe

Aéroports de Paris est soumis à différentes réglementations dans le cadre de l'exercice de ses activités aéroportuaires, aux niveaux international, communautaire et national.

#### ***La Convention relative à l'aviation civile internationale***

Aéroports de Paris est soumis à la réglementation nationale adoptée conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et publiée en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969. Dans le cadre de cette convention et en application de son article 37, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui compte plus de 180 Etats membres, 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. Il s'agit de spécifications techniques dont l'application uniforme est reconnue nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne et auxquelles les Etats parties à la convention doivent, selon le cas, se conformer (lorsqu'il s'agit de normes) ou s'efforcer de se conformer (lorsqu'il s'agit de pratiques recommandées). 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.

#### ***La réglementation communautaire***

Aéroports de Paris est soumis aux règles communes édictées au niveau européen relatives au secteur du transport aérien, et notamment au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (qui a organisé la libéralisation du transport aérien en Europe) et au règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004.

Il est par ailleurs soumis aux textes de transposition de la directive n° 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 qui impose l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne (voir paragraphe 6.3.4 – “L'escale”), au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté, modifié par le règlement (CE) n° 849/2004 du 29 avril 2004 (voir paragraphe 6.3.2.7 – “La sûreté”) et à la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (voir paragraphe 6.7.1 – “Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental”).

#### ***La législation nationale***

En vertu des articles L. 251-2 et D. 251 du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly,

Paris - le Bourget ainsi que les 11 aérodromes civils situés dans la région d'Île de France (voir paragraphe 6.3.2.4 – "Aérodromes et héliports d'aviation générale"). Il résulte de ces articles qu'Aéroports de Paris dispose d'un droit exclusif pour l'aménagement, l'exploitation et le développement de ces aérodromes, sans limitation de durée.

Dans le cadre de l'exercice des missions qui lui ont été confiées par la loi, Aéroports de Paris doit se conformer:

- aux dispositions de droit commun applicables à tout exploitant d'aérodrome qui découlent principalement du Code de l'aviation civile. Ces règles ont été modifiées à plusieurs reprises, en particulier afin de renforcer les exigences liées à la sûreté et à la sécurité des aérodromes;
- aux conditions particulières résultant essentiellement des dispositions de la loi du 20 avril 2005 et de ses décrets d'application, codifiées aux articles L. 251-1 et suivants et R. 251-1 et suivants du Code de l'aviation civile; et
- aux obligations résultant de son cahier des charges approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005.

## 6.6.2 Réglementation des activités aéroportuaires du Groupe

### 6.6.2.1 Réglementation relative aux revenus générés par l'exploitation des plates-formes aéroportuaires

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

Les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, à défaut, sur une base annuelle, en application des articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile. Aéroports de Paris et l'Etat ont conclu le 6 février 2006 un contrat (le CRE) couvrant la période 2006-2010. Voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires".

### 6.6.2.2 Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique et classification des aérodromes

#### **Ouverture à la circulation aérienne publique**

Les aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont ouverts à la circulation aérienne publique au sens de l'article R. 221-1 du Code de l'aviation civile, ce qui vaut autorisation de mise en service de l'aérodrome. Cela signifie que tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées à ces aérodromes 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. L'autorisation d'ouverture à la circulation aérienne publique ne peut, sauf cas d'urgence, être suspendue, restreinte ou retirée que par un arrêté ministériel motivé pris, dans certains cas, après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne.

#### **Classification des aérodromes**

Les aérodromes doivent être aménagés et équipés de manière à satisfaire aux obligations correspondant à leurs activités. 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 (articles R. 222-1 et suivants du Code de l'aviation civile). Le classement des aérodromes est décidé par décret pris après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. L'adoption du décret se fait sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement, du secrétariat d'Etat au logement, du ministre de l'intérieur et des ministres intéressés. Le classement des aérodromes figure dans une liste annexée au Code de l'aviation civile (articles D. 222-1 et suivants).

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.

### *6.6.2.3 Travaux de construction, extension ou modification des aérodromes*

#### **Travaux soumis à des procédures particulières**

Le développement des aérodromes nécessite de lourds investissements qui ont un impact non négligeable sur l'environnement et la sécurité des populations riveraines. Certains travaux sont en conséquence soumis à des procédures particulières destinées à évaluer l'impact du projet sur l'environnement et la sécurité et à informer et recueillir l'avis des populations riveraines du projet (articles L. 211-1 et R. 211-3 et suivants du Code de l'aviation civile). Ainsi:

- 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 égal ou supérieur à environ 83 millions d'euros font l'objet d'une évaluation (comprenant notamment une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure, une analyse des conditions de financement et une estimation du taux de rentabilité financière, des incidences de ce choix sur les équipements de transport existant ou en cours de réalisation ainsi qu'une analyse permettant de dégager un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés directement ou non par la mise en service de l'infrastructure);
- la création ou l'extension des pistes d'aérodromes de catégorie A d'un coût supérieur à 35 millions d'euros peut donner lieu à un débat public (ce débat étant obligatoire lorsque le coût prévu excède 100 millions d'euros);
- les travaux de réalisation d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste ou exécutés en vue du changement de catégorie au sens des dispositions de l'article R. 222-5 du Code de l'aviation civile, sont précédés d'une enquête publique;
- 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, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures et examine la compatibilité des constructions existantes ou en projets aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines (cette procédure, issue de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002, n'a toutefois pas encore fait l'objet d'un décret d'application).

#### **Délivrance de permis de construire**

Conformément aux dispositions des articles L.421-2-1 et R.490-5 du Code de l'urbanisme, l'Etat est compétent pour la délivrance des permis de construire relatifs aux opérations présentant un caractère d'intérêt national. L'article 5 du décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris a inclus les travaux d'aménagement et de développement des aérodromes relevant d'Aéroports de Paris dans le périmètre de ces opérations.

Le 23 septembre 2005, la commune de Tremblay-en-France a déposé un recours devant le Conseil d'Etat en annulation du décret du 20 juillet 2005. A l'appui de son recours, la commune de Tremblay-en-France conteste la légalité de l'article 5 du décret du 20 juillet 2005 au motif que l'article 5 ne définirait pas de manière suffisamment précise le périmètre des emprises aéroportuaires relevant de son champ d'application. Ainsi, la commune considère qu'en dehors des grands aéroports gérés par Aéroports de Paris, les autres aérodromes exploités par la Société ne présenteraient pas un caractère d'intérêt national. Selon la commune, la compétence donnée à l'Etat pour la délivrance des autorisations de construire sur les périmètres concernés porterait par conséquent atteinte au principe de libre administration des collectivités locales.

Dans l'hypothèse où les arguments avancés par la commune de Tremblay-en-France ne seraient pas rejetés, les dispositions de l'article 5 du décret du 20 juillet 2005 pourraient être annulées. La légalité des autres dispositions du décret ne devrait pas être remise en cause, le Conseil d'Etat pouvant considérer lesdites dispositions dissociables de l'article 5. Cette procédure est actuellement pendante.

#### *6.6.2.4 Propriété des actifs, 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 et servitudes*

##### **Propriété des actifs d'Aéroports de Paris**

L'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 a prescrit le déclassement de l'ensemble des biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et des biens que l'Etat lui avait remis en dotation ou qu'il l'avait autorisé à occuper. A compter du 22 juillet 2005, date de transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, ces biens lui ont été transférés en pleine propriété. Aéroports de Paris dispose ainsi de la pleine propriété de tous ses actifs, et notamment les terrains sur lesquels ses aérodromes sont situés ainsi que l'ensemble des infrastructures et installations que la Société y a édifié. Dans le même temps, la loi du 20 avril 2005 a prévu que l'Etat ou ses établissements publics récupéraient les actifs nécessaires à l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. La liste de ces biens figure en annexes 1 et 2 du décret n° 2005-1538 du 8 décembre 2005 (voir paragraphe 8.1 – "Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris").

L'exercice par la Société de son droit de propriété est toutefois restreint par la loi dans certaines hypothèses. Ainsi, l'article L. 251-3 du Code de l'aviation civile dispose que lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions. L'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris détermine les catégories concernées, qui sont reprises sous la forme de cartes en annexe au cahier des charges. Les zones concernées par les restrictions ci-dessus représentent environ 67% de l'emprise foncière totale des trois plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget. S'agissant des 369 hectares de réserves foncières disponibles pour le développement immobilier, ces restrictions ne portent en revanche que sur 14% du total de ces emprises.

##### ***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 en 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'il 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.

A cet égard, il est indiqué que:

- la valeur vénale des biens immobiliers est déterminée par un comité d'experts (composé de quatre membres désignés de manière paritaire par l'Etat et Aéroports de Paris et d'un membre désigné conjointement par ces derniers pour assurer la fonction de président), qui appliquera les méthodes couramment pratiquées en matière d'évaluation des biens immobiliers (prise en compte de l'environnement, des dernières transactions réalisées sur des biens comparables, du niveau général du marché, etc.);
- la valeur de référence desdits biens est également fixée par le comité d'experts qui apprécie plus particulièrement les coûts liés à la remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires et notamment les coûts de dépollution des sols, de démolition des ouvrages et bâtiments qui viendront s'ajouter à la valeur inscrite à l'actif du bilan du 31 décembre 2004.



Le montant de l'indemnité calculée sur cette base doit être payé par Aéroports de Paris à l'Etat au plus tard 90 jours après la notification de son montant.

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'Etat. Ne sont donc pas concernés, d'une part, les éventuels biens relevant du domaine privé de l'ancien établissement public et, d'autre part, les biens acquis postérieurement à la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme.

Il convient de noter qu'en l'état actuel de la réglementation, la décision de fermer un aérodrome ou une partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris à la circulation aérienne est prise par le ministre chargé de l'aviation civile et ne relève pas du ressort d'Aéroports de Paris (article R. 221-2 du Code de l'aviation civile).

### ***Caractéristiques de l'espace aérien autour et aux abords des aérodromes: les servitudes aéronautiques***

Les aérodromes requièrent la maîtrise d'un espace foncier très important.

En premier lieu, les aérodromes doivent disposer d'un volume important d'espace aérien libre d'obstacle pour que les avions puissent faire leur approche et décoller en toute sécurité. L'article R. 241-1 du Code de l'aviation civile institue deux catégories de servitudes aéronautiques 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 qui comportent l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne. Elles peuvent entraîner une limitation de hauteur pour les constructions, les arbres ou diverses installations et la possibilité pour l'administration de demander la suppression des obstacles gênants existants. Sur chaque aérodrome est institué un plan de servitudes aéronautiques de dégagement. Ce plan fait l'objet d'une enquête publique. Selon que les conclusions du rapport d'enquête et les avis des services et collectivités publiques intéressées sont ou non favorables au plan, celui-ci est approuvé par arrêté ou bien par décret. Ce plan est annexé aux plans locaux d'urbanisme. Le plan délimite les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou obstacles de toute nature est réglementée.
- Les servitudes aéronautiques de balisage qui comportent l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

En second lieu, la croissance de la capacité de l'aéroport est assurée par la délimitation d'un espace protégé autour de la plate-forme, dans lequel sont établies des restrictions aux droits de construire. Ces restrictions sont prévues notamment par les plans d'exposition au bruit destinés à limiter à terme le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores de par l'institution d'une maîtrise de l'urbanisation dans le voisinage des aérodromes (voir paragraphe 6.7.1.1 – "Réglementation du bruit").

#### *6.6.2.5 Attribution des créneaux horaires*

On entend par "créneau horaire" l'autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage. L'attribution des créneaux horaires doit être distinguée de l'affectation des transporteurs aériens entre aérogares ou aérodromes.

Les règles d'attribution des créneaux horaires ont été dégagées progressivement depuis les années 60, en particulier dans le cadre des Conférences de programmation de l'IATA. En ce qui concerne l'Union européenne, les règles d'attribution des créneaux horaires ont été harmonisées au niveau communautaire par le règlement CE n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié en particulier par le règlement CE n° 793/2004 du Parlement européen et du

Conseil du 21 avril 2004. Ces textes visent à établir des règles claires d'allocation des créneaux horaires entre les différents transporteurs, fondées sur les principes de neutralité, de transparence et de non-discrimination.

Les règles d'attribution sont les suivantes: tous les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a correctement exploités (c'est-à-dire s'il les a utilisés pendant 80% au moins de la période pour laquelle ils lui ont été attribués, règle dite "*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, non réattribués ou nouvellement créés), sont regroupés dans un "*pool*" et attribués pour moitié aux nouveaux arrivants (transporteurs peu ou pas présents sur un aéroport) et pour moitié aux transporteurs déjà présents sur l'aéroport. Le règlement communautaire prévoit également que les Etats membres peuvent prendre des dispositions spéciales pour le maintien de services aériens intérieurs adéquats en attribuant un certain nombre de créneaux aux liaisons desservant certaines régions et/ou soumises à des obligations de service public.

Les créneaux horaires sont attribués gratuitement; ils sont échangeables entre transporteurs sur un même aéroport mais ne peuvent être ni donnés, ni vendus ou achetés entre transporteurs. Les créneaux horaires ne sont pas attachés aux lignes mais aux transporteurs, sous réserve du cas particulier des lignes d'aménagement du territoire ou de service public (voir Paris - Orly).

En application de ces règles communautaires, les Etats membres peuvent désigner certaines plateformes aéroportuaires comme "*aéroports coordonnés*". Cela signifie que tout décollage ou atterrissage d'un aéronef à partir de ces aéroports est subordonné à l'attribution préalable du créneau horaire correspondant, à l'exception des vols d'Etat, des atterrissages d'urgence et des vols humanitaires. Cette attribution est alors décidée par un organisme impartial et indépendant dénommé "*coordonnateur*".

S'agissant d'Aéroports de Paris, les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle ont été déclarés "*aéroports coordonnés*" par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (arrêté du 19 octobre 1999 et les arrêtés modificatifs successifs, le dernier en date étant l'arrêté du 12 octobre 2005).

Le coordonnateur désigné pour l'attribution et la distribution des créneaux horaires est l'association COHOR, Association pour la Coordination des Horaires (arrêté du 9 août 1996 désignant le coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle). La COHOR est une association à but non lucratif, régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901. Les membres de l'association sont des compagnies aériennes (Aigle Azur, Air France, Air Horizons, Brit Air, CCM Airlines, Corsair, Europe Airpost, Regional Compagnie Européenne, Star Airlines) ainsi que des gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris, les chambres de commerce et d'industrie de Lyon et de Nice). Toute compagnie justifiant d'une licence d'exploitation conformément à la réglementation européenne et tout aéroport coordonné par la COHOR peut en devenir membre. En outre, deux observateurs assistent aux assemblées générales et aux réunions du conseil d'administration: le BAR (*Board of Airline Representatives*) et l'UAF (Union des aéroports français). Enfin, un représentant du ministre en charge de l'aviation civile siège au conseil d'administration et aux assemblées générales avec voix consultative.

En pratique et conformément à ses statuts, la COHOR charge un "coordonnateur délégué" de la coordination des horaires et/ou de l'attribution et de la répartition des créneaux horaires entre les transporteurs aériens desservant les aéroports coordonnés.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le coordonnateur délégué est Monsieur Eric Herbane. Il a été désigné par le conseil d'administration de la COHOR en octobre 1996. Son mandat est de 4 ans, tacitement reconductible.

Le coordonnateur délégué assure l'ensemble des missions confiées à la COHOR, à savoir:

- attribuer et répartir les créneaux horaires entre les différents utilisateurs des aéroports coordonnés;
- coordonner les horaires des différents utilisateurs des aéroports coordonnés pour lesquels la COHOR a été désignée comme coordonnateur;
- surveiller l'utilisation des créneaux horaires et le respect des horaires;

- procéder aux communications d'informations prévues en faveur des transporteurs aériens par les règlements communautaires;
- participer aux conférences internationales de planification des mouvements d'aéronefs; et
- représenter la COHOR au sein des organisations européennes et internationales de coordination.

Par ailleurs, le comité de coordination des aéroports français (créé par un arrêté du 28 septembre 2004) auquel peuvent participer des compagnies aériennes, leurs représentants, les gestionnaires d'aéroports coordonnés français (dont Aéroports de Paris) et l'autorité responsable du contrôle du trafic aérien, fait des propositions ou donne des conseils à la COHOR sur (i) les possibilités d'accroître la capacité des aéroports coordonnés ou d'en améliorer l'utilisation, (ii) les paramètres de coordination, (iii) les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués, (iv) les lignes directrices locales en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués tenant compte notamment d'éventuelles considérations environnementales, (v) l'amélioration des conditions de trafic dans les aéroports coordonnés, (vi) les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants et (vii) toute question concernant la capacité des aéroports coordonnés. Le comité de coordination a également pour mission d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires.

### ***Paris - Charles de Gaulle***

Sur l'aéroport Paris - Charles de Gaulle, pour chaque saison aéronautique, le nombre de créneaux horaires disponibles est fixé par un arrêté du ministre des transports, en fonction de la capacité du système de piste et de la capacité des aérogares. Ce nombre augmente en conséquence en fonction de l'augmentation des capacités physiques résultant d'investissements, en particulier pour les aérogares, et en fonction des capacités d'exploitation des pistes par le prestataire de la navigation aérienne. La capacité globale de Paris - Charles de Gaulle, qui est le nombre de départs et d'arrivées par 10 minutes et par heure entre 0 heure et 23 heures 59, heures locales, ainsi que la capacité par terminal qui est le flux maximal de passagers par heure au départ de chaque terminal pour la saison d'été 2006 ont ainsi été déterminées par arrêté du ministre des transports en date du 12 octobre 2005.

L'activité globale des avions sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est néanmoins encadrée par un indicateur global mesuré pondéré (IGMP) fixé par l'Etat conformément à l'arrêté du 28 janvier 2003. Selon cet indicateur, 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 la nuit. En vue de réduire les nuisances sonores pour les riverains, plusieurs arrêtés du 6 novembre 2003 ont, entre autres, limité le nombre de mouvements à compter du 28 mars 2004 entre 00h30 et 05h29 pour les arrivées et entre 00h00 et 04h59 pour les départs.

Ces arrêtés fixent des restrictions sur les avions les plus bruyants. Les créneaux horaires nocturnes qui sont abandonnés ou ne sont pas utilisés par les compagnies aériennes ne sont pas réaffectés. Ces créneaux abandonnés ou inutilisés viennent en déduction du nombre total de créneaux horaires disponibles la nuit pour les saisons aéronautiques suivantes.

### ***Paris - Orly***

A Paris - Orly, le nombre total de créneaux horaires fait l'objet d'un plafonnement. L'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport de Paris - Orly a en effet limité à 250.000 le nombre maximal de créneaux horaires attribuables sur deux saisons aéronautiques consécutives (à savoir la saison dite "été" - du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre - et la saison dite "hiver" - du dernier dimanche d'octobre au dernier samedi de mars). En outre, et conformément aux règlements communautaires, l'Etat réserve chaque année un certain nombre de créneaux sur la plate-forme de Paris - Orly (38.416 pour 2005-2006) pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public.

Entre février 2002 et février 2005, le volume annuel de créneaux horaires librement utilisables par le groupe Air France-KLM, opérateur "historique" sur l'aéroport de Paris - Orly, est passé de 110.205 à 115.105 et représente maintenant 46% du total des créneaux horaires de l'aéroport de Paris - Orly. Ce

total ne prend pas en compte les créneaux horaires alloués par l'Etat à Air France au titre des liaisons d'aménagement du territoire ou de service public (en février 2005, Air France était dépositaire de plus de la moitié de ces créneaux horaires réservés).

Le "pool" des créneaux horaires restant attribuables a considérablement augmenté au cours des dernières années en raison des difficultés économiques rencontrées par les compagnies aériennes et la disparition de certaines d'entre elles (Air Lib, Aeris, Air Littoral). Ainsi, alors qu'au cours de la période 1997-2002, 12.848 créneaux horaires ont été distribués en huit "pools" cumulés, ce sont 94.726 créneaux horaires que la COHOR a dû répartir dans les trois dernières années, de février 2002 à février 2005, en quatorze "pools" différents. Cette augmentation du nombre de créneaux horaires rendus disponibles a permis l'implantation des compagnies dites *low-cost* au départ de l'aéroport de Paris - Orly.

Depuis février 2005, la COHOR a distribué 2.812 créneaux horaires restitués par certains transporteurs pour la saison aéronautique hiver 2005-2006 et 2.924 créneaux pour la saison aéronautique 2006.

Enfin, la plate-forme de Paris - Orly est soumise la nuit à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 06h00.

#### 6.6.2.6 Sécurité aéroportuaire

##### **Certification et normes techniques de sécurité**

Les normes édictées par l'OACI relatives au régime de certification des aérodromes ont été retranscrites dans l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté et à la sécurité de l'exploitation des aérodromes, elle-même codifiée dans le Code de l'aviation civile.

En application de l'article L. 211-3 du Code de l'aviation civile, chaque exploitant d'aérodrome civil accueillant du trafic commercial doit ainsi détenir un certificat de sécurité aéroportuaire délivré par le ministre chargé de l'aviation civile. La délivrance du certificat est précédée d'une enquête technique sur les conditions et procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité, qui seront décrites dans un manuel d'aérodrome. Le ministre chargé de l'aviation civile peut abroger ou suspendre le certificat en cas de défaillance de l'exploitant. Certaines modalités d'attribution du certificat et notamment sa durée de validité doivent encore être fixées par décret.

D'autres normes techniques édictées par l'OACI n'ont pas encore été reprises au niveau national, mais un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pris en application de l'article L. 211-2 du Code de l'aviation civile pourrait prochainement définir les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicable à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aérodromes. Ces normes figurent actuellement dans l'Instruction technique pour les aérodromes civils (ITAC) établie par la DGAC.

##### **Prévention du péril aviaire**

Depuis la loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services du transport aérien, qui a créé l'article L. 213-3 du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris est tenu d'assurer, sous l'autorité du préfet titulaire des pouvoirs de police sur l'emprise de ses aérodromes, un service de prévention du péril aviaire dont l'objet est d'adopter les mesures propres à éviter les collisions entre les aéronefs et les oiseaux.

Cette nouvelle attribution de compétence n'a toujours pas fait l'objet de textes réglementaires d'application. La lutte contre le risque aviaire reste donc réglementée par l'arrêté du 24 juillet 1989 relatif à la prévention du péril aviaire sur les aérodromes dont l'affectataire principal est le ministre chargé de l'aviation civile. Selon cet arrêté, l'importance de la protection à assurer est liée à la probabilité d'un accident d'aéronef pouvant résulter d'une collision avec des oiseaux durant les phases de décollage et d'atterrissage. Pour chaque aérodrome sont définis, en fonction des caractéristiques de la situation ornithologique locale, du volume du trafic et des types d'aéronefs fréquentant l'aérodrome, (i) un ensemble de moyens de protection, (ii) des dispositions concernant l'aménagement du milieu à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire afin de la rendre inhospitalière aux oiseaux, et (iii) la nature des informations à transmettre aux équipages sur la situation ornithologique locale.

Le service de prévention est rendu pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome à l'exclusion de la période nocturne, selon les règles fixées par

l'instruction du ministre chargé de l'aviation civile du 24 juillet 1989. L'instruction du 24 juillet 1989 détermine les prescriptions techniques applicables, notamment les actions permanentes sur l'environnement en vue de le rendre inhospitalier pour les oiseaux, y compris en dehors des plates-formes aéroportuaires ou des actions d'intervention en cas de concentration d'oiseaux.

Les prescriptions concernant l'emprise aéroportuaire sont mises en œuvre par Aéroports de Paris. Toutefois, l'absence de refonte des textes réglementaires soulève une difficulté sur le plan de l'organisation du service de prévention du péril. Aux termes de l'arrêté du 24 juillet 1989, les personnels autres que les agents de l'Etat participant aux actions de prévention dans le cadre de la lutte aviaire doivent avoir reçu une habilitation délivrée par l'Etat; ils agissent en qualité d'agents d'exécution de l'administration et sont placés sous l'autorité fonctionnelle du représentant de l'Etat. L'allocation des responsabilités entre l'Etat et Aéroports de Paris n'est en conséquence pas clairement déterminée et la réglementation de la prévention du péril aviaire est en cours de révision.

### **Autres exigences**

Conformément à l'article L. 213-3 du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris est tenu d'assurer, sous l'autorité du préfet compétent, un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. L'objet principal de ce service est, aux termes de l'article D. 213-1 du Code de l'aviation civile, de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place de moyens en personnels et en matériels et d'une organisation adaptés au niveau de protection spécifique requis pour chaque aérodrome. Ces niveaux de protection sont définis pour les aérodromes gérés par Aéroports de Paris par un arrêté du 20 décembre 2004 du ministre chargé de l'aviation civile.

#### *6.6.2.7 Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)*

Le cahier des charges d'Aéroports de Paris, approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à 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. Le cahier des charges organise en particulier la concertation entre Aéroports de Paris et les services de l'Etat (élaboration des documents d'urbanisme, élaboration des plans d'exposition au bruit, des plans de gêne sonore et des servitudes aéronautiques et électriques, transmission des courbes d'environnement sonores, aménagement des aérogares, etc.).

Aux termes de ce cahier des charges:

- **Affectation des transporteurs aériens entre aérogares et aérodromes.**

Aéroports de Paris procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aérodrome conformément à des principes préalablement établis par la Société après avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile, et portés à la connaissance des usagers.

Aéroports de Paris a, depuis le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 approuvant son cahier des charges, le pouvoir de procéder à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérodromes qu'il exploite, conformément aux règles de répartition du trafic au sein du système aéroportuaire parisien prises par le ministre chargé de l'aviation civile en application de l'article R. 221-3 du Code de l'aviation civile (arrêté du 15 novembre 1994 modifié relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien qui prévoit en particulier que, sauf exceptions, chaque transporteur ne peut exploiter que quatre services aller et quatre services retour par jour entre l'aéroport d'Orly et un autre aéroport ou système aéroportuaire communautaire). S'agissant des vols extracommunautaires, les décisions de répartition des transporteurs prises par Aéroports de Paris sont soumises à l'avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile.

Aéroports de Paris ne peut procéder de sa propre initiative au changement d'affectation d'un transporteur aérien entre aérodromes ou aérogares sans recueillir l'avis préalable de ce transporteur aérien et, en cas de changement d'aérodrome, l'avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile.

- **Services aux passagers et au public**

Aéroports de Paris doit assurer les services aux passagers suivants: l'accès et la circulation sur les aérodromes impliquant notamment l'aménagement de certaines installations (voies d'accès, aire de dépose rapide, parcs de stationnement) et l'exploitation de services de transport reliant les points d'accès aux transports publics, les aérogares et les parkings, 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, les enquêtes auprès des passagers (notamment concernant la destination du vol, l'origine du voyage, le caractère résident ou non du passager, le motif du voyage, etc.), les services annexes (Aéroports de Paris doit vérifier par des enquêtes régulières que l'offre de services sur les aérodromes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly, notamment d'hôtellerie, de restauration, de commerces, de banques, de change, de location de véhicules automobiles et de transport public intérieur aux aérodromes est adaptée). 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.

- **Mises à disposition des installations aéroportuaires**

- Aéroports de Paris établit, en complément des mesures prises par l'Etat, les consignes d'exploitation des installations et les horaires d'ouverture des aérodromes et peut arrêter les règles d'allocation des ressources aéroportuaires.
- Aéroports de Paris doit aménager les aérodromes de telle manière que les besoins des transporteurs aériens en locaux et installations "directement nécessaires" à leurs activités puissent être satisfaits dans des délais raisonnables.
- Aéroports de Paris doit mettre à la disposition des services de l'Etat (douanes, police aux frontières, ministère des affaires étrangères pour les accueils officiels) et de ses établissements publics tels que Météo-France les terrains, locaux et installations nécessaires à l'exercice de leurs missions. Il doit fournir à la demande de ces occupants les services associés aux locaux et dépendances. Cette mise à disposition peut être gratuite (terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments attribués à l'Etat) ou moyennant le paiement d'un loyer.
- Sur les aérodromes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly, Aéroports de Paris réalise et le cas échéant exploite ou met à disposition les infrastructures communes d'assistance en escale, mentionnées aux articles R. 216-6 et D. 216-4 du Code de l'aviation civile, appropriées aux besoins des transporteurs aériens et de leurs prestataires de services d'assistance en escale.
- Aéroports de Paris doit mettre à disposition des prestataires de services d'assistance en escale, des entreprises de fret et de poste et des opérateurs de transport public les locaux directement nécessaires à l'exercice de leurs activités.
- Aéroports de Paris doit assurer à ces entreprises ainsi qu'à celles dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien, l'accès aux installations aéroportuaires.
- Aéroports de Paris délivre les autorisations d'activité sur les aérodromes aux prestataires d'assistance en escale, aux transporteurs aériens qui s'auto-assistent, ainsi qu'aux autres entreprises qui exercent des activités industrielles, commerciales ou artisanales sur les aérodromes.

- **Exploitation des aires aéronautiques**

En application du cahier des charges, Aéroports de Paris 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 et, dans certaines conditions, de la régulation des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic.

Aéroports de Paris conserve par ailleurs ses missions déjà exercées précédemment en qualité de:

- maître d'ouvrage: aménagement des aires, notamment pour le balisage, visites techniques, mesures de sécurité en cas de travaux;

- exploitant d'aérodrome: mise en œuvre des mesures de prévention du péril aviaire, attribution des aires de stationnement, etc.

Le cadre juridique des inspections de l'aire de manœuvre et de l'ensemble de l'aire de mouvement est déterminé par un arrêté du 15 mars 2002. Les inspections consistent notamment à collecter des informations sur l'état global de l'aire, en identifiant les éléments susceptibles d'affecter la circulation au sol des aéronefs (débris, glace, détérioration de la chaussée, présence d'un chantier, etc.) et à effectuer, en tant que de besoin, des actions correctives immédiates. Elles doivent avoir lieu deux fois par jour et une inspection doit être effectuée avant la mise en service de "toutes parties de l'aire de mouvement susceptibles d'être utilisées". Si l'obligation de procéder aux inspections relève désormais d'Aéroports de Paris, cette mission est toutefois exercée en collaboration avec le service de la navigation aérienne de la région parisienne (le "SNA Région Parisienne").

- **Stationnement et circulation sur les plates-formes.**

- Aéroports de Paris est tenu de désigner des agents habilités à veiller au respect, d'une part, des règles de police des aérodromes arrêtées par le préfet compétent et le directeur de l'aviation civile nord dans le cadre des dispositions du Code de l'aviation civile et, d'autre part, des règles de stationnement sur les aéroports, dans le cadre des dispositions du Code de la route. Il doit également procéder aux aménagements propres à renforcer la sécurité, qu'il s'agisse de l'éclairage ou des dispositifs de vidéosurveillance.
- Aéroports de Paris met en place un service chargé d'assurer la gestion des dossiers de demande de titres de circulation en zone réservée délivrés par le Préfet.

- **Surveillance du respect des réglementations environnementales et sanitaires applicables**

- Aéroports de Paris assure, à la demande du ministre chargé de la santé, l'application de certaines réglementations sanitaires (mise en œuvre de mesures de prévention des risques en cas de menace sanitaire grave ou de pandémie et information aux passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie).
- Aéroports de Paris assure l'application et le suivi 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.
- Aéroports de Paris doit transmettre aux services de l'Etat les données permettant d'identifier les vols réalisés en méconnaissance des créneaux horaires attribués, les informations permettant d'identifier les vols réalisés en méconnaissance des restrictions d'exploitation des aérodromes, et toute information sur les infractions à la réglementation sur les servitudes aéronautiques et radioélectriques.

- **Autres services**

En complément des services fournis aux administrations de l'État, Aéroports de Paris fournit au SNA Région Parisienne des prestations spécifiques pendant une durée maximale de 30 ans. Cette situation se justifie par le fait que les services de la circulation aérienne étaient auparavant intégrés à l'établissement public Aéroports de Paris. Ces prestations sont notamment la fourniture d'énergie et de services de télécommunications, une assistance technique en matière informatique ou encore la maîtrise d'œuvre de certains investissements de navigation aérienne.

#### 6.6.2.8 Contrôles et sanctions

En complément des dispositions relatives au contrôle exercé sur les entreprises publiques, 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.

Par ailleurs, les contrats aux termes desquels Aéroports de Paris confie à des tiers l'exécution de certaines missions sont librement passés par Aéroports de Paris, à l'exception de ceux pour lesquels l'article 5 du cahier des charges prévoit qu'ils doivent être autorisés par décret (essentiellement les contrats portant sur l'aménagement, l'exploitation ou le développement des pistes, des voies de circulation et des aires de stationnement destinées aux aéronefs).

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.

#### *6.6.2.9 Autres réglementations*

##### ***Passation des marchés publics***

Depuis l'adoption du décret n° 2002-1171 du 17 septembre 2002 portant modification de certaines dispositions du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris n'est plus soumis aux dispositions du Code des marchés publics.

Aéroports de Paris constitue cependant une "entité adjudicatrice" au sens de la directive n° 2004/17 du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux. Dès lors, la passation des marchés dont le montant estimé hors TVA excède 420.000 euros pour les marchés de fournitures et de services et 5.270.000 euros pour les marchés de travaux doit donc être précédée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Les règles de déroulement de la procédure sont fixées par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics et le décret n° 2005-1308 du 20 octobre 2005.

Aéroports de Paris a en outre adopté des règles d'attribution spécifiques applicables en-dessous de ces seuils. Il a aussi mis en place une Commission consultative des marchés. Celle-ci est notamment chargée d'examiner et de donner son avis sur les projets de marché dont le montant est supérieur à 5.000.000 euros pour les travaux et 400.000 euros annuels pour les marchés de fournitures ou de services ainsi que sur les projets d'avenant ayant pour objet une modification substantielle de l'économie contractuelle du marché initial, de formuler des avis sur toute question relative à la préparation, la passation ou l'exécution de ces marchés ou avenant et de vérifier la conformité des procédures de passation de ces marchés et avenants aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris.

##### ***Réglementation applicable aux établissements recevant du public***

Aéroports de Paris est soumis à la réglementation applicable aux établissements recevant du public figurant aux articles R. 123-2 et suivants du Code de la construction et de l'habitation. La Société doit à ce titre aménager et exploiter les parties des aérodromes qu'elle exploite qui sont ouvertes au public (notamment les aérogares) dans des conditions qui permettent de prévenir les risques d'incendie et de panique (conception de l'ouvrage, consignes de sécurité, équipements particuliers, etc.). L'ouverture au public des parties des aérodromes concernées est subordonnée à une autorisation préfectorale, délivrée après vérification par une commission de sécurité des mesures prises par l'exploitant.



## 6.7 Informations environnementales

### 6.7.1 Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental

Compte tenu de la diversité des métiers qu'il exerce, Aéroports de Paris est soumis à de nombreuses réglementations environnementales, évolutives et de plus en plus strictes dans les domaines tels que le bruit, la qualité de l'air, la protection des eaux ou la gestion des déchets.

#### 6.7.1.1 Réglementation du bruit

Les pouvoirs publics sont intervenus pour limiter le bruit généré par les mouvements d'aéronefs au travers de la restriction des mouvements d'avions notamment sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle (voir paragraphe 6.6.2.5 – "Attribution des créneaux horaires"). L'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport de Paris - Orly fixe à 250.000 le nombre maximal de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport de Paris - Orly et un couvre feu est en place entre 23h30 et 6h00 du matin. Sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, la maîtrise des nuisances sonores a été mise en œuvre par l'introduction d'un indice plafonné des nuisances sonores et par une limitation du trafic nocturne.

Les pouvoirs publics disposent par ailleurs d'outils administratifs pour prendre en compte les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien et maîtriser l'urbanisation des zones exposées. Celle-ci se réalise au travers du plan d'exposition au bruit (PEB) qui est un document d'urbanisme annexé au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune concernée délimitant des zones voisines des aéroports à l'intérieur desquelles la construction de locaux à usage d'habitation est interdite ou doit faire l'objet d'une isolation renforcée pour les quelques cas autorisés par le Code de l'urbanisme. Tout logement construit sous l'emprise d'un PEB est soumis à des obligations d'insonorisation.

La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 a créé l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), qui est une autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, dont les principales missions sont d'organiser la mesure du bruit des avions et de la gêne sonore par les exploitants d'aéroports, d'organiser la diffusion des résultats de ces mesures, de s'assurer des conditions dans lesquelles le public a accès aux plans d'exposition au bruit et au plan de gêne sonore ("PGS") et d'être consultée sur ces projets de documents, enfin d'assurer un rôle de contrôle et de médiation entre les parties prenantes (article L. 227-1 et suivants du Code de l'aviation civile). La DGAC assure la surveillance opérationnelle du plafonnement des nuisances sonores pour Paris - Charles de Gaulle au travers de la mesure de l'indicateur global de bruit mesuré pondéré (IGMP) sous le contrôle de l'ACNUSA. Sur l'aéroport de Paris - Orly comme sur celui de Paris - Charles de Gaulle, un réseau de stations mesure en permanence le niveau de bruit engendré par le trafic aérien. Ces mesures permettent de constituer des indicateurs sur l'évolution des niveaux de bruit constaté. Deux stations de mesures ont également été implantées à proximité de l'aéroport Paris - Le Bourget (Stains et Villepinte).

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) a été instituée par la loi de finances rectificative pour 2003 n° 2003-1312 du 30 décembre 2003. Mise en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 et recouvrée par la DGAC, son produit est ensuite versé aux exploitants d'aérodromes, qui l'affectent aux dispositifs d'isolation phonique, dans la limite des montants encaissés. Cette taxe est versée pour chaque décollage d'avion dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 2 tonnes.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier pour le compte de l'Etat la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly soumis au PGS (le PGS définit les trois zones de gêne sonore, à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour l'insonorisation de leur logement; il prend en compte les hypothèses de trafic à court terme). Il appartient désormais à la Société de réceptionner les nouvelles demandes d'aides, de les instruire, de les présenter aux commissions locales compétentes, qui décident de l'octroi des aides, et de 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. Sa mission est d'accompagner le riverain à chaque étape de son dossier.

Depuis novembre 2005, 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 de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle (qui comprend également Paris - Le Bourget).

#### 6.7.1.2 Qualité de l'air

Comme toutes les personnes privées visées à l'article L. 220-1 du Code de l'environnement, Aéroports de Paris doit concourir (pour ce qui concerne son activité propre) à l'objectif de mise en œuvre du droit reconnu à chacun de respirer un air conforme aux normes sanitaires en vigueur par des actions de prévention, surveillance, réduction ou suppression des pollutions atmosphériques, préservation de la qualité de l'air, et économie et utilisation rationnelle de l'énergie.

Outre l'application de la réglementation générale sur l'air issue de l'article L. 220-1 du Code de l'environnement, et des réglementations particulières locales applicables aux installations classées exploitées par Aéroports de Paris, Aéroports de Paris est soumis aux éléments suivants:

- Les plans de déplacements urbains ("PDU")

Issus de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (modifiée en septembre 2000 et codifiée dans le Code de l'environnement), les PDU ont comme objectif la diminution du trafic automobile et la promotion des transports collectifs, alternatifs et à énergie propre, dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants. Elaboré à l'initiative de l'Etat, le PDU de la région Ile de France a été approuvé par décret après enquête publique en décembre 2000. Dans ce cadre, Aéroports de Paris est chargé de mettre en œuvre les principes qui y sont définis, sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, à travers un "projet de pôle", plan d'actions à moyen terme (juin 2007 pour Paris - Charles de Gaulle, mars 2008 pour Paris - Orly), élaboré avec la participation de l'ensemble des parties concernées (notamment l'Etat, la région Ile de France, le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), les collectivités locales, les transporteurs routiers et les associations) par la problématique des accès terrestres aux aéroports, réunies dans un comité de pôle aéroportuaire spécifique à chaque plate-forme. Le "projet de pôle CDG" a été définitivement approuvé en juin 2003, celui de Paris - Orly en mars 2004.

Parmi les principales réalisations, on peut citer la rénovation de l'éclairage de la gare RER de Paris - Charles de Gaulle, la remise aux normes des arrêts de bus de l'aéroport de Paris - Orly (projet en cours), l'étude et la validation du principe de réalisation d'une gare routière au niveau du terminal de Orly ouest et la réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise pour Aéroports de Paris (bureaux en libre service, déploiement de la visioconférence, participation à la semaine européenne de la mobilité).

- Les plans de protection de l'atmosphère ("PPA")

La loi du 30 décembre 1996 (modifiée en septembre 2000 et codifiée dans le Code de l'environnement) sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie prévoit l'élaboration, à l'initiative de l'Etat, de PPA dans les agglomérations de plus de 225.000 habitants, ainsi que dans les zones où les concentrations en polluants dépassent les valeurs limites réglementaires.

Un projet de PPA pour la région Ile de France a été élaboré et soumis à enquête publique en septembre-octobre 2005. Le rapport de la commission d'enquête a été transmis aux préfets concernés en janvier 2006, pour une approbation probable du PPA dans le courant de l'année 2006. Ce projet de plan comprend huit mesures réglementaires qui, traduites sous forme d'arrêtés, viendront compléter les réglementations existantes. Par ailleurs, trois grandes entreprises de transport (SNCF, RATP et Aéroports de Paris) ont formulé des engagements concrets en vue de l'amélioration de la qualité de l'air en Ile de France. Ainsi, faisant la liaison avec les autres acteurs du trafic aérien (compagnies aériennes, navigation aérienne), Aéroports de Paris va élaborer et décliner un plan d'action PPA par le biais des cibles suivantes:

- limitation du recours aux moteurs auxiliaires de puissance des avions en situation normale comme en cas de pic de pollution;
- abaissement de 10% du temps de roulage moyen des avions à Paris - Charles de Gaulle entre 2005 et 2010;

- réduction de 25% des émissions de NOx des chaufferies de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly entre 2000 et 2010;
  - maîtrise des émissions dues aux transports terrestres, avec la réalisation de plans de déplacements à Paris - Charles de Gaulle et à Paris - Orly;
  - amélioration de la connaissance sur la qualité de l'air sur et autour des plates-formes aéroportuaires.
- Les quotas d'émission de gaz à effet de serre ("GES")

La directive du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté européenne a été transposée en France par les articles L. 229-5 à L. 229-19 du Code de l'environnement et le décret du 25 février 2005 approuvant le plan national d'allocation des quotas d'émission de GES (PNAQ) établi pour la période 2005-2007.

Aéroports de Paris est un producteur d'énergie important, par conséquent naturellement concerné par le plan national d'allocation des quotas, avec trois sites de combustion de plus de 20 MW. Aéroports de Paris dispose pour ces trois installations d'un total de 189.935 tonnes de dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>), soit 0,1% des quotas alloués. Pour la première période d'allocations (2005-2007), les quotas alloués à Aéroports de Paris sont de 134.351 tCO<sub>2</sub> pour Paris - Charles de Gaulle, de 49.121 tCO<sub>2</sub> pour Paris - Orly et de 6.463 tCO<sub>2</sub> pour Paris - Le Bourget. En 2005, Aéroports de Paris a réellement émis 166.507 tCO<sub>2</sub> – volume vérifié par BVQI selon les règles définies par l'arrêté du 28 juillet 2005 relatif à la vérification et la quantification des gaz à effet de serre.

Dans ce contexte, Aéroports de Paris s'est engagé dans une maîtrise durable de ses émissions atmosphériques et en particulier, Aéroports de Paris s'est engagé dans une réduction significative des émissions liées aux unités de production d'énergie en adoptant des technologies moins polluantes: abandon du charbon, chaudière bas-NOx et utilisation majoritaire du gaz comme combustible. A titre d'exemple, le Groupe dispose encore de turbines à gaz de cogénération sur Paris - Charles de Gaulle, utilisées pour l'alimentation de secours du dispositif de balisage. Le démarrage de ces turbines étant relativement long, elles fonctionnent en continu pour assurer un secours immédiat en cas de besoin. Ces turbines devraient être remplacées en 2007 au profit de groupes à temps zéro qui ne fonctionneront qu'en cas de nécessité.

### 6.7.1.3 L'eau

#### **La gestion des eaux pluviales**

Aéroports de Paris s'est doté depuis 1996 de stations de traitement des eaux pluviales pour les plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle. Ces stations permettent de traiter en continu les eaux de surface et de répondre aux exigences réglementaires de qualité de l'eau. Les autorisations de rejet sont délivrées par arrêtés préfectoraux. Pour les deux aéroports, l'exploitation des systèmes de traitement des eaux pluviales est confiée à un gestionnaire certifié ISO 14001.

A Paris - Orly, les eaux pluviales sont traitées par un procédé physicochimique suivi d'une filtration avant rejet dans l'Orge. Une partie de l'eau traitée est utilisée pour le réseau de climatisation de l'aéroport, ce qui permet une économie d'eau potable de 70.000 m<sup>3</sup> par an.

A Paris - Charles de Gaulle, les eaux pluviales sont traitées sur deux stations de traitement, par un procédé biologique sur le bassin versant Marne, par un procédé associant lagunage et process physico-chimique sur le bassin versant Seine. Ce sont ainsi 2,76 millions de m<sup>3</sup> qui ont été collectés et rejetés en 2005 avec une production de boues d'épuration pâteuses de l'ordre de 20,5 tonnes; ces boues sont ensuite recyclées en compost et valorisées en agriculture. 2.586,15 tonnes de boues liquides sont récupérées en amont des stations dans des séparateurs d'hydrocarbures; ces déchets pollués sont évacués et traités dans des sites agréés. Le recyclage d'une partie des eaux traitées est en projet sur la plate-forme pour alimenter des tours de refroidissement des centrales thermiques et participer ainsi à la réduction des volumes rejetés. Des discussions sont en cours sur la mise en place d'un système de rejet des eaux en débit modulé en remplacement du débit fixe autorisé actuellement pour l'aéroport.

Pour Paris - Le Bourget ainsi que les aérodromes d'aviation générale, un travail de mise en conformité a été mené à partir de 2003 (les dossiers de demandes en préfecture ont été déposés, les enquêtes publiques devaient être conduites avant fin 2005, les arrêtés préfectoraux ont été obtenus pour Paris - Le Bourget et Toussus le Noble).

### **Eaux usées**

Aéroports de Paris a mis en place une procédure d'autosurveillance et de suivi de la conformité de ses rejets d'eaux usées issues des différentes activités et industries d'une zone aéroportuaire, dans le réseau eaux usées départemental. En contrepartie des services d'assainissement, Aéroports de Paris est soumis au paiement de redevances d'assainissement pour la collecte, le transport et le traitement dont le tarif est fixé par la réglementation en vigueur.

#### *6.7.1.4 Les déchets*

Aéroports de Paris dispose du statut d'intermédiaire agréé pour la collecte des déchets industriels banals (DIB) sur les aéroports. De plus, la directive 90/675/CEE du 10 décembre 1990 fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les produits en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté, transposée dans le droit français par un arrêté du 21 mars 1991, impose à Aéroports de Paris de traiter les déchets alimentaires des avions provenant de destinations hors Union européenne. Ainsi, sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, Aéroports de Paris est associé à des prestataires spécialisés pour assurer la collecte non seulement de ses propres déchets mais également de ceux des entreprises installées sur les aéroports. Un tri sélectif est organisé à l'échelle des plates-formes pour optimiser leur recyclage et Aéroports de Paris agit pour réduire à la source la production. En 2005, 57.437 tonnes de DIB ont été collectées par Aéroports de Paris. Le traitement des déchets dangereux non produits directement par Aéroports de Paris reste à la charge de chacune des entreprises sauf demande de leur part.

Les rares déchets radioactifs sont collectés soit par les propres services d'Aéroports de Paris (cas des déchets médicaux ou des détecteurs d'incendie), soit par l'intermédiaire des entreprises de maintenance dont les contrats leur font obligation de collecte (cas des équipements de contrôle des bagages). Dans les deux cas, ces déchets sont ensuite traités par des entreprises agréées avec une complète traçabilité. De même, les rares déchets radioactifs collectés dans le cadre de saisies douanières sont traités par un prestataire spécialisé.

Sur Paris - Orly, une plate-forme de compostage des déchets verts a été ouverte en 2004. Elle a été dimensionnée pour recevoir 800 tonnes par an et pourrait donc intéresser certaines collectivités territoriales voisines. Cette structure permet le stockage à des fins de compostage de tous les déchets issus du traitement des espaces verts de l'aéroport.

Par ailleurs, dans le cadre des contrats de traitement des déchets en vigueur, les déchets fermentescibles de la plate-forme de Paris - Orly sont envoyés à l'usine d'incinération du SIEVD - Syndicat Intercommunal d'Exploitation et Valorisation des Déchets de Rungis - sur le marché d'intérêt national de Rungis. En contrepartie, Paris - Orly achète au marché d'intérêt national de Rungis une partie de la chaleur produite par cette usine. Ce système fonctionne actuellement de mai à octobre lorsque l'unité de production de Paris - Orly est stoppée en raison de la trop faible demande (de 2 à 3 MW pour l'eau chaude sanitaire). Aéroports de Paris envisage d'étendre la période d'achat de chaleur d'avril à novembre, moyennant un aménagement technique. La réalisation de ce projet permettrait de faire une économie de l'ordre de 1.000 de tonnes équivalent pétrole (Tep) de gaz.

#### *6.7.1.5 Stockage de carburants*

Le stockage et la distribution du kérosène avion ne sont pas assurés par Aéroports de Paris mais par la Société de manutention des carburants d'aviation ("**SMCA**") pour le stockage et la distribution sur les points d'arrivée en aires de stationnement, et par des sociétés d'avitaillement entre la bouche hydrante et les réservoirs avions. La SMCA est propriétaire des cuves et de l'oléoréseau (réseau de pipelines sous-terrain destiné à assurer l'avitaillement des avions en carburant sur les aires de trafic) des plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, en assure la maintenance et l'exploitation. Si les cuves sont localisées historiquement directement sur l'aéroport dans le cas de Paris - Orly (9.380 m<sup>3</sup> et 59.300 m<sup>3</sup>), elles sont à proximité de celui de Paris - Charles de Gaulle (nord-

ouest – 202.539 m<sup>3</sup>). En raison des volumes de combustibles stockés, 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 (directive 96/82/CE du 9 décembre 1996). L'article L. 125-2 du Code de l'environnement implique l'information du public et sa participation à la prévention des risques technologiques par la création de comités locaux d'information et de concertation autour des sites. Aéroports de Paris a été invité en 2005, par la préfecture, à participer à ces comités sur les deux aéroports concernés.

Concernant le réseau de pipelines sous-terrain, il fait l'objet d'un contrôle d'étanchéité journalier dont les résultats sont envoyés à Aéroports de Paris en cas de dépassement d'une certaine valeur. Enfin, les compagnies aériennes aussi bien que les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) font régulièrement des audits qualité ou de conformité des installations.

#### 6.7.1.6 Pollution

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, 15 diagnostics de qualité des sols ont été réalisés (les zones investiguées, comprennent la zone Air France, la zone d'essais des feux pompiers, la zone nord de la piste 4 et les zones de loueurs de voitures);
- pour Paris - Charles de Gaulle, environ dix diagnostics de qualité des sols ont été réalisés, dont la zone d'essai des feux pompiers, l'ancien site d'EcoPur (zone sud-ouest de la plate-forme) et certains des terrains devant accueillir de futures installations d'Air France (hangar A380);
- conformément aux arrêtés préfectoraux de rejet des effluents et d'exploitation des centrales thermiques de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle, environ 20 piézomètres par plate-forme sont suivis depuis 15 ans à fréquence trimestrielle, semestrielle ou annuelle selon les zones.

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. Aujourd'hui, 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).

Dans le cas de Paris - Le Bourget, cinq diagnostics de sol ont été réalisés et les risques de pollution sur la nappe phréatique sont suivis aux moyens de piézomètres. La poursuite des investigations sur les sols est planifiée en fonction des changements d'affectation des infrastructures.

#### 6.7.2 Politique environnementale

Aéroports de Paris a adopté un système de management environnemental (SME) reposant sur la norme environnementale ISO 14001 version 2004. Cette certification est accordée pour chaque plate-forme (Paris - Orly, Paris - Charles de Gaulle et Paris - Le Bourget) à condition que chaque aéroport respecte la réglementation environnementale en vigueur et qu'il s'engage à trouver, chaque année, des voies d'amélioration dans des domaines aussi variés que la gestion des déchets, des réseaux d'eaux ou des émissions atmosphériques.

L'aéroport de Paris - Charles de Gaulle a été le premier à s'engager sur cette voie en 2001, suivi un an plus tard par l'aéroport de Paris - Orly. Ils ont tous les deux été renouvelés trois ans plus tard dans cette démarche volontaire, respectivement en 2004 et 2005. Le renouvellement a été obtenu suivant la version révisée de la norme 14001, qui porte une attention particulière à la sensibilisation et à la formation à l'environnement des salariés d'Aéroports de Paris mais aussi des salariés intervenant pour son compte. Ces audits ISO 14001 n'ont mis en évidence aucun risque environnemental majeur. L'aéroport de Paris - Le Bourget a obtenu cette certification en 2005.

Au-delà des contraintes juridiques auxquelles il doit se conformer, Aéroports de Paris formalise son action au travers de l'élaboration et du suivi de programmes pluriannuels permettant d'assurer la

conformité des activités exercées. Aéroports de Paris participe activement depuis de nombreuses années aux instances de concertation et de dialogue et communique régulièrement sur les indicateurs de suivi environnemental et l'actualité des plates-formes parisiennes.

Le pôle "environnement" interne à Aéroports de Paris assure des missions de surveillance de l'environnement et des études d'expertise et d'ingénierie dans les domaines de la qualité de l'air, des eaux et des sols ainsi que de l'acoustique, sur tous les aéroports et aérodromes gérés par Aéroports de Paris.

Les dépenses pour prévenir les conséquences de l'activité du Groupe sur l'environnement ont représenté, en 2005, 3,5 millions d'euros au titre de la surveillance environnementale (bruit, eau, air) et 4,4 millions d'euros au titre de la diffusion d'informations environnementales et l'accueil des riverains. Les actions environnementales ont essentiellement consisté en des aménagements paysagers (3 millions d'euros), le traitement des eaux pluviales (5,3 millions d'euros) et la collecte et l'élimination des déchets banals et dangereux (7,9 millions d'euros).

### 6.7.3 Politique de développement durable

La politique de développement durable d'Aéroports de Paris repose sur trois axes principaux:

- renforcer la conscience de ses intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes et développer une intégration économique et sociale en partenariat avec elles;
- développer une perception positive de la politique environnementale et valoriser l'image d'une entreprise responsable sur les plans environnemental, économique et social;
- être très performant dans la gestion environnementale de ses propres pollutions.

La traduction concrète de ces engagements est évaluée tous les deux ans par une agence de notation extra financière indépendante. Un premier exercice a été réalisé en 2003 par l'agence BMJ Ratings attribuant à Aéroports de Paris la note B+ pour l'ensemble de ses pratiques dans les domaines de l'environnement et relations avec la société civile. En 2005, en réponse à l'engagement pris en 2003, Aéroports de Paris a de nouveau fait noter ses activités sous l'angle du développement durable par le cabinet BMJ Ratings et a obtenu la note A+, sur un périmètre élargi au-delà de l'environnement et des relations avec la société civile, pour inclure les domaines des ressources humaines, des relations entre clients et fournisseurs et de gouvernance.

En complément, Aéroports de Paris a souhaité en 2003 donner un cadre supplémentaire à sa politique en adhérant à une charte internationale promue par l'Organisation des Nations Unies (ONU): le Pacte Mondial (ou Global Compact). Cet outil établit 10 principes fondamentaux dans les domaines des droits de l'homme, normes du travail, environnement et lutte contre la corruption que ses signataires s'engagent à respecter. Les preuves du respect de ces engagements sont la présentation annuelle d'une Bonne Pratique auprès de l'ONU et une "Communication On Progress" traduisant la pérennité des actions lancées. Aéroports de Paris a ainsi:

- en 2004, présenté l'action Papa-Charlie comme dispositif de lutte contre la discrimination à l'embauche puisqu'il consiste dans la mise à disposition d'un service de location temporaire de voitures à prix modéré à destination des demandeurs d'emplois. Les entreprises des aéroports ont ainsi la garantie qu'un véhicule pourra être proposé à un postulant en cas de nécessité. Papa Charlie est considéré comme un outil efficace d'insertion professionnelle ;
- en 2005, présenté un engagement fort et collectif en faveur du commerce équitable au moyen d'une sensibilisation de ses salariés; une augmentation de l'usage de ces produits dans les restaurants du personnel gérés par le comité d'entreprise et sans surcoût; et enfin la promotion de cette démarche auprès des partenaires commerciaux installés dans les aéroports ;
- été remarqué pour la qualité de sa "Communication On Progress" - un livret de sensibilisation à destination des salariés - puisqu'il est désormais directement téléchargeable depuis le site new-yorkais de l'ONU dans la rubrique "Notable COPs".

La Société accompagne également depuis plusieurs années de nombreuses associations dans leur démarche caritative et d'aide aux plus démunis.

Placée sous l'égide de la Fondation de France et présidée par le Président-directeur général de la Société, la Fondation Aéroports de Paris a été créée en mars 2003 avec pour mission d'apporter une aide financière à des associations géographiquement proches des aéroports parisiens qui souhaitent réaliser des actions innovantes ou originales dans le domaine de la solidarité de proximité. Grâce à son comité exécutif de 11 membres chargé de sélectionner les bénéficiaires, les aides que la Fondation Aéroports de Paris a attribuées ont permis de mettre en œuvre des actions concrètes et efficaces dans le secteur du soutien scolaire, dans les services rendus aux personnes âgées, pour l'accès aux loisirs des familles défavorisées, ou par des chantiers d'insertion sociale et de réhabilitation de logements. Dans le cadre de la convention triennale qui la liait avec la Fondation de France sur la période 2003-2005 (en cours de renouvellement), la Fondation Aéroports de Paris était dotée d'un budget annuel de 530.000 euros. A la date d'enregistrement du présent document de base, la Fondation Aéroports de Paris a engagé 1,4 million d'euros et a soutenu 153 projets associatifs.

## **CHAPITRE 7**

### **ORGANIGRAMME**

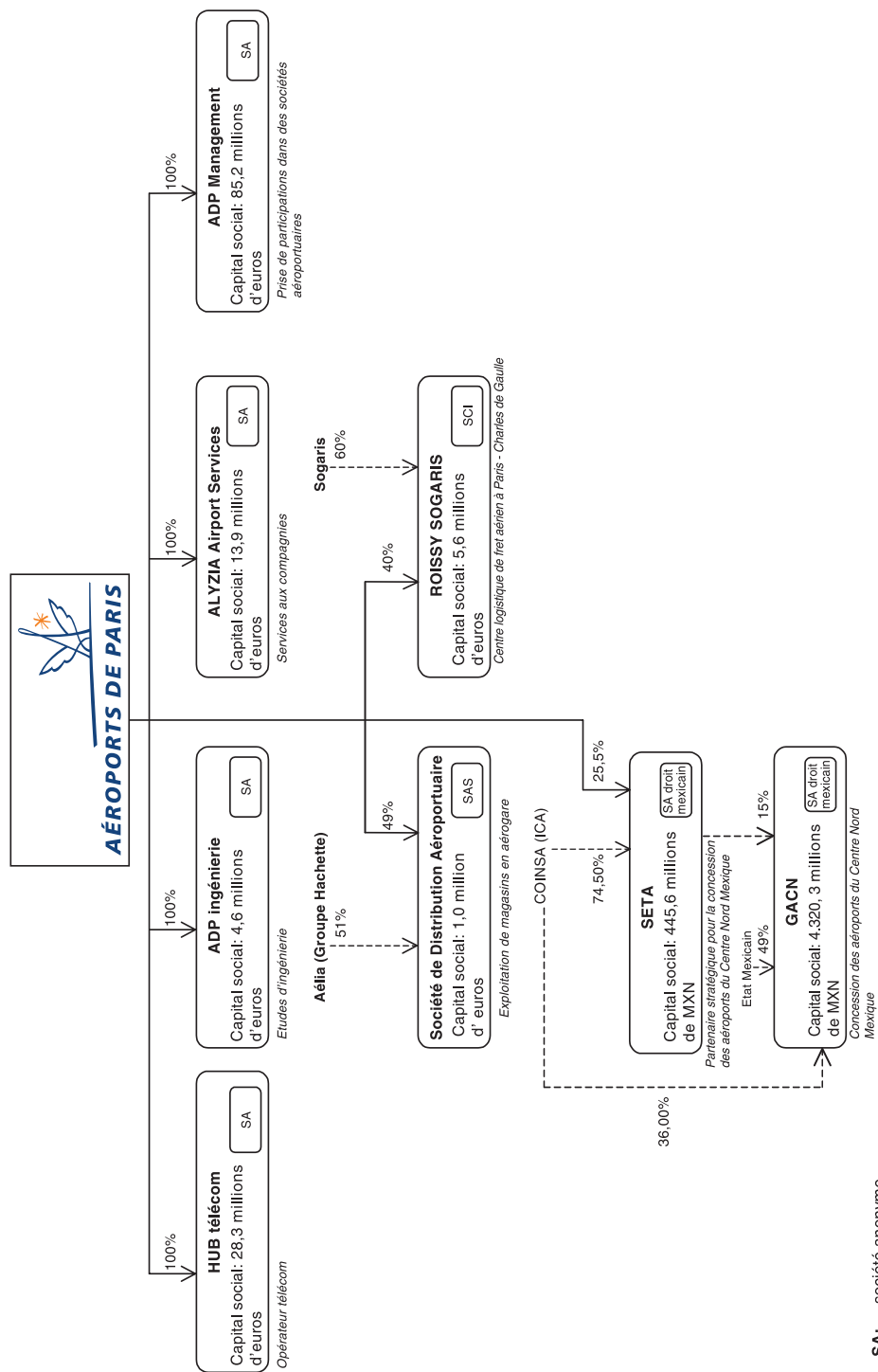
L'organigramme ci-après est l'organigramme simplifié des principales sociétés détenues par Aéroports de Paris (en pourcentage arrondi de capital et de droit de vote) à la date d'enregistrement du présent document de base.

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 du présent document de base. Les éléments financiers concernant ces sociétés figurent au Chapitre 9 (voir notamment paragraphe 9.3.2 – "Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe" et paragraphe 9.3.4 – "EBITDA, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel"). Aucun mandataire social d'Aéroports de Paris n'exerce de mandat social au sein des organes de direction des filiales du Groupe.

Les participations d'ADPM, seule filiale d'Aéroports de Paris à détenir des intérêts minoritaires, sont décrites au paragraphe 6.3.5.1 – "Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger".



# ORGANIGRAMME SIMPLIFIÉ DES FILIALES ET PARTICIPATIONS D'AÉROPORTS DE PARIS



SA: société anonyme  
SAS: société par actions simplifiée  
SCI: société civile immobilière

## CHAPITRE 8

### PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS

#### 8.1 Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

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

A la date d'enregistrement du présent document de base, les actifs immobiliers d'Aéroports de Paris se composent de terrains d'une superficie totale de 6.686 hectares, dont 4.977 hectares correspondant à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution des missions de service public ou au développement de celles-ci. Un peu moins des deux-tiers des terrains, soit environ 4.193 hectares ont été acquis par Aéroports de Paris directement dans le cadre des procédures d'expropriation ou par accord amiable; le solde est constitué de biens que l'Etat avait remis en dotation à Aéroports de Paris ou l'avait autorisé à occuper. L'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 a procédé au déclassement de l'ensemble de ces biens et en a transféré la propriété à la société Aéroports de Paris à compter du 22 juillet 2005. Néanmoins, 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 concernant Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget sont délimités sur des plans annexés à ce même cahier des charges.

Les actifs immobiliers du Groupe se composent également des infrastructures aéroportuaires (voiries, réseaux, etc.) et des terminaux passagers.

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 conventions et 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 2005, la valeur nette des terrains et aménagements (immeubles de placement compris) s'élevait à 70,2 millions d'euros, les constructions à 3.656,9 millions d'euros et les installations techniques et autres à 209,1 millions d'euros (voir notes 20 et 21 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base).

Pour une description des programmes immobiliers les plus importants, des principales utilisations des immobilisations et du taux d'utilisation des terrains en termes de réserves foncières disponibles, voir paragraphe 6.3.3 – "Activités en matière immobilière".

Au 31 décembre 2005, les actifs mobiliers détenus par Aéroports de Paris sont principalement constitués d'équipements aéroportuaires, de matériel de bureau et informatique, de matériel de transport et de mobilier.

##### ***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, une convention financière entre l'Etat et Aéroports de Paris a été conclue le 10 février 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. Cette convention, qui concerne les biens affectés à la

direction des services de navigation aérienne, prévoit une compensation financière de 156,6 millions d'euros au bénéfice d'Aéroports de Paris, dont 6,7 millions au titre du protocole financier 2005 pris en application de la convention du 20 octobre 1994 entre la direction générale de l'aviation civile et Aéroports de Paris sur les redevances de navigation aérienne. Le transfert de la plupart des actifs concernés est effectif depuis le 22 juillet 2005. D'autres conventions ayant le même objet sont à conclure avec les services des douanes, la direction de la gendarmerie des transports aériens et la direction de la police aux frontières.

***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 aéroport 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 aéroport 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. Voir paragraphe 6.6.2.4 – "Propriété des actifs, 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 aéroport exploité par Aéroports de Paris et servitudes".

**8.2 Contraintes environnementales pouvant influencer l'utilisation par Aéroports de Paris de ses immobilisations**

Les contraintes environnementales sont exprimées au travers des législations et réglementations mondiales (OACI), européennes ou nationales. A la date de l'enregistrement du présent document de base, cet ensemble rend possible 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 (voir paragraphe 4.1 – "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris").

## CHAPITRE 9

### EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

En application du règlement (CE) n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005 ont été établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) tel qu'adopté par l'Union européenne au 31 décembre 2005. Ils comprennent à titre comparatif les données relatives à l'exercice 2004 retraitées selon les mêmes règles.

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos les 31 décembre 2003 et 2004 ont été établis conformément aux normes comptables françaises (règlement 99-02 du 29 avril 1999 du Comité de la réglementation comptable relatif aux comptes consolidés des sociétés commerciales).

Dans les développements ci-après, la comparaison des résultats du Groupe en 2004 et 2005 est basée sur les comptes consolidés établis selon le référentiel IFRS, et la comparaison des résultats du Groupe en 2003 et 2004 est fondée sur les comptes consolidés établis selon les normes comptables françaises. Les principales différences entre les normes IFRS et les normes comptables françaises applicables à Aéroports de Paris sont résumées au paragraphe 9.4 – "Différences significatives entre les normes IFRS et les normes françaises pour les comptes consolidés du Groupe".

#### 9.1 Chiffres clés: compte de résultat

Les tableaux ci-dessous présentent des extraits du compte de résultat consolidé du Groupe pour les exercices clos les 31 décembre 2003, 2004 et 2005.

##### Compte de résultat consolidé résumé 2004-2005 (normes IFRS)

	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2004-2005
	2004	2005	
	(en millions d'euros)		
<b>Chiffre d'affaires<sup>(1)</sup></b>	<b>1.811,7</b>	<b>1.914,6</b>	<b>5,7%</b>
<b>EBITDA<sup>(2)</sup></b>	<b>542,8</b>	<b>592,4</b>	<b>9,1%</b>
<b>Résultat opérationnel courant<sup>(3)</sup></b>	<b>291,0</b>	<b>331,2</b>	<b>13,8%</b>
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>274,8</b>	<b>354,7</b>	<b>29,1%</b>
<b>Résultat net, part du Groupe<sup>(4)</sup></b>	<b>144,1</b>	<b>179,9</b>	<b>24,9%</b>
<b>Résultat net, part du Groupe hors impact terminal CDG 2E</b>	<b>154,5</b>	<b>158,1</b>	<b>2,3%</b>

(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 est le résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants, notamment ceux liés à l'accident au terminal CDG 2E.

(4) Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres d'Aéroports de Paris.

##### Compte de résultat consolidé résumé 2003-2004 (normes françaises)

	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2003-2004
	2003	2004	
	(en millions d'euros)		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1.711,8</b>	<b>1.820,9</b>	<b>6,4%</b>
<b>Excédent brut d'exploitation<sup>(1)</sup></b>	<b>574,6</b>	<b>602,4</b>	<b>4,8%</b>
<b>Résultat d'exploitation<sup>(2)</sup></b>	<b>330,0</b>	<b>307,2</b>	<b>(6,9%)</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>128,9</b>	<b>125,9</b>	<b>(2,3%)</b>

(1) L'excédent brut d'exploitation en normes françaises s'entend avant provisions liées à l'exploitation et avant les autres charges et produits courants liés à l'exploitation alors que l'EBITDA en normes IFRS comprend l'ensemble des provisions liées à l'exploitation ainsi que les autres charges et produits courants liés à l'exploitation.

(2) Le résultat d'exploitation en normes françaises exclut tout élément de nature exceptionnelle pris en compte au niveau du résultat exceptionnel alors que le résultat opérationnel courant en normes IFRS intègre des éléments qui étaient pris en compte dans le résultat exceptionnel en norme française.

## 9.2 Présentation générale

### 9.2.1 Introduction

#### ***Tendances sur la période 2003-2005***

Sur la période 2003-2005, l'activité du Groupe et l'évolution de ses résultats ont été marqués par plusieurs facteurs, dont le principal est la reprise du trafic aérien.

- sur la période 2003-2005, le taux de croissance annuel moyen du trafic aérien a atteint +5,5% pour le nombre de passagers et +2,0% pour le nombre de mouvements d'avions. En 2004, le trafic d'Aéroports de Paris s'est inscrit en hausse de +6,4%, dépassant son plus haut niveau précédemment atteint en 2000 et traduisant la nette reprise du transport aérien pour la première fois après la crise consécutive aux événements du 11 septembre 2001. Cette reprise de l'activité d'Aéroports de Paris s'est confirmée en 2005, le trafic ayant crû de +4,4% par rapport à 2004. Pour des éléments détaillés sur le trafic, voir paragraphe 6.2.2.2 – "Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris";
- la hausse des tarifs de redevances aéronautiques: +5,5% au 1<sup>er</sup> avril 2003, +5,5% au 1<sup>er</sup> avril 2004 et +4,0% au 1<sup>er</sup> février 2005;
- la création de Société de Distribution Aéroportuaire, en partenariat avec Aélia (groupe Hachette Distribution Services), qui a commencé son activité en juin 2003 et est consolidée par intégration proportionnelle à hauteur de 49%. La contribution de cette société au chiffre d'affaires du Groupe a atteint 42,9 millions d'euros en 2003 (sur un exercice de sept mois), 74,0 millions d'euros en 2004, première année de pleine activité, et 80,3 millions d'euros en 2005;
- Le relèvement de la taxe d'aéroport (dont le produit est destiné à financer les coûts de sûreté), pour compenser l'alourdissement des coûts liés à la sûreté sur les aéroports, à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Le taux de la taxe d'aéroport est passé de 3,58 euros par passager au départ en 2002 à 8,05 euros au 1<sup>er</sup> janvier 2003, puis à 8,20 euros par passager au 1<sup>er</sup> janvier 2004, avant d'être ramené à 7,95 euros par passager au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Au total, le chiffre d'affaires consolidé du Groupe a progressé de l'ordre de 6% par an sur la période 2003-2005, étant rappelé que le passage aux normes IFRS conduit à ce que le taux de croissance entre 2003 et 2004 et celui entre 2004 et 2005 ne soient pas strictement comparables.

Parallèlement à la croissance de son chiffre d'affaires, le Groupe a poursuivi sur la période 2003-2005 une politique de maîtrise de ses charges, qui s'est traduite par une moindre progression de celles-ci par rapport à ses revenus, lui permettant ainsi d'améliorer ses marges. Le chiffre d'affaires du Groupe a ainsi progressé de 6,4% entre 2003 et 2004 et les charges courantes de 6,0% alors que sur la période 2004-2005, le chiffre d'affaires a progressé de 5,7% et les charges courantes de 4,4%.

Le Groupe fournit depuis plusieurs années un effort important d'investissements pour mettre en service les installations nécessaires à l'accueil du trafic et à l'amélioration de la qualité de service. Aussi, le montant des investissements annuels a excédé 540 millions d'euros courants pour chacun des trois exercices 2003, 2004 et 2005. Ces investissements significatifs se traduisent par une progression sensible des dotations aux amortissements sur la période.

#### ***Structure financière***

Après l'année 2000, l'établissement public Aéroports de Paris s'était beaucoup endetté (le ratio dette nette/capitaux propres sociaux en normes françaises étant passé de 1,07 à 1,50 entre 2000 et 2003). Le Groupe a ensuite stabilisé puis commencé à améliorer sa structure financière. En 2004, le ratio dette nette/capitaux propres consolidés en normes françaises s'est stabilisé. En outre, le passage aux normes IFRS s'est traduit notamment par une amélioration des capitaux propres consolidés de 304 millions d'euros, principalement sous l'effet des normes IAS 16 (immobilisations corporelles) et IAS 17 (contrats de location). Le ratio dette nette/capitaux propres consolidés en normes IFRS s'est ainsi établi en 2004 à 1,26. Les résultats dégagés en 2005 ont permis de faire redescendre ce ratio à 1,13 au 31 décembre 2005.

Au 31 décembre 2005, l'endettement financier net du Groupe s'élève à 2,3 milliards d'euros, en léger retrait par rapport à 2004. L'endettement financier du Groupe, qui s'élève à 2,8 milliards d'euros à la même date, se compose essentiellement d'emprunts obligataires (plus de 72% de l'endettement financier total) et d'emprunts bancaires (plus de 22% de l'endettement financier total). La moitié des emprunts obligataires et les deux-tiers des emprunts bancaires ont une échéance supérieure à cinq ans et environ 7% de l'endettement financier total a une échéance à moins d'un an.

### 9.2.2 Segmentation

Dans ses comptes consolidés établis selon le référentiel IFRS, le Groupe a défini son information sectorielle primaire sur la base d'une information par secteur d'activité. Les segments 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 des personnes qui les accompagnent dans les installations du Groupe. Il représente la partie la plus importante du chiffre d'affaires du Groupe (environ 1,6 milliard d'euros en 2005, soit environ 75% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments). Son chiffre d'affaires est composé des éléments suivants:
  - *Les redevances aéronautiques*, qui constituent la plus importante source de revenus du Groupe, représentant près d'un tiers du chiffre d'affaires en 2005. Cette catégorie comprend les quatre redevances principales au sens de l'article R. 224-2-1° du Code de l'aviation civile (redevance d'atterrissage, redevance de stationnement avions, redevance passager et redevance carburant) ainsi que la redevance pour le balisage lumineux des pistes. Ces redevances sont facturées aux utilisateurs des infrastructures aéroportuaires, essentiellement les compagnies aériennes. Elles sont calculées principalement en fonction du nombre de passagers commerciaux au départ et du tonnage et du nombre des mouvements d'avions. Voir paragraphe 9.2.3 – "Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe" et paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires".
  - *Les redevances spécialisées* regroupent les redevances dites "accessoires", au sens de l'article R. 224-2-2° du Code de l'aviation civile, qui sont facturées aux compagnies aériennes notamment en contrepartie de la mise à disposition de locaux techniques ou d'installations spécifiques (banques d'enregistrement, tri-bagages, dégivrage et autres prestations avions), ainsi qu'un certain nombre d'autres produits (accueils officiels, locations de réseaux, etc.). Voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires".
  - *Les recettes commerciales* dans ce segment comprennent les loyers payés par les gestionnaires des commerces et services (notamment boutiques, bars, restaurants, loueurs de voitures, régies publicitaires) exploités dans le cadre de contrats d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public (régime en vigueur avant la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme), qui sont progressivement remplacées par des baux civils et commerciaux (dans les deux cas les loyers correspondent à une proportion du chiffre d'affaires de l'activité considérée, avec un minimum garanti). En revanche, la quote-part du chiffre d'affaires de Société de Distribution Aéroportuaire revenant au Groupe est comptabilisée dans le segment "Autres activités".
  - *Les recettes des parcs et accès* sont constituées pour l'essentiel des revenus tirés des parcs de stationnement automobiles gérés par Aéroports de Paris. Une petite partie de ces recettes provient des versements faits à Aéroports de Paris par le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) et par OrlyVal Service, au titre des services rendus pour l'exploitation des transports en commun sur et au départ des plates-formes.
  - *Les recettes locatives* dans ce segment comprennent les loyers reçus en paiement des surfaces mises par Aéroports de Paris à la disposition d'utilisateurs (principalement les compagnies aériennes et les assistants en escale) dans les aérogares et sur les aires aéronautiques (locaux de pistes). Les recettes locatives perçues pour la location des terrains, bâtiments et surfaces en dehors des aérogares et des aires aéronautiques sont enregistrées en produits du segment "Immobilier".

- *Les recettes reçues au titre des prestations industrielles* correspondent principalement à la fourniture de chauffage et de froid, à la distribution d'eau, à la collecte des déchets et des eaux usées ainsi qu'à la fourniture d'électricité aux occupants professionnels des terminaux.
- *La taxe d'aéroport* perçue par l'Etat, dont le produit est reversé à Aéroports de Paris, et qui couvre les coûts engagés par la Société pour la mise en œuvre des mesures de sûreté et d'autres missions d'intérêt général, est décrite au paragraphe 9.2.3 – "Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe".
- Enfin, certaines *autres recettes* sont comptabilisées dans ce segment, représentant pour environ les deux-tiers les services facturés à des tiers ou aux autres segments du Groupe: fourniture d'énergie au segment "Immobilier", location d'installations en aérogares ou sur les aires aéronautiques au segment "Escale", mise à disposition de locaux et de véhicules, retracée en frais de siège et frais administratifs, etc. Les *autres recettes* comprennent également les paiements effectués par la DGAC (le budget annexe de l'aviation civile (BAAC)) en remboursement du coût des services qu'Aéroports de Paris fournit au prestataire du service de la navigation aérienne (maintenance de certains équipements et réseaux de la navigation aérienne, fourniture de services téléphoniques ou d'énergie, mise à disposition d'une centaine de personnels d'Aéroports de Paris).
- **Escale et prestations annexes.** Ce segment, dont le chiffre d'affaires était d'environ 167,9 millions d'euros en 2005, soit environ 7,9% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments, regroupe l'ensemble des produits et services fournis par le Groupe aux compagnies aériennes au titre de l'assistance en escale et de certains autres services. Ces services sont rémunérés en fonction du contenu de la prestation (par exemple, enregistrement des passagers ou assistance aux avions en piste) sur la base des contrats type IATA pour cette activité.
- **Immobilier.** Ce segment, dont le chiffre d'affaires était d'environ 162,1 millions d'euros en 2005, soit environ 7,6% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments, regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées à l'intérieur des aérogares et sur les aires aéronautiques qui sont rattachées au segment "Services aéroportuaires". Le chiffre d'affaires de ce segment est réalisé pour partie avec des clients externes au Groupe et pour partie en interne (locaux mis à la disposition des autres segments et services administratifs et du siège) (voir paragraphe 6.3.3 – "Activités en matière immobilière").
- **Autres activités.** Ce segment, dont le chiffre d'affaires était d'environ 199,9 millions d'euros en 2005, soit environ 9,4% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments, regroupe des produits et des services fournis pour l'essentiel par des filiales du Groupe n'entrant pas dans les segments précédents. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2005, les quatre filiales principales qui font partie de ce segment sont Hub télécom, Société de Distribution Aéroportuaire (consolidée par intégration proportionnelle à hauteur de 49%), ADPi et ADPM.

Cette segmentation a été mise en place pour la première fois dans le contexte de la préparation des comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2005, premier exercice d'application des normes IFRS. Aéroports de Paris ne dispose pas des informations permettant de ventiler ses résultats établis en normes comptables françaises selon la même segmentation.

### 9.2.3 Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe

#### **Le chiffre d'affaires**

Une proportion importante du chiffre d'affaires du Groupe dépend de façon directe ou indirecte de l'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe:

- Les redevances aéronautiques et la taxe d'aéroport dépendent ainsi directement de l'évolution du trafic aérien mais aussi des tarifs des redevances.
- Les recettes commerciales, les recettes des parcs de stationnement et le chiffre d'affaires du segment escale et prestations annexes sont également fortement liés au trafic aérien, mais dépendent également d'autres facteurs plus spécifiques à leur clientèle, qui sont explicités ci-dessous.

## Les redevances aéronautiques

Le montant des redevances aéronautiques dépend de deux composantes: le trafic et les tarifs des redevances.

- Au-delà du niveau global du trafic aérien, la structure du trafic est un paramètre important pour déterminer le produit des redevances aéronautiques. Le trafic international est ainsi plus rémunérateur que le trafic européen, lui-même plus rémunérateur que le trafic national puisque les tarifs des redevances passagers sont plus élevés (à titre d'exemple, en 2005, la redevance passager payée pour un vol national était de 4,19 euros par passager au départ, tandis qu'elle s'élevait à 6,29 euros pour un vol à destination de la zone Schengen et à 12,10 euros pour un vol international en dehors de l'Union européenne). De même, les avions utilisés étant de tailles plus importantes, les redevances assises sur le poids maximal autorisé au décollage sont également plus élevées.
- S'agissant des tarifs, ils sont fixés principalement à partir du nombre et du tonnage des avions en mouvements (au départ et à l'arrivée) et du nombre de passagers (au départ). Les passagers en correspondance bénéficient d'un abattement sur la redevance passager, à hauteur de 30% en 2006 (l'abattement qui s'applique sur la redevance passager des passagers en correspondance était de 10% en 2003, 20% en 2004 et 25% en 2005). Aucune redevance n'est facturée pour les passagers en transit (c'est-à-dire les passagers qui font escale sans changer d'avion).

Sur la période 2003-2005, le niveau moyen pondéré des tarifs a augmenté de 5,5% au 1<sup>er</sup> avril 2003, 5,5% au 1<sup>er</sup> avril 2004 et 4,0% au 1<sup>er</sup> février 2005 et se décompose comme suit par redevance.

	Evolution (en %)		
	2003	2004	2005
Redevance d'atterrissage	3,5%	3,4%	4,0%
Redevance de passager	3,8%	6,5%	4,0%
Redevance de stationnement	7,0%	9,0%	4,0%
Redevance de carburant	5,5%	5,5%	4,0%
<b>Evolution moyenne</b>	<b>5,5%</b>	<b>5,5%</b>	<b>4,0%</b>

Les redevances spécialisées ont quant à elles évolué de façon différenciée, généralement en fonction de mécanismes d'indexation combinant l'indice du coût de la construction, l'indice du coût du travail et l'indice des prix de vente industriels.

Pour la période 2006-2010, l'évolution des prix des redevances aéronautiques et de ceux des redevances spécialisées dont les tarifs ne sont pas fixés par des contrats spécifiques sera déterminée selon les modalités précisées dans le Contrat de régulation économique entre Aéroports de Paris et l'Etat signé le 6 février 2006. Pour 2006, cette augmentation a été fixée le 14 avril 2006 à un niveau de 5% applicable à compter du 15 mai 2006 (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires").

## Recettes commerciales

Le chiffre d'affaires des commerces et services dépend notamment du nombre de passagers fréquentant les aérogares, mais aussi de la nature du trafic (par exemple, le trafic international est plus générateur de recettes commerciales), de l'offre proposée aux voyageurs (et donc des surfaces de vente mises à la disposition des passagers), de l'attractivité des espaces commerciaux, tant en termes de positionnement produit que de positionnement prix, de la localisation des boutiques, bars et restaurants le long du parcours des flux de passagers et de leur accessibilité.

D'autres facteurs permettent également d'optimiser le potentiel commercial des aérogares, comme l'amélioration de la fluidité des contrôles de sûreté ou de police, qui augmente le temps disponible des passagers avant leur embarquement et rend leur expérience de voyage plus agréable, ou la réduction de la saturation des terminaux.

Enfin, des facteurs moins contrôlables par l'exploitant d'aéroport, comme les taux de change (en particulier le change comparé de l'euro et du dollar américain), l'effet des politiques de santé publique (qui se traduisent par un renchérissement du tabac et des alcools) ou la modification du périmètre des ventes hors taxe (par exemple sous l'effet de l'élargissement de l'Union européenne) impactent également les ventes des boutiques en aérogares.



### *Recettes des parcs de stationnement*

Les recettes des parcs de stationnement sont fonction du temps de stationnement, du taux d'occupation des places de stationnement et des tarifs appliqués. L'évolution du chiffre d'affaires dépend d'une part du coût du stationnement et de la perception qu'a le client de ce coût par rapport aux autres modes de transport et d'autre part de la qualité des services (propreté, disponibilité, facilité d'accès aux parcs, etc.).

### *Recettes locatives*

Les recettes locatives proviennent de la location des terrains et des bâtiments mis à la disposition des investisseurs et des utilisateurs. Elles dépendent des surfaces de terrains et de bâtiments loués à des tiers ou mis à la disposition des autres segments du Groupe. L'augmentation du chiffre d'affaires repose en particulier sur la viabilisation et la location de nouveaux terrains et la commercialisation de nouveaux ensembles immobiliers. S'agissant des terrains loués ou des bâtiments déjà existants, l'évolution du chiffre d'affaires dépend du taux d'occupation de ces terrains et immeubles et du niveau des loyers facturés aux locataires. Pour les baux en cours, l'évolution des loyers est généralement indexée sur l'indice du coût de la construction.

### *Prestations industrielles*

Les revenus reçus au titre des prestations industrielles progressent en fonction de l'augmentation des besoins en énergie, en fluides et en services des entreprises localisées sur les plates-formes d'Aéroports de Paris, et en fonction des besoins du Groupe s'agissant des prestations industrielles consommées en interne. Le développement du parc immobilier est également un moteur important de la demande en prestations industrielles, de même que l'existence ou non de sources alternatives d'approvisionnement (par exemple chauffage au gaz des entreprises implantées sur les plates-formes).

L'évolution des tarifs des prestations industrielles est généralement prévue dans les contrats annuels ou pluriannuels passés avec les utilisateurs. Pour les contrats de fourniture d'eau potable et de collecte des déchets, la révision des prix est annuelle. Pour la fourniture d'énergie, de chauffage et de froid, ces contrats prévoient la répercussion intégrale et trimestrielle sur les clients des coûts d'approvisionnement d'Aéroports de Paris en fonction des prix sur les marchés de l'électricité, du gaz ou du fioul lourd. En période d'inflation des prix énergétiques, l'augmentation du chiffre d'affaires qui résulte de ces mécanismes d'indexation ne se traduit pas nécessairement par une amélioration des marges d'Aéroports de Paris car le poids des achats d'énergie supportés par le Groupe augmente corrélativement.

### *Taxe d'aéroport*

La taxe d'aéroport couvre les coûts engagés par Aéroports de Paris pour la mise en œuvre des mesures de sûreté et d'autres missions d'intérêt général, y compris l'amortissement et la rémunération des capitaux investis. Les charges d'exploitation correspondant aux mesures de sécurité et de sûreté 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 est comptabilisé. Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est inférieur au montant cumulé des charges enregistrées, le déficit est pris en compte l'année suivante pour la fixation du niveau de la taxe d'aéroport. Des produits constatés d'avance ont été comptabilisés en 2004 et 2005, respectivement à hauteur de 7 et 8,7 millions d'euros tandis que l'année 2003 avait enregistré un déficit de 19,5 millions d'euros.

### ***Les charges opérationnelles courantes***

Dans le cadre de la préparation des comptes consolidés en normes IFRS, le Groupe a pris l'option de présenter ses charges opérationnelles par nature. Les catégories de charges opérationnelles les plus importantes sont les charges de personnel et, dans une moindre mesure, les charges de sous-traitance. Ainsi, sur la période 2003-2005, les dépenses de personnel représentent un peu moins de 45% des charges opérationnelles du Groupe et les dépenses de sous-traitance un peu plus de 20%. Les impôts et taxes, les achats, et les dépenses d'entretien, réparation et maintenance représentant

chacun environ 8% du total des charges opérationnelles. Le solde est constitué des dépenses d'études, travaux et prestations externes, personnel extérieur, primes d'assurance, missions, déplacements et réceptions, publicité, publications et relations publiques.

L'évolution des dépenses de personnel dépend de la politique de recrutement du Groupe et de sa politique salariale, qui sont détaillées au paragraphe 9.3.3 – "Charges opérationnelles courantes du Groupe".

Les dépenses de sous-traitance concernent principalement la mise en œuvre des contrôles de sûreté, le nettoyage des aéro-gares et les services de transport en commun sur les aéro-gares (navettes de bus). Les premières sont fortement dépendantes du renforcement des exigences réglementaires en matière d'inspection filtrage et de contrôle des accès, tandis que les autres sont liées à l'ouverture de nouvelles installations, à la création ou à la suppression de nouvelles dessertes. L'ensemble des dépenses de sous-traitance, qui regroupe des activités à forte composante de main d'œuvre, dépend de l'évolution générale des salaires dans le secteur des services.

Les impôts et taxes sont principalement constitués de la taxe professionnelle et des taxes foncières payées aux collectivités locales d'implantation des plates-formes du Groupe. Leur évolution dépend de la croissance des bases déclaratives, principalement assises sur la croissance des immobilisations du Groupe, et des taux d'imposition votés par les communes et les départements sur lesquels les plates-formes sont implantées et par la région Ile de France.

Les achats correspondent pour l'essentiel aux approvisionnements d'énergie et de fluides, ainsi qu'aux achats de Société de Distribution Aéroportuaire, dans le cadre de son activité commerciale. L'alourdissement de ce poste au cours de la période récente est la conséquence de l'inflation des prix du gaz et de la croissance de l'activité de Société de Distribution Aéroportuaire.

Enfin, les dépenses d'entretien, réparation et maintenance correspondent à la maintenance préventive et correctrice des installations et équipements, tels que les équipements de tri des bagages, les systèmes de transports des personnes (ascenseurs, tapis roulants, escaliers mécaniques, métro automatique) et les passerelles télescopiques, ainsi qu'aux grands travaux de maintenance programmés plusieurs années à l'avance. Ces dépenses progressent avec la mise en service de nouveaux systèmes, comme CDGVal ou le TBE. Les prix de ces marchés de maintenance sont généralement indexés sur des indices "tous corps d'état" publiés par l'INSEE.

### ***Les investissements***

L'activité du Groupe est caractérisée par des investissements importants en infrastructures aéroportuaires. Le Groupe a engagé un programme d'investissements important pour augmenter la capacité d'accueil de ses plates-formes et améliorer la qualité de ses services, afin de tirer profit de la croissance du trafic aérien anticipée pour l'avenir. Le plan d'investissement d'Aéroports de Paris pour la période 2006-2010, qui représente la quasi-totalité des investissements du Groupe prévus sur cette période, s'élève à 2,7 milliards d'euros, dont près de 2,5 milliards au titre de ses engagements dans le CRE. Les principaux investissements du Groupe sont décrits aux paragraphes 10.2.4 – "Investissements" et 5.2.3 – "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction". Le montant des investissements en dehors du périmètre régulé par le CRE est sans préjudice des décisions nouvelles qu'Aéroports de Paris pourrait être amené à prendre, et sans préjudice des obligations nouvelles auxquelles Aéroports de Paris pourrait être soumis.

Le rythme et le niveau des investissements dépendent principalement du niveau anticipé de croissance du trafic, s'agissant des nouvelles capacités à mettre en service. Ils dépendent également de la position du Groupe dans la mise en œuvre de ses investissements. Les infrastructures aéroportuaires se caractérisent en effet par des temps de programmation et de construction longs, ce qui explique leur concentration les années qui précèdent la mise en service d'installations terminales ou aéronautiques majeures (nouveau terminal, nouvelle piste), suivie d'une relative décade. En période de "creux de cycle", des dépenses d'investissement restent toutefois nécessaires pour assurer le renouvellement et la rénovation des installations obsolètes et pour adapter de façon continue les équipements existants afin d'améliorer leurs performances opérationnelles et commerciales. Dans un passé récent, Aéroports de Paris a également dû réaliser des investissements importants pour

répondre aux exigences renforcées en matière de sûreté (ces investissements sont financés par la taxe d'aéroport). Ils représentent un montant cumulé de 137 millions d'euros dans le cadre du CRE pour la période 2006-2010.

La mise en œuvre du programme d'investissements du Groupe et la croissance des immobilisations nettes qu'elle entraîne se traduisent dans les charges d'amortissement enregistrées dans le compte de résultat du Groupe. Les durées d'amortissement des différentes catégories d'immobilisations du Groupe sont décrites dans la note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

### **Produits et charges non courants**

Le Groupe présente sous la rubrique "autres produits et charges" les éléments de produits et charges ayant un caractère non courant. En complément du résultat opérationnel, le Groupe présente son résultat opérationnel courant (c'est-à-dire le résultat opérationnel avant autres produits et charges) afin de donner une information sur ses activités courantes. En 2004 et 2005, la majorité des autres produits et charges est liée à l'accident du terminal CDG 2E.

#### 9.2.4 Engagements sociaux

Les sociétés du Groupe contribuent au régime de droit commun des retraites; il n'existe pas de programme de retraite spécifique à Aéroports de Paris (voir Chapitre 17). Les engagements sociaux du Groupe comprennent les indemnités de fin de carrière, un protocole d'accord de régime de départ anticipé (régime clos le 28 février 2005), un dispositif de départ en retraite des agents pompiers à partir de 55 ans, une contribution aux cotisations des mutuelles et un engagement au titre de la médaille d'honneur de l'aéronautique. Les engagements sociaux (nets de la valeur des actifs de couverture et des écarts actuariels) sont entièrement provisionnés tant en normes françaises qu'en normes IFRS. Le montant global de la provision pour engagements sociaux au 31 décembre 2005 est de 401,7 millions d'euros. Les principales hypothèses retenues pour déterminer le montant des provisions sont détaillées à la note 11.2 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

### **9.3 Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2004 et 31 décembre 2005 (normes IFRS)**

#### 9.3.1 Evolution du trafic

En 2005, Aéroports de Paris a accueilli 78,7 millions de passagers (y compris en transit) sur ses deux plates-formes principales, contre 75,3 millions en 2004, soit une croissance de 4,4%. La croissance des mouvements d'avions (fret inclus) est stable à +0,2%, soit 736.552 mouvements en 2005 contre 735.223 en 2004, une partie importante de la hausse du trafic étant assurée au travers de la hausse du remplissage des avions, à programme de vol inchangé. Le tableau ci-dessous présente le trafic en 2004 et 2005 sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly:

	Passagers en 2004	Passagers en 2005	Variation (%)	Mouvements commerciaux en 2004	Mouvements commerciaux en 2005	Variation (%)
Paris - Charles de Gaulle	51,3 millions	53,8 millions	5%	516.425	513.674	(0,5%)
Paris - Orly	24,0 millions	24,9 millions	3,4%	218.798	222.878	1,9%
<b>Total</b>	<b>75,3 millions</b>	<b>78,7 millions</b>	<b>4,4%</b>	<b>735.223</b>	<b>736.552</b>	<b>0,2%</b>

Le tonnage de fret aérien traité sur les deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 2,1 millions de tonnes en 2005, y compris le courrier, contre 1,9 million de tonnes en 2004. Il est en augmentation de 6,3% par rapport à 2004. L'essentiel de l'activité et de la croissance du fret du Groupe est concentré sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, qui a, à elle seule, représenté 2 millions de tonnes en 2005, soit 94,9% du total.

Pour une description plus détaillée de l'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe, voir paragraphes 6.2.2 – "Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France" et 6.2.4 – "Evolution du trafic de fret".

### 9.3.2 Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe

Le chiffre d'affaires du Groupe ressort à 1.914,6 millions d'euros en 2005, en hausse de 5,7% par rapport aux 1.811,7 millions d'euros réalisés en 2004. Environ 2% du chiffre d'affaires du Groupe a été réalisé à l'étranger en 2005, principalement par les filiales ADPi et ADPM.

La croissance du chiffre d'affaires du Groupe en 2005 résulte principalement des facteurs suivants:

- une augmentation importante des redevances aéronautiques, qui ont représenté 32,5% du chiffre d'affaires du Groupe pour s'établir à 621,5 millions d'euros, soit une progression de 7,1% par rapport à 2004, résultant de la croissance du trafic et de la hausse des tarifs au 1<sup>er</sup> février 2005;
- une progression de 3,8% des recettes globales des activités commerciales, qui atteignent 256,3 millions d'euros. Ces recettes correspondent aux redevances ou loyers payés par les exploitants des espaces commerciaux à Aéroports de Paris (enregistrés dans le segment services aéroportuaires) ainsi qu'à la quote-part des ventes de Société de Distribution Aéroportuaire (enregistrée dans le segment "autres activités");
- des recettes locatives en hausse de 7,8%, passant de 156,6 millions d'euros en 2004 à 168,9 millions d'euros en 2005. Les recettes locatives proviennent de la location d'espaces en aérogares et d'aires aéronautiques (enregistrées dans le segment services aéroportuaires) et de la location des terrains et surfaces hors aérogares et aires aéronautiques (enregistrées dans le segment immobilier); et
- des progressions significatives des redevances spécialisées (+19%) et des recettes des parcs et accès (+12,6%).

Ces bonnes performances ont permis de compenser une baisse des recettes d'assistance aéroportuaire (les recettes externes du segment escale et prestations annexes), qui sont passées de 144,4 millions d'euros en 2004 à 128,2 millions d'euros en 2005, soit une baisse de 11,3%.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaires consolidé par segment en 2005 et son évolution par rapport à 2004:

	2004 <i>(en millions d'euros)</i>	2005	Variation <i>(%)</i>
<b>Services aéroportuaires</b>			
Redevances aéronautiques	580,4	621,5	7,1%
Redevances spécialisées	80,1	95,4	19,1%
Recettes commerciales	193,3	196,9	1,9%
Parcs et accès	119,5	134,8	12,8%
Recettes locatives	56,7	61,7	8,8%
Prestations industrielles	57,4	60,6	5,6%
Taxe d'aéroport	298,2	308,8	3,5%
Autres recettes	113,6	121,0	6,5%
<b>Total services aéroportuaires<sup>(1)</sup></b>	<b>1.498,3</b>	<b>1.600,6</b>	<b>6,8%</b>
<b>Escale et prestations annexes<sup>(2)</sup></b>	<b>168,4</b>	<b>167,9</b>	<b>(0,3)%</b>
<b>Immobilier<sup>(3)</sup></b>	<b>158,3</b>	<b>162,1</b>	<b>2,4%</b>
<b>Autres activités</b>			
Hub télécom (y compris SERTA)	56,4	71,1	26%
Société de Distribution Aéroportuaire	74,0	80,3	8,5%
International (ADPM et ADPi)	27,7	35,1	26,7%
Autres	12,6	13,3	6,4%
<b>Total autres activités<sup>(4)</sup></b>	<b>170,7</b>	<b>199,8</b>	<b>17,1%</b>
Eliminations intersegments	(184,0)	(215,8)	<i>n.s.</i>
<b>Chiffre d'affaires consolidé</b>	<b>1.811,7</b>	<b>1.914,6</b>	<b>5,7%</b>

(1) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 1.399,8 millions d'euros en 2004 et 1.502,7 millions d'euros en 2005.

- (2) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 144,4 millions d'euros en 2004 et 128,2 millions d'euros en 2005.
- (3) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 115,6 millions d'euros en 2004 et 118,4 millions d'euros en 2005.
- (4) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 151,9 millions d'euros en 2004 et 165,3 millions d'euros en 2005.

### **Services aéroportuaires**

La croissance du chiffre d'affaires du segment services aéroportuaires en 2005 résulte principalement de la progression des redevances aéronautiques décrite ci-dessus.

En ce qui concerne les autres sources de recettes de ce segment:

- Grâce à l'importance de l'activité de dégivrage avions lors de la saison hivernale 2004-2005, à l'ajustement des tarifs des tri-bagages et, dans une moindre mesure, aux hausses de tarifs des banques d'enregistrement, les redevances spécialisées ont progressé de 19,1% par rapport à 2004.
- Les recettes commerciales du segment, qui comprennent les loyers et redevances payés par les exploitants des espaces commerciaux ont augmenté de 1,9% par rapport à 2004. A Paris - Charles de Gaulle, bien que la reprise de l'activité soit toujours freinée par la saturation des terminaux consécutive à l'indisponibilité de la salle d'embarquement du terminal CDG 2E, la salle provisoire d'embarquement du terminal CDG 2E a enregistré de bonnes performances alors qu'à CDG 1, où les travaux de réhabilitation ont neutralisé des surfaces, une meilleure signalisation de la zone de transfert a permis d'atténuer les effets des travaux. A Paris - Orly, la croissance de l'activité a été plus dynamique, les produits ayant été tirés par la croissance du trafic international et la mise en place de boutiques itinérantes qui ont fait progresser le chiffre d'affaires par passager. Toutefois, les produits de l'exercice 2005 sont affectés par la renégociation d'un contrat avec un exploitant d'espaces commerciaux qui se traduit par l'émission d'un avoir couvrant les minima garantis enregistrés au titre de l'exercice 2004 (cet avoir n'aura pas d'impact au-delà de l'exercice 2005).
- Les recettes des parcs de stationnement et accès ont progressé de 12,8% par rapport à 2004, grâce à la mise en place d'une politique commerciale plus ciblée (notamment à Paris - Orly avec l'instauration du "forfait week-end" et de la tarification longue durée), et à une hausse des tarifs sur les plates-formes du Groupe (de 6% à Paris - Charles de Gaulle et de 3% à Paris - Orly).
- Grâce à l'effet conjugué de l'indexation tarifaire et de la location de nouvelles surfaces en aérogares (salons et bureaux), notamment dans l'aérogare CDG 2 (terminal CDG 2A et salles d'embarquement provisoires du terminal CDG 2E), les recettes locatives de ce segment ont progressé de 8,8%.
- Les prestations industrielles ont progressé de 5,6% par rapport à 2004. Cette évolution a résulté pour l'essentiel de la progression des ventes d'énergie thermique dont les tarifs ont augmenté de près de 7%.
- Le montant perçu par Aéroports de Paris au titre de la taxe d'aéroport a augmenté de 3,5% (308,8 millions d'euros en 2005 contre 298,2 en 2004). Cette augmentation résulte de la croissance du trafic sur les plates-formes gérées par Aéroports de Paris, mais a été atténuée par la baisse du taux de cette taxe au 1<sup>er</sup> janvier 2005 (de 8,20 euros à 7,95 euros par passager).
- Les autres recettes du segment ont progressé de 6,5% en raison principalement de la hausse de 8% du reversement du budget annexe de l'aviation civile.

La croissance du chiffre d'affaires a été plus forte sur la plate-forme Paris - Charles de Gaulle en 2005. Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires du segment services aéroportuaires par plate-forme en 2005.

	2004	2005	Variation
	(en millions d'euros)		(%)
<b>Paris - Charles de Gaulle</b>	1.074,8	1.151,9	7,2%
<b>Paris - Orly</b>	400,3	420,9	5,1%
<b>Autres<sup>(1)</sup></b>	23,2	27,9	19,8%
<b>Total</b>	<b>1.498,3</b>	<b>1.600,6</b>	<b>6,8%</b>

(1) Paris - Le Bourget, aérodromes d'aviation générale et divers.

Les redevances aéronautiques perçues par la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle ont crû de 7,2% en 2005, et celles perçues par la plate-forme de Paris - Orly ont crû de 7,8%, dans les deux cas dans une proportion quasiment identique à la hausse des redevances au niveau du segment tout entier (7,3%). Toutefois, les autres postes de recettes ont connu une progression plus dynamique à Paris - Charles de Gaulle. Le chiffre d'affaires de la plate-forme de Paris - Orly a notamment été affecté par l'avoir émis, au titre de l'exercice 2004, à un exploitant d'espaces commerciaux dans le cadre de minima garantis, tel que décrit ci-dessus.

### **Escale et prestations annexes**

La légère baisse du chiffre d'affaires de ce segment (-0,4%) correspond à une baisse sensible des activités d'assistance en escale, compensée par un développement des prestations annexes (prestations de contrôle de sûreté fournies au segment "services aéroportuaires"). En ce qui concerne l'assistance en escale, l'année 2005 aura en effet été marquée par la perte de clients importants (notamment British Airways, Air India, Finnair, Cathay Pacific et, à Paris - Charles de Gaulle, Iberia), qui n'a pas été compensée par le gain de nouveaux contrats à Paris - Charles de Gaulle (SN Brussels Airlines, Ukraine International Airlines) et à Paris - Orly (Tunis Air).

### **Immobilier**

La progression du chiffre d'affaires de ce segment, qui résulte de la croissance des redevances de locations des terrains nus, de l'indexation des loyers et de la location de nouvelles surfaces, a été affectée d'une part par la régularisation sur l'exercice 2005 de la refacturation des taxes foncières au titre du contrat FedEx pour -1,4 million d'euros, et d'autre part par une régularisation de remboursements de taxes foncières au titre des exercices antérieurs qui est venue gonfler le chiffre d'affaires de l'exercice 2004 de façon non récurrente pour 1,9 million d'euros. Après neutralisation de ces régularisations, la progression du chiffre d'affaires du segment aurait été de 4,5% entre les deux exercices. Par ailleurs, la proportion du chiffre d'affaires avec des tiers progresse de 0,5 point entre 2004 et 2005: à 75,6% du chiffre d'affaires du segment Immobilier (c'est-à-dire hors aéroports et aires aéronautiques).

Quelques-uns des faits marquants de l'année 2005 ont concerné:

- la nouvelle unité d'armement avion ACNA et la nouvelle unité de catering (traiteur) de Servair à Paris - Charles de Gaulle;
- de nouvelles occupations de bâtiments de fret par DHL, Aviapartners et Servair à Paris - Charles de Gaulle;
- l'effet en année pleine de l'implantation, enregistrée en 2004, des bâtiments moteurs "Eole" d'Air France Industrie à Paris - Orly;
- l'augmentation des surfaces louées par des clients existants à Paris - Le Bourget, ainsi que l'implantation de nouveaux clients, comme Cessna ou Universal Flying Group; et
- l'arrivée à échéance d'une autorisation d'occupation temporaire de La Poste sur la plate-forme de Paris - Orly, qui s'est traduite par la fermeture du centre de tri des colis postaux sur cette plate-forme et le départ du locataire.

## Autres activités

La forte progression du chiffre d'affaires des autres activités reflète pour l'essentiel les performances des quatre filiales composant ce segment:

- Société de Distribution Aéroportuaire: avec 80,3 millions d'euros (soit 40,2% du total du chiffre d'affaires du segment), la contribution de Société de Distribution Aéroportuaire au chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de 8,5% par rapport à l'exercice 2004 (74 millions d'euros). Ces bons résultats s'expliquent par la politique commerciale dynamique (rénovation de boutiques existantes et ouverture de nouveaux points de vente) menée par Société de Distribution Aéroportuaire, qui a permis de compenser partiellement les effets de saturation des installations, en particulier dans les terminaux de CDG 2. L'extension de son périmètre d'activité à l'aérogare CDG 1 en 2005 n'a pas eu d'impact sur son chiffre d'affaires en 2005, la mise en œuvre opérationnelle étant intervenue en janvier 2006.
- Hub télécom: avec 71,1 millions d'euros (soit 35,6% du total) dont environ 55,9% réalisé avec des clients externes au Groupe, la contribution de Hub télécom au chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de 26% par rapport aux 56,4 millions d'euros enregistrés en 2004 (y compris le chiffre d'affaires de SERTA, une filiale de radiocommunication du Groupe, absorbée en 2005). L'activité en 2005 aura été marquée par le développement soutenu de la transmission des données et réseaux locaux d'entreprise et les bons résultats enregistrés par le WiFi grand public et Internet, alors que la téléphonie fixe poursuit sa baisse.
- ADPi: le chiffre d'affaires d'ADPi s'est établi à 27,5 millions d'euros, en hausse de 9,2% par rapport à l'exercice 2004 (27,2 millions d'euros). L'activité 2005 a été marquée par la poursuite des contrats pour les nouveaux terminaux T3, C2 et C3 à Dubaï et l'achèvement de deux chantiers importants, le centre des Arts Orientaux de Shanghai et les radars d'Abu Dhabi et de Al Ain aux Emirats Arabes Unis, ainsi que par les nouveaux contrats notamment l'aéroport Doha au Qatar, les hangars de la compagnie Emirates et le nouvel aéroport de Jebel Ali à Dubaï.
- ADPM: le chiffre d'affaires d'ADPM s'est établi à 7,8 millions d'euros, en hausse de 189% par rapport à l'exercice 2004 (2,7 millions d'euros). L'année 2005 a été pour ADPM un exercice de montée en puissance des contrats gagnés en 2004 en Algérie et en Egypte. En outre, les produits des participations perçus en 2005 (dividendes de BCIA essentiellement) se sont élevés à 2,9 millions euros (ces produits ne sont pas enregistrés en chiffre d'affaires).

### 9.3.3 Charges opérationnelles courantes du Groupe

En 2005, les charges opérationnelles courantes du Groupe (hors dépréciation et amortissement) ont progressé de 4,4% pour atteindre un total de 1.403,3 millions d'euros (73,3% du chiffre d'affaires), contre 1.343,6 millions d'euros en 2004 (74,2% du chiffre d'affaires). Le tableau ci-dessous présente les principales charges opérationnelles du Groupe en 2004 et 2005.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation 2004-2005
	2004		2005		
	(M€)	(% du CA)	(M€)	(% du CA)	
Charges de personnel	549,6	30,3%	611,5	31,9%	11,3%
Achats consommés	100,6	5,6%	106,2	5,5%	5,6%
Autres charges opérationnelles courantes	693,5	38,3%	685,6	35,8%	(1,2%)
<i>dont sous-traitance</i>	321,0	17,7%	299,0	15,6%	(6,8%)
<b>Total charges opérationnelles courantes</b>	<b>1.343,6</b>	<b>74,2%</b>	<b>1.403,3</b>	<b>73,3%</b>	<b>4,4%</b>

*Charges de personnel.* Au cours de l'exercice 2005 les charges de personnel ont atteint un montant de 611,5 millions d'euros. Cette évolution concerne principalement l'impact des mesures salariales propres à Aéroports de Paris, notamment:

- les appointements, primes, gratifications, et plan de départ anticipé à la retraite (1,8%);
- l'évolution du glissement vieillesse technicité (1,0%);
- l'évolution de l'effectif moyen à périmètre comparable (2,9%);
- l'entrée des effectifs de deux sociétés d'assistance (Aviance France et Alyzia Ramp Assistance) dans le périmètre (3,8%); et

- o une charge de 12,2 millions d'euros au titre de la participation des salariés en application du décret n° 2005-1650 du 27 décembre 2005 (2,2%).

La progression des effectifs moyens du Groupe qui s'établissent à 10.294 contre 9.652 en 2004 traduit une évolution contrastée: les effectifs d'Aéroports de Paris sont en effet stables à (0,4)% alors que les effectifs des filiales progressent de 35,1%. Cette situation s'explique pour l'essentiel par un effet de périmètre avec l'entrée des sociétés d'Aviance France et Alyzia Ramp Assistance dans le périmètre, représentant au total 363 personnes ainsi que l'effet année pleine de la prise en compte de la société Alyzia Sureté intégrée au deuxième semestre 2004. Hors intégration d'Aviance France et Alyzia Ramp Assistance, les effectifs moyens du Groupe ne progressent que de 2,9% à 9.931 contre 9.652 en 2004.

(en millions d'euros)	2004 IFRS	2005	2005/2004	Périmètre équivalent	2005/2004
Charges de personnel	549,6	611,5	11,3%		
Effectifs moyens	9.652	10.294	6,7%	9.931	2,9%
dont Aéroports de Paris	7.738	7.709	(0,4%)	7.709	(0,4%)
dont filiales	1.914	2.585	35,1%	2.222	16,1%

*Achats.* En 2005, les achats du Groupe progressent de 5,6% pour s'établir à 106,2 millions d'euros. Les principaux postes concernent les achats de combustibles pour 19,3 millions d'euros (+20,6%), compte tenu notamment des hausses intervenues en début d'année, les achats d'électricité pour 12,7 millions euros (+1,6%), les achats de la filiale Société de Distribution Aéroportuaire pour 30,5 millions d'euros (+ 5,5%) ainsi que les achats d'études-ingénierie pour 6,9 millions euros (-31%).

#### *Autres charges opérationnelles courantes.*

La baisse des autres charges opérationnelles courantes reflète principalement un recul des dépenses de sous-traitance de sûreté et d'assistance partiellement compensé par l'augmentation des dépenses de sous-traitance de l'infrastructure centralisée, les dépenses de sous-traitance étant globalement en baisse de 6,8% en 2005:

- La baisse des dépenses de sous-traitance d'assistance traduit l'impact d'une réduction sensible (baisse de 77,1%, de 28,9 millions d'euros à 6,6 millions d'euros) du chiffre d'affaires de la sous-traitance d'assistance, qui reflète pour l'essentiel un effet de périmètre de consolidation, à savoir l'entrée dans le périmètre de consolidation de deux nouvelles sociétés du groupe Alyzia conduisant à substituer des charges de personnel à des charges de sous-traitance et donc à réduire ces dernières.
- Les dépenses de sous-traitance de sûreté sont en retrait de 6% (148,1 millions d'euros contre 157,6 millions d'euros). Cette réduction reflète l'effet conjugué d'une baisse de la sous-traitance externe liée notamment à l'internalisation de marchés de sûreté par le Groupe au travers de la filiale Alyzia Sureté (-13 millions d'euros en 2005) et d'une augmentation des dépenses liées aux autres contrats de sous-traitance sûreté en particulier d'inspection filtrage des passagers.
- La baisse de la sous-traitance d'assistance et sûreté est toutefois partiellement compensée par l'augmentation des dépenses de sous-traitance de l'infrastructure centralisée qui résulte de l'effet année pleine de la renégociation du marché du tri-bagages de CDG 1.

Les dépenses d'entretien-réparation progressent de 6,8% (80,2 millions d'euros en 2005 contre 75,1 millions d'euros en 2004). Cette situation traduit notamment la mise en service sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle de nouvelles installations, dont la maintenance doit être assurée, comme pour le nouveau tri-bagage à CDG 1 et le futur TBE (dont la maintenance a déjà commencé en 2005).

Les autres services extérieurs (études, recherches et rémunérations d'intermédiaires, travaux et prestations externes, personnel extérieur, assurances, missions, publicité, autres charges et services externes) enregistrent une progression de 15,8% (143,5 millions d'euros en 2005 contre 123,9 millions d'euros en 2004). L'augmentation de ces postes concerne en particulier les dépenses d'études et d'honoraires liées notamment aux études relatives au satellite S3 et les dépenses de publicité et relations publiques liées notamment à la campagne de communication qui a suivi la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme ainsi que le lancement de la nouvelle identité visuelle du



Groupe. Le poste assurance diminue en raison de l'impact au niveau de l'exercice 2004 du paiement de la prime de la Police Unique de Chantier relative au chantier du terminal 2E (5,6 millions d'euros), charge qui ne se retrouve pas en 2005.

Les pertes sur créances irrécouvrables et transactions fournisseurs sont en retrait sensible (-63%), l'exercice 2004 ayant été impacté en particulier par des défaillances de compagnies aériennes (et notamment Air Lib) et par des transactions intervenues à la suite de réclamations faites par des entreprises ayant participé aux travaux de construction du terminal CDG 2E (ces transactions sont intervenues dans le cadre de l'exécution des contrats de construction et sont sans lien avec l'accident du terminal CDG 2E).

Les impôts et taxes progressent de +21,8% (de 94,3 millions d'euros en 2004 à 114,8 millions d'euros en 2005) compte tenu en particulier de la forte hausse de la taxe professionnelle du fait de la première inclusion dans les bases déclaratives du terminal CDG 2E mis en service en 2003.

Le montant global des dépréciations d'actifs et des dotations aux provisions nettes des reprises s'élève à 11,2 millions d'euros en 2004 et 22,5 millions d'euros en 2005. Les principaux éléments constitutifs de cet impact concernent des litiges commerciaux: des dotations nettes en 2004 de 9,5 millions d'euros et des reprises nettes en 2005 de 4,7 millions d'euros.

### 9.3.4 EBITDA, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel

Les marges du Groupe ont globalement progressé, sous l'effet d'une croissance du chiffre d'affaires plus importante que les charges courantes. Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'EBITDA, du résultat opérationnel courant et du résultat opérationnel du Groupe entre 2004 et 2005.

	Exercice clos le 31 décembre				Variation 2004-2005
	2004	2005			
	(M€)	(% du CA)	(M€)	(% du CA)	
<b>EBITDA</b>	<b>542,8</b>	<b>30,0%</b>	<b>592,4</b>	<b>30,9%</b>	<b>9,1%</b>
Dotations aux amortissements*	(252,4)		(262,2)		3,9%
Dépréciations d'immobilisations, nettes des reprises*	0,6		1,0		66,7%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>291,0</b>	<b>16,1%</b>	<b>331,2</b>	<b>17,3%</b>	<b>13,8%</b>
Autres produits et charges non courants	(16,2)		23,5		n.s.
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>274,8</b>	<b>15,2%</b>	<b>354,7</b>	<b>18,5%</b>	<b>29,1%</b>

\* Ces éléments n'incluent que les dotations et reprises nettes d'immobilisations.

#### **EBITDA**

La progression de l'EBITDA (+9,1% en 2005) reflète principalement l'effet conjugué de l'évolution dynamique du chiffre d'affaires et de la progression modérée des charges opérationnelles courantes. Cette évolution permet à la marge EBITDA/chiffre d'affaires de progresser de +0,9 point.

#### **Résultat opérationnel courant**

La progression de la marge opérationnelle est plus importante que celle de la marge EBITDA, l'augmentation de 3,9% des amortissements en 2005 étant moins importante que le taux de croissance du chiffre d'affaires. Au total, la marge résultat opérationnel/chiffre d'affaires s'améliore de +1,2 point.

#### **Résultat opérationnel**

Outre la progression du résultat opérationnel courant, l'amélioration de la marge opérationnelle en 2005 s'explique aussi par le solde favorable à hauteur de 23,5 millions d'euros des produits et charges non courants (alors que ce solde était défavorable à hauteur de -16,2 millions d'euros en 2004). Ce solde positif résulte principalement des écritures comptables 2005 liées à l'accident du terminal CDG 2E en 2004. Un complément de produit d'assurance a en effet été enregistré en 2005 pour 31,8 millions d'euros. Les charges 2005 liées aux suites de l'accident (frais de conseils et expertises dans le cadre des enquêtes en cours et dépenses liées au chantier) ont quant à elles atteint 6,7 millions d'euros. En outre, en raison d'un changement d'option de la solution de reconstruction, la provision constatée en 2004 pour un montant de 76,4 millions d'euros (dont 75,5 millions euros pour la dépréciation de la partie non effondrée de la jetée et le solde pour les indemnités à verser aux

exploitants de boutiques et restaurants), a été totalement reprise en 2005 et un amortissement exceptionnel a été constitué à hauteur de 67,9 millions d'euros. Cette nouvelle solution de reconstruction permet de conserver la verrière préalablement destinée à être détruite.

Le tableau ci-dessous présente les produits et charges non-courantes liés à cet accident figurant dans le compte de résultat du Groupe en 2004 et 2005.

	Exercice clos le 31 décembre	
	2004	2005
	<i>(en millions d'euros)</i>	
Sortie d'actifs	(14,6)	-
Amortissement exceptionnel des immobilisations	-	(67,9)
(Dotations) reprises des provisions	(76,4)	76,4
Produits d'indemnités d'assurances	80,5	31,8
Autres charges	(5,7)	(6,7)
<b>Total</b>	<b>(16,2)</b>	<b>33,6</b>

En outre, les produits et charges non-récurrents en 2005 reflètent une régularisation par l'UNEDIC de ses calculs de cotisation sur exercices antérieurs qui s'est traduite par une charge de 10,2 millions d'euros.

### **Résultat opérationnel courant par segment**

La progression du résultat opérationnel courant est tirée par le segment services aéroportuaires, qui affiche une progression de 16,3% de son résultat opérationnel courant en 2005. Le tableau ci-dessous présente la ventilation du résultat opérationnel courant du Groupe par segment.

	2004	2005	Variation
	<i>(en millions d'euros)</i>		<i>(%)</i>
<b>Services aéroportuaires:</b>	324,6	377,4	16,3%
<b>Escale et prestations annexes:</b>	(4,7)	(10,9)	(131,9%)
<b>Immobilier:</b>	38,2	34,4	(9,8%)
<b>Autres activités:</b>	14,8	16,2	9,5%
<b>Éléments non affectés**:</b>	(82,0)	(86,4)	5,3%
<b>Total</b>	<b>290,9</b>	<b>331,2</b>	<b>13,8%</b>

\* Produits des activités ordinaires.

\*\* Principalement frais de siège.

Dans le segment services aéroportuaires, l'augmentation du résultat opérationnel courant résulte principalement de l'augmentation de la part de Paris - Charles de Gaulle qui a augmenté de 22,6% pour atteindre 312,9 millions d'euros en 2005 contre 255,2 millions d'euros en 2004. En revanche, sur la plate-forme de Paris - Orly, le résultat opérationnel courant a baissé de 2,6% et s'élève à 70,3 millions d'euros en 2005 contre 72,1 millions d'euros en 2004, les charges, notamment les charges courantes, progressant plus rapidement que le chiffre d'affaires (impacté par l'avoir sur minima garantis décrit au paragraphe 9.3.2). La progression des charges courantes est tirée en particulier par la hausse des achats de combustible (notamment la hausse de 35% du prix du gaz) et des coûts de sous-traitance sûreté.

La dégradation du résultat opérationnel courant du segment escale et prestations annexes à -10,9 millions d'euros en 2005 contre -4,7 millions d'euros en 2004 s'explique par la baisse du chiffre d'affaires des activités d'assistance en escale, par la prise d'une provision à la suite de l'arrêt de l'activité d'une compagnie cliente (2 millions d'euros) et par l'impact sur les charges du segment de l'introduction en 2005 au niveau de la maison mère de la participation des salariés (1,6 million d'euros).

Dans le segment immobilier, le résultat opérationnel courant est en retrait de 9,8% à 34,4 millions d'euros en 2005 contre 38,2 millions d'euros en 2004. Cette évolution défavorable s'explique par deux éléments:

- d'une part, l'évolution modérée du chiffre d'affaires, l'année 2005 ayant été pénalisée par la refacturation des taxes foncières au titre du contrat FedEx pour -1,4 millions d'euros, tandis que

l'année 2004 avait au contraire bénéficié de remboursements importants de taxes foncières à hauteur de 1,9 million d'euros (voir paragraphe 9.3.2 – "Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe");

- d'autre part, la progression importante des charges en 2005 qui s'explique pour partie par des éléments intervenant pour la première fois, comme la participation des salariés (+0,7 million d'euros) et l'affectation au segment immobilier d'une quote-part plus représentative des charges de gestion des accès aux plates-formes (+2,6 millions d'euros), et pour partie par une moins-value sur la rétrocession à l'Etat d'actifs immobiliers dans le cadre de la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme (voir paragraphe 8.1 – "Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris"), rétrocession qui présente un caractère non récurrent (+1,0 million d'euros). Le résultat opérationnel pâtit également de la progression des honoraires de conseils dont Aéroports de Paris s'est entouré pour élaborer sa stratégie de développement à moyen terme de l'activité immobilière (0,9 million d'euros).

En ce qui concerne les autres activités, la contribution de Société de Distribution Aéroportuaire au résultat opérationnel du segment s'est établie à 3,8 millions d'euros, contre 2,5 millions d'euros en 2004, en hausse de 52%. La contribution d'Hub télécom au résultat opérationnel du segment ressort pour sa part à 11,3 millions d'euros contre 10,4 millions d'euros en 2004, en hausse de 8,6%. La contribution d'ADPM ressort à 0,6 million d'euros (contre 1,2 million d'euros en 2004) et celle d'ADPi à -0,2 million d'euros (contre -0,1 million d'euros en 2004).

### 9.3.5 Autres soldes intermédiaires de gestion

#### 9.3.5.1 *Résultat financier*

Le résultat financier du Groupe représente une charge nette de 82,5 millions d'euros en 2005 contre une charge nette de 69,3 millions d'euros en 2004, soit une dégradation de 13,2 millions d'euros (19,1%). Cette évolution reflète l'impact positif sur le résultat financier de l'exercice 2004 de la reprise de la provision sur les titres BCIA (8,8 millions d'euros), conséquence de l'effet conjugué de la remontée du dollar Hong Kong (HKD) face à l'euro et de la progression du cours de bourse. Cet élément non récurrent ne se retrouve pas sur l'exercice 2005. Elle reflète également la comptabilisation de plus-values de cession de titres non consolidés d'une société d'exploitation d'aéroports au Cambodge (CAMS) (pour 4,9 millions d'euros en 2004). Corrigé de ces effets, le coût de l'endettement financier net est stable à -90,9 millions d'euros en 2005 contre -90,3 millions d'euros en 2004 (retraité IFRS) du fait de la bonne tenue des taux court terme et d'un stock moyen de dette qui est resté stable sur l'année.

#### 9.3.5.2 *Impôts sur les résultats*

La charge d'impôts du Groupe ressort à 95,1 millions d'euros contre 64,5 millions d'euros en 2004, cette évolution s'explique pour l'essentiel par la hausse du résultat avant impôt. Le taux effectif d'impôt de 34,94% en 2005 est en ligne avec le taux moyen en France (34,93%). L'impact des produits et charges liés à l'accident du terminal CDG 2E sur l'impôt sur le résultat est un crédit net de 5,7 millions d'euros en 2004 et une charge nette de 11,7 millions d'euros en 2005.

#### 9.3.5.3 *Résultat net*

Le résultat net part du Groupe a progressé de 24,9% en 2005, à 179,9 millions d'euros (contre 144,1 millions en 2004). Hors impacts des éléments non-courants liés à l'accident du terminal CDG 2E, le résultat net se serait établi à 158,1 millions d'euros en 2005 contre 154,5 millions d'euros en 2004 (retraité IFRS), soit une hausse de 2,3%.

## 9.4 Différences significatives entre les normes IFRS et les normes françaises pour les comptes consolidés du Groupe

Le tableau ci-dessous illustre en détail l'impact du passage aux normes IFRS sur les capitaux propres d'Aéroports de Paris.

## Impact sur les capitaux propres:

<i>(en millions d'euros)</i>	01/01/2004	31/12/2004	01/01/2005
<b>Normes françaises</b>	1.477,2	1.544,9	1.833,7
<b>Impact des normes:</b>			
IAS 16 – Immobilisations corporelles	423,2	435,1	-
IAS 17 – Location-financement	45,2	45,7	45,7
IAS 19 – Avantages du personnel	(1,4)	(1,1)	(1,1)
IAS 28 – Participations dans des entreprises associées	1,0	1,8	1,8
IAS 38 – Immobilisations incorporelles	6,5	9,6	-
IAS 32 et 39 – Instruments financiers	-	-	6,4
IFRS 1 – Première adoption des IFRS	(26,8)	(24,2)	(24,2)
IFRS 3 – Regroupements d'entreprises	-	-	-
<b>Impact de l'impôt différé correspondant</b>	<b>(162,1)</b>	<b>(163,1)</b>	<b>(7,7)</b>
<b>Normes IFRS</b>	<b>1.762,8</b>	<b>1.848,8</b>	<b>1.854,6</b>

## Impact sur le résultat de la période:

<i>(en millions d'euros)</i>	Exercice 2004
<b>Normes françaises</b>	131,9
<b>Impact des normes:</b>	
IAS 16 – Immobilisations corporelles	11,9
IAS 17 – Location-financement	0,5
IAS 19 – Avantages du personnel	0,3
IAS 28 – Participations dans des entreprises associées	0,9
IAS 38 – Immobilisations incorporelles	3,1
IFRS 1 – Première adoption des IFRS	2,4
IFRS 3 – Regroupements d'entreprises	-
<b>Impact de l'impôt différé correspondant</b>	<b>(0,9)</b>
<b>Normes IFRS</b>	<b>150,1</b>

Pour Aéroports de Paris, l'impact majeur du passage aux normes IFRS est lié à l'application de la norme IAS 16 ("immobilisations corporelles") qui s'est principalement traduite par:

- la création de nouveaux composants, notamment pour l'infrastructure (couches de surface pour les aires de stationnement avion, les pistes et routes) et les réseaux (réseaux électriques, thermiques, frigorifiques et de distribution d'eau), conduisant à un rallongement moyen des durées d'amortissements;
- la modification de la durée d'utilité du gros-œuvre des aérogares: cette durée a été portée de 40 à 50 ans.

L'incidence de l'allongement des durées d'utilité s'est élevée à +423,2 millions d'euros sur les capitaux propres d'ouverture 2004 (avant prise en compte de l'impôt différé correspondant) et à +11,9 millions d'euros sur le résultat 2004 (hors effet d'impôt).

En résumé, l'impact total du passage aux normes IFRS sur les capitaux propres du Groupe au 31 décembre 2004 s'est élevé à +303,9 millions d'euros, ce qui a ainsi permis d'induire une amélioration du ratio dette nette/capitaux propres du Groupe, qui est passé au 31 décembre 2004 de 1,51 en normes françaises à 1,26 en normes IFRS. L'impact total du passage aux normes IFRS sur le résultat 2004 est de +18,2 millions d'euros. Voir note 5 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

### 9.5 Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003 et 31 décembre 2004 (normes françaises)

#### 9.5.1 Evolution du trafic

En 2004, Aéroports de Paris a accueilli 75,3 millions de passagers (y compris en transit) sur ses deux plates-formes principales contre 70,7 millions en 2003, soit une augmentation de 6,6%. Cette

augmentation s'explique d'abord par l'augmentation du nombre de mouvements d'avions (fret inclus), qui a atteint 735.223 mouvements enregistrés en 2004 contre 708.524 en 2003, soit une augmentation de 3,8%, le solde de l'augmentation du trafic passagers résultant d'un meilleur taux de remplissage des avions. Le tableau ci-dessous présente le trafic des deux principales plates-formes du Groupe en 2003 et 2004.

	Passagers en 2003	Passagers en 2004	Variation (%)	Mouvements commerciaux en 2003	Mouvements commerciaux en 2004	Variation (%)
Paris - Charles de Gaulle	48,2 millions	51,3 millions	6,3%	505.630	516.425	3,0%
Paris - Orly	22,5 millions	24,0 millions	7,1%	202.894	218.798	7,8%
<b>Total</b>	<b>70,7</b>	<b>75,3 millions</b>	<b>6,6%</b>	<b>708.524</b>	<b>735.223</b>	<b>3,8%</b>

Le tonnage de fret aérien traité sur les deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 1,9 million de tonnes en 2004, y compris le courrier, contre 1,7 million de tonnes en 2003, soit une augmentation de 11,8%. Voir paragraphe 6.2.4 – "Evolution du trafic de fret".

### 9.5.2 Chiffre d'affaires du Groupe

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'est établi en 2004 à 1.820,9 millions d'euros, en croissance de 6,4% comparé aux 1.711,8 millions d'euros réalisés en 2003. Le tableau ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaires par lignes d'activité en 2004 et son évolution par rapport à 2003:

	2003 (en millions d'euros)	2004	Variation (%)
Redevances aéronautiques	489,8	556,3	13,6%
Taxe d'aéroport	283,9	298,2	5,0%
Recettes commerciales	258,2	271,0	5,0%
Recettes locatives	152,0	162,6	7,0%
Parcs et accès	190,8	197,4	3,5%
Assistance aéroportuaire	153,2	143,7	(6,2%)
Prestations industrielles et autres produits	183,9	191,5	4,1%
<b>Chiffre d'affaires du Groupe</b>	<b>1.711,8</b>	<b>1.820,9</b>	<b>6,4%</b>

Le produit des redevances aéronautiques a atteint 556,3 millions d'euros en 2004, soit 30,6% du chiffre d'affaires du Groupe, en hausse de 13,6% par rapport à 2003 (où ce produit avait été de 489,8 millions d'euros). Cette évolution traduit, d'une part, l'effet de la hausse moyenne des tarifs de ces redevances de 5,5% au 1<sup>er</sup> avril 2004 et, d'autre part, l'augmentation de 6,6% du trafic passagers (75,3 millions en 2004 contre 70,7 millions en 2003) et de 3,8% des mouvements d'avions (735.200 en 2004 contre 708.500 en 2003). L'évolution des tarifs en 2004 a également intégré l'augmentation de l'abattement spécifique dont bénéficie le trafic de correspondance.

Le taux de la taxe d'aéroport a été porté de 8,05 euros à 8,20 euros par passager à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004. Son produit a été de 298,2 millions d'euros en hausse de 5,0%. En excluant le produit de la taxe d'aéroport, la croissance du chiffre d'affaires consolidé s'est établie à 6,6% en 2004 par rapport à 2003.

Les recettes commerciales ont progressé de 5,0% par rapport à 2003 (271 millions d'euros contre 258,2 millions en 2003), représentant 14,9% du chiffre d'affaires du Groupe en 2004. Cette progression s'explique pour l'essentiel par la contribution de la filiale Société de Distribution Aéroportuaire (74 millions d'euros) qui a enregistré en 2004 sa première année de pleine activité (l'exercice 2003 avait été limité à sept mois). Le succès de Société de Distribution Aéroportuaire a permis de dynamiser les recettes commerciales. Aéroports de Paris a en effet enregistré en 2004 une stabilité des redevances des installations commerciales, pénalisées par l'effet de saturation des terminaux consécutivement à l'accident du terminal CDG 2E, par la parité défavorable de l'euro par rapport au dollar et par les travaux de rénovation de l'aérogare CDG 1.

Les recettes locatives ont été en progression de 7,0% par rapport à 2003 (162,6 millions d'euros en 2004 contre 152,0 millions en 2003) et ont représenté 8,9% du chiffre d'affaires consolidé du Groupe. Cette progression a résulté essentiellement de l'effet dynamique de l'indexation des loyers et de la signature de nouveaux contrats. La progression des loyers en aérogares a cependant été pénalisée par l'accident du terminal CDG 2E en mai 2004, qui a eu pour conséquence la neutralisation de la zone locative de la jetée pendant plusieurs mois.

Les recettes des parcs de stationnement et accès ont été en hausse de 3,5% par rapport à 2003 (197,4 millions d'euros en 2004 contre 190,8 millions en 2003), et ont représenté 10,8% du chiffre d'affaires du Groupe. Cette progression résulte du dynamisme des produits des abonnements, de la remise à niveau des tarifs horaires à Paris - Orly et à Paris - Charles de Gaulle et de l'évolution de la clientèle.

Le chiffre d'affaires de l'assistance aéroportuaire (escale) s'est établi en 2004 en baisse de 6,2% (143,7 millions d'euros en 2004 contre 153,2 millions d'euros en 2003). Ce recul s'explique par le ralentissement général du marché de l'assistance aéroportuaire, dû notamment à la baisse d'activité des compagnies américaines en 2004. En outre, dans le cadre de la mise en œuvre du plan de restructuration de l'escale, Aéroports de Paris n'a pas renouvelé en 2003 et 2004 certains contrats (par exemple, contrats Star Airlines ou Singapore Airlines) qui dégagent un niveau de marge insatisfaisant.

Enfin, les recettes de prestations industrielles et autres produits ont augmenté de 4,1% pour atteindre 191,5 millions d'euros (soit 10,5% du chiffre d'affaires consolidé du Groupe), du fait notamment de la progression de la contribution de la filiale ADP Telecom (devenue depuis Hub télécom) à hauteur de 38,3 millions euros (chiffre d'affaires réalisé avec des clients externes au Groupe). La contribution d'ADPM s'est élevée à 2,7 millions d'euros et celle d'ADPi à 26,1 millions d'euros.

### 9.5.3 Résultat d'exploitation du Groupe

Les charges courantes de l'exercice 2004 se sont établies à 1.222,1 millions d'euros, en hausse de 9,5% par rapport à 2003.

Les achats ont progressé de 25,1% par rapport à 2003 passant de 80,4 millions d'euros à 100,6 millions d'euros. Cette évolution s'explique, d'une part, par la hausse des achats d'électricité et l'augmentation des études d'ingénierie chez Aéroports de Paris, et d'autre part, par un effet de périmètre lié à la première année de pleine activité de la filiale Société de Distribution Aéroportuaire.

Les dépenses de sous-traitance ont progressé de 4,7% à 321 millions d'euros contre 306,6 millions d'euros en 2003. Cette progression a correspondu à un accroissement des dépenses de préparation à la maintenance du système du tri des bagages et de la sous-traitance en matière d'assistance en escale, ainsi qu'à l'augmentation des prestations externalisées par les filiales, notamment ADPi.

L'accroissement du patrimoine du Groupe et la volonté d'améliorer la qualité ont conduit par ailleurs à renforcer les dépenses d'entretien maintenance (+6,8%), tant chez Aéroports de Paris que dans sa filiale ADP Telecom (devenue Hub télécom).

Les autres services extérieurs ont crû de 10,4%, à 123,9 millions d'euros contre 112,2 millions d'euros en 2003, compte tenu notamment des dépenses d'études et d'honoraires dans les domaines de la gestion et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

La progression contenue des charges de personnel de 2,8% entre 2003 et 2004, passant de 534,7 millions d'euros à 549,8 millions d'euros, a pour sa part traduit la stabilisation des effectifs moyens de la Société (-0,5% entre 2003 et 2004) et la baisse des effectifs des filiales (-9,5% entre 2003 et 2004).

L'excédent brut d'exploitation s'est élevé à 602,4 millions d'euros en 2004 contre 574,6 millions d'euros en 2003, en progression de 4,8%.

Le résultat d'exploitation ressort à 307,2 millions d'euros en 2004, en baisse de 6,9% par rapport à 2003. Ce recul résulte de l'alourdissement des dotations aux amortissements, qui ont progressé de 35 millions d'euros en 2004, pour atteindre 260,1 millions d'euros, en hausse de 15,7% par rapport à 2003. Cette progression importante des dotations aux amortissements traduit l'effort d'investissement

dans lequel Aéroports de Paris est engagé depuis plusieurs années. Ce recul résulte également de l'augmentation des autres charges d'exploitation qui ont progressé de 70,7 millions d'euros (10,8%) entre 2003 et 2004.

#### 9.5.4 Autres soldes intermédiaires de gestion

##### 9.5.4.1 *Résultat financier*

Le résultat financier s'est élevé en 2004 à une charge nette de 94 millions d'euros contre une charge nette de 87,5 millions d'euros en 2003, en dégradation de 7,4%. Bien qu'Aéroports de Paris ait continué à bénéficier de la baisse des taux d'intérêt et de l'amélioration de ses produits de placement, cet effet positif a été neutralisé par l'accroissement de l'endettement net et le reclassement en provision pour dépréciation d'actif au niveau du résultat financier de la provision pour risque de la participation dans BCIA initialement comptabilisée au niveau du résultat exceptionnel.

##### 9.5.4.2 *Impôts sur les résultats*

En 2004, la charge d'impôt du Groupe ressort à 63,6 millions d'euros (34,0% du résultat avant impôt) contre 88,2 millions d'euros en 2003 (41,4% du résultat avant impôt), soit une baisse de 27,6%.

##### 9.5.4.3 *Résultat net*

Le résultat net part du Groupe est en retrait de 2,3% à 125,9 millions d'euros contre 128,9 millions d'euros en 2003. Hors effet de l'accident du terminal CDG 2E, le résultat net part du Groupe s'établit à 138 millions d'euros, en hausse de 7,1% par rapport à 2003. Les charges liées à l'accident du terminal CDG 2E ont en partie été compensées par des indemnités d'assurances (produit à recevoir de 80,5 millions d'euros inscrit dans les comptes, correspondant à une meilleure estimation d'un montant minimum des indemnités à recevoir, compte tenu des indemnités déjà reçues, des décisions prises et des travaux d'études et d'expertise en cours), des plus-values de cession d'actifs (en particulier cession des titres de la société CAMS au Cambodge) et des reprises de provisions.

## CHAPITRE 10

### TRESORERIE ET CAPITAUX

*La plupart des données financières figurant dans le présent chapitre sont issues des comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2005 et établis conformément au référentiel IFRS. Les données financières relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2004 ont été retraitées selon les mêmes règles.*

#### 10.1 Présentation générale

Les besoins de trésorerie du Groupe sont couverts par un flux de trésorerie opérationnel important, complété par des emprunts obligataires et bancaires. Les liquidités du Groupe sont utilisées principalement pour financer le programme d'investissement dont les principaux objectifs sont d'augmenter la capacité des plates-formes du Groupe pour faire face à la croissance anticipée du trafic, d'améliorer la qualité des services offerts par le Groupe et de développer les activités commerciales et immobilières.

En 2005, l'amélioration du flux de trésorerie opérationnel (647,3 millions d'euros par rapport à 389,3 millions d'euros en 2004) résulte de trois éléments: le premier, structurel, est l'augmentation de l'EBITDA du Groupe, tel que décrit au Chapitre 9. Le deuxième, conjoncturel, est l'encaissement par Aéroports de Paris d'une partie des indemnités d'assurance dans le cadre de l'accident du terminal CDG 2E intervenu en mai 2004, pour un montant de 70 millions d'euros. Le troisième, également non-reconductible sur les exercices à venir, résulte du décalage favorable à Aéroports de Paris des paiements d'impôt sur les sociétés, pour un impact cumulé de 116,3 millions d'euros.

Ces ressources ont permis au Groupe de financer des investissements corporels et incorporels à hauteur de 578,9 millions d'euros en 2005. L'endettement net du Groupe a légèrement diminué, pour atteindre 2.297,7 millions d'euros (1,13 fois les fonds propres) au 31 décembre 2005, contre 2.333,8 millions d'euros (1,26 fois les fonds propres) au 31 décembre 2004.

#### 10.2 Flux de Trésorerie

##### 10.2.1 Capacité d'autofinancement opérationnelle

La capacité d'autofinancement opérationnelle du Groupe s'élève à 657,7 millions d'euros en 2005, soit une augmentation de 114,2 millions d'euros par rapport à 2004. Cette évolution résulte principalement de deux éléments:

- un élément structurel: l'EBITDA progresse de 49,6 millions d'euros entre 2004 et 2005;
- un élément conjoncturel: le Groupe a encaissé en février et décembre 2005 une partie des indemnités d'assurance consécutives à l'accident du terminal CDG 2E pour un montant total de 70 millions d'euros. Au 31 décembre 2005, 41,4 millions d'euros restaient à percevoir au titre de ces indemnités, montant enregistré sous la rubrique "autres créances" du bilan consolidé.

##### 10.2.2 Besoin en fonds de roulement

Le besoin en fonds de roulement (avant impôts) est en diminution de 18,5 millions d'euros en 2005, notamment grâce à l'évolution favorable du poste "autres dettes" en hausse de 24,5 millions d'euros en 2005 en raison principalement de l'augmentation des dettes sociales (dont 12,2 millions d'euros au titre de la participation des salariés aux résultats, appliquée pour la première fois en 2005, et 13,0 millions d'euros au titre des autres dettes sociales) et des dettes fiscales pour 5,1 millions d'euros, par ailleurs compensée par la diminution des dettes diverses.

En 2004, le besoin en fonds de roulement avait augmenté de 9 millions d'euros, notamment en raison des difficultés ponctuelles de recouvrement de créances des activités commerciales et immobilières qui ne se sont pas reproduites en 2005.



### 10.2.3 Flux de trésorerie opérationnel

Le Groupe a réalisé un flux de trésorerie opérationnel de 647,3 millions d'euros en 2005, contre 389,3 millions en 2004. Outre l'impact de la capacité d'autofinancement et la variation des besoins en fonds de roulement (hors impôts), on note un fort écart entre l'impôt sur les sociétés payé en 2005, qui s'élève à 28,9 millions d'euros et celui payé en 2004 (145,2 millions d'euros). L'exercice comptable 2004 avait en effet supporté en trésorerie le paiement d'une partie de l'impôt sur les sociétés relatif à l'exercice 2003 (à hauteur de 47 millions d'euros). Par ailleurs, Aéroports de Paris avait surestimé de 35,5 millions d'euros l'acompte versé au titre de l'impôt sur les sociétés dû au titre de 2004, somme qui a été remboursée par le Trésor public en 2005. L'impact différentiel en trésorerie à ce titre entre 2004 et 2005 est de 71 millions d'euros. Au total, ces différents décalages sur l'impôt sur les sociétés se sont traduits en 2005 par une amélioration cumulée de la trésorerie opérationnelle de 116,3 millions d'euros, qu'il faut considérer comme non reconductible pour les exercices à venir.

### 10.2.4 Investissements

Les investissements corporels et incorporels se sont élevés en 2005 à un montant total de 578,9 millions d'euros en 2005, soit une augmentation de 4,9% par rapport aux investissements corporels et incorporels réalisés en 2004 pour 551,9 millions d'euros. La quasi-totalité de ces investissements est liée aux investissements corporels en immobilisations.

La société-mère Aéroports de Paris a investi en 2005 un total de 559,6 millions d'euros. Les filiales du Groupe ont investi 19,3 millions d'euros, et en particulier Hub télécom a investi à hauteur de 14,7 millions d'euros. Cette répartition entre la société-mère et les filiales est similaire à celle observée au cours de l'exercice 2004: Aéroports de Paris avait investi 535,0 millions d'euros et les filiales avaient investi pour 16,9 millions d'euros (dont 15 millions d'euros pour Hub télécom et SERTA, aujourd'hui fusionnée dans Hub télécom).

L'augmentation de 4,9% par rapport à 2004 reflète la poursuite des projets de développement de capacité (satellite S3, système du tri bagages Est, CDGVal) et de réhabilitation (CDG 1, Orly ouest, parkings de Paris - Orly) engagés par Aéroports de Paris (voir paragraphe 6.3.2 – "Services aéroportuaires"). Le tableau ci-dessous présente une ventilation des investissements du Groupe en 2005 par projets principaux.

<i>(en millions d'euros)</i>	<b>2005</b>
Investissements de capacité, dont	239,3
<i>CDGVal</i>	48,6
<i>Satellite S3</i>	112,1
<i>Tri bagages Est</i>	16,7
Investissements de restructuration, dont	54,3
<i>Réhabilitation de CDG1</i>	41,8
<i>Hall 2 Orly ouest</i>	12,5
Investissements de rénovation et qualité	167,7
Développement immobilier	7,6
Sûreté	30,9
FEST	62,6
Autres	16,5
<b>Total Groupe</b>	<b>578,9</b>

Les flux de trésorerie utilisés en 2005 pour les activités d'investissement se sont élevés à 526,4 millions d'euros, contre 474,1 millions d'euros au titre de 2004 soit une augmentation de 11,0%. Les dettes fournisseurs liées aux immobilisations ont augmenté de 29,9 millions d'euros, progression moins importante qu'en 2004 (65,4 millions d'euros), en raison notamment de la montée en puissance en 2004 de chantiers tels que le satellite S3, le métro automatique CDGVal et la réhabilitation de CDG 1 qui font l'objet de contrats importants.

Pour la période 2006-2010, le budget global des investissements d'Aéroports de Paris, qui représente la quasi-totalité des investissements du Groupe, s'élève à 2,7 milliards d'euros, dont 2,5 milliards d'euros d'investissements relatifs au périmètre régulé au sens du CRE. Ce budget d'investissement

est décrit au paragraphe 5.2.3 – “Principaux investissements planifiés ou ayant fait l’objet d’engagements fermes de la part des organes de direction”.

#### 10.2.5 Flux de trésorerie liés aux opérations de financement

Les flux de trésorerie provenant des activités de financement sont positifs à hauteur de 96,0 millions d’euros en 2005. Le Groupe a en effet souscrit de nouveaux emprunts (y compris dépôts et cautionnements) pour 332,5 millions d’euros et a remboursé 115,8 millions d’euros de dettes (y compris crédit-bail, dépôts et cautionnements) en 2005 (voir paragraphe 10.3 – “Financement”). Les dividendes versés en 2005 par Aéroports de Paris au titre des résultats de l’exercice 2004 se sont élevés à 25,2 millions d’euros contre 12,0 millions d’euros en 2004 au titre de l’exercice 2003. Les charges financières nettes des produits financiers s’élèvent à 95,2 millions d’euros en 2005 contre 87,0 millions d’euros en 2004.

#### 10.2.6 Variation de trésorerie

L’importance des flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles en 2005, ainsi que les nouveaux emprunts dont le produit n’a été que partiellement utilisé à la fin de l’exercice, ont permis d’augmenter la trésorerie du Groupe de 217,3 millions d’euros par rapport à 2004, pour s’établir à 381,3 millions d’euros fin 2005 (net des concours bancaires courants).

### 10.3 Financement

L’encours de la dette financière du Groupe au 31 décembre 2005, y compris instruments financiers dérivés, s’établit à 2.778,9 millions d’euros, en hausse de 10,8%, contre 2.507,3 millions d’euros au 31 décembre 2004. L’endettement financier net (y compris instruments financiers dérivés) est en léger retrait à 2.297,7 millions d’euros au 31 décembre 2005 contre 2.333,8 millions d’euros au 31 décembre 2004.

Le ratio dette nette/capitaux propres s’améliore et s’établit à 1,13 au 31 décembre 2005, contre 1,26 au 31 décembre 2004.

Le tableau ci-dessous présente la composition de l’endettement financier net du Groupe aux 31 décembre 2004 et 2005.

<i>(en millions d’euros)</i>	<b>Au 31 décembre 2004</b>	<b>Au 31 décembre 2005</b>
Emprunts obligataires	1.867,2	2.016,2
Emprunts bancaires	498,3	623,3
Dettes financières de crédit-bail	32,9	28,0
Dépôts et cautionnements reçus	13,1	13,3
Autres emprunts et dettes assimilées	6,3	5,1
Intérêts courus non échus	79,6	74,8
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	0,3	0,4
Concours bancaires courants	9,5	7,0
<b>Sous-total dettes financières</b>	<b>2.507,3</b>	<b>2.768,1</b>
Instruments financiers dérivés passif	-	10,8
<b>Endettement financier brut</b>	<b>2.507,3</b>	<b>2.778,9</b>
Instruments financiers dérivés actif	-	(92,9)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(173,5)	(388,3)
<b>Endettement financier net</b>	<b>2.333,8</b>	<b>2.297,7</b>

Sur le total de l’endettement financier brut (hors instruments financiers dérivés passif) de 2.768,1 millions d’euros, 196,8 millions d’euros sont dus en 2006, 87,5 millions d’euros en 2007, 432,0 millions d’euros en 2008 et 470,7 millions d’euros en 2010. Il n’y a pas d’échéance de remboursement significative en 2009. Les dettes financières d’une échéance supérieure à 5 ans au 31 décembre 2005 s’élèvent à 1.579,9 millions d’euros, soit 57% de l’endettement brut du Groupe. La quasi-totalité de la dette est libellée en euros. Voir notes 29.1.3 et 29.2.1 de l’annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

Au cours de l'exercice 2005, Aéroports de Paris a notamment procédé :

- au remboursement de l'emprunt obligataire émis en 1995 d'un montant de 106,7 millions d'euros au taux de 7,80% ;
- à l'encaissement d'un prêt à taux variable de 130 millions d'euros souscrit auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) pour une durée de 15 ans, dans le cadre de la construction du satellite S3 ;
- à l'émission d'un nouvel emprunt obligataire de 200 millions d'euros à taux variable, remboursable en 2008. Cet emprunt obligataire n'a pas fait l'objet d'une demande d'admission aux négociations sur un marché réglementé.

Les filiales d'Aéroports de Paris n'ont procédé à aucun emprunt.

Le taux moyen pondéré d'intérêt sur les dettes d'Aéroports de Paris était de 4,49% par an avant couvertures et de 3,70% après couvertures. Au 31 décembre 2005, environ 70% de l'endettement financier du Groupe portait des taux fixes et environ 30% des taux variables, avant couvertures (56% de taux fixes et 44% de taux variables après couvertures).

Aéroports de Paris a souscrit des emprunts bancaires auprès de la BEI (encours de 552,8 millions d'euros au 31 décembre 2005) et auprès des Caisses d'épargne (encours de 68,7 millions d'euros au 31 décembre 2005). Les emprunts obligataires sont décrits au paragraphe 21.1.7 – "Titres non représentatifs du capital".

Les dettes du Groupe ne sont pas assorties de covenants ou d'obligations de maintenir des ratios financiers. Les emprunts contractés auprès de la BEI sont destinés à financer des structures spécifiques (piste 4, satellite S3, CDGVal) et sont assortis de clauses de remboursement anticipé en cas de réduction importante du coût des projets destinés à être financés par ces emprunts.

Outre les cas de remboursement anticipé obligatoire propres à chacun d'entre eux, les contrats de prêt susvisés incluent tous les mêmes cas de manquement usuels, comme le non-remboursement des sommes dues, l'inexactitude des justifications fournies et/ou des déclarations faites par Aéroports de Paris, une diminution substantielle de l'actif d'Aéroports de Paris et tout événement susceptible d'affecter le service du prêt et les sûretés y afférentes. Ces manquements constituent des cas d'exigibilité anticipée des contrats de prêts.

Les contrats de prêt BEI prévoyaient qu'en cas de changement de statut d'Aéroports de Paris, la BEI pouvait demander le remboursement par anticipation du prêt si à l'issue d'une concertation avec Aéroports de Paris une solution juridiquement acceptable permettant la sauvegarde de leurs intérêts réciproques n'était pas trouvée. Une telle procédure de concertation a été ouverte à la suite du changement de statut de la Société intervenu en avril 2006 et est toujours en cours. Cette procédure a pour but de donner à la BEI toutes les informations qui lui permettront d'appréhender les conséquences de cette modification. Elle pourrait déboucher sur le relèvement de quelques points de base des marges appliquées par la BEI.

De la même façon, les contrats de prêt avec la BEI prévoient qu'en cas d'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 BEI pourra demander le remboursement par anticipation du prêt si, à l'issue d'une concertation avec Aéroports de Paris, une solution juridiquement acceptable permettant la sauvegarde de leurs intérêts réciproques n'a pas été trouvée.

Les trois emprunts contractés auprès des Caisses d'épargne ont pour objet de financer les besoins courants de la Société. Chaque contrat de prêt contient une obligation de remboursement anticipé du crédit en cas de défaut de remboursement d'autres prêts contractés par Aéroports de Paris auprès des Caisses d'épargne.

Aucun de ces prêts ne bénéficie de garanties ou sûretés spécifiques.

#### **10.4 Capitaux propres**

Les capitaux propres du Groupe ont augmenté de 1.848,8 millions d'euros au 31 décembre 2004 à 2.030,7 millions d'euros au 31 décembre 2005, soit une augmentation de 9,8%. Cette augmentation résulte de l'incorporation du résultat consolidé 2005 et de la première application des normes IAS 32 et IAS 39, relatives à la comptabilisation à leur juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente et des instruments financiers. L'impact de ces normes au 1<sup>er</sup> janvier 2005 s'est élevé à 5,8 millions d'euros; l'impact au 31 décembre 2005 est de 25,2 millions d'euros, après la prise en compte directement dans les capitaux propres de l'appréciation des titres BCIA à la clôture de l'exercice (impact positif de 19,4 millions d'euros).

#### **10.5 Immeubles de placement**

Une évaluation des immeubles de placement du Groupe au 31 décembre 2005 établit une juste valeur de 982,6 millions d'euros, contre 884,8 millions d'euros au 31 décembre 2004, la différence étant due principalement à la baisse du taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie (5,87% au 31 décembre 2004, et 5,38% au 31 décembre 2005) du fait de la baisse observée en 2005 de la moyenne sur les trois dernières années du taux de l'OAT à 10 ans, moyenne qui entre en compte dans la fixation du taux d'actualisation). La valeur nette comptable des immeubles de placement s'est élevée à 305,6 millions d'euros au 31 décembre 2005, et à 306,6 millions d'euros au 31 décembre 2004.

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers (terrains, bâtiments, ensembles immobiliers ou partie de l'un de ces éléments) détenus 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 (siège social, 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.

La juste valeur des immeubles de placement a été établie par Aéroports de Paris selon une méthodologie décrite dans la note 4.6 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base. Les bâtiments et terrains loués relevant de ce périmètre sont valorisés selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. Les réserves foncières sont évaluées à partir d'un prix de vente estimé en fonction des conditions de marché actuelles. Leur valeur présente est actualisée en fonction de l'horizon temporel de leur mise en développement, compte tenu de la capacité d'absorption du marché immobilier. Cette actualisation représente le coût du portage de ces terrains par Aéroports de Paris. Une décote est appliquée, pour refléter la relative absence de liquidité du patrimoine immobilier d'Aéroports de Paris, du fait des contraintes particulières auxquelles il est soumis, tant du point de vue du marché (concentration géographique des biens, étendue du patrimoine, spécificité du patrimoine existant et des produits susceptibles d'être développés compte tenu de l'environnement aéroportuaire), que d'un point de vue juridique (servitudes aéronautiques et autorisations administratives particulières à obtenir). A noter toutefois qu'il n'a pas été tenu compte, dans la détermination de la juste valeur, de l'obligation faite pendant 70 ans à Aéroports de Paris de rétrocéder à l'Etat 70% de la plus-value foncière qui pourrait être réalisée en cas de fermeture à la circulation aérienne publique d'un ou plusieurs aérodromes. Aucune décote n'a donc été faite à ce titre. Voir paragraphe 6.6.2.4 – "Propriété des actifs, 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 et servitudes".

## 10.6 Engagements du Groupe

### Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan donnés par le Groupe s'élèvent à 43,5 millions d'euros au 31 décembre 2005. Le tableau ci-dessous présente les engagements donnés par le Groupe aux 31 décembre 2004 et 2005.

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2005
Avals, cautions	15,3	18,5
Garanties à première demande	10,1	11,4
Garanties actif et passif	-	2,8
Autres	3,7	10,8
<b>Total</b>	<b>29,1</b>	<b>43,5</b>

Les engagements donnés correspondent essentiellement à des cautions accordées sur prêts au personnel et à des cautions et garanties relatives aux projets d'ingénierie ou d'exploitation internationale. Les garanties d'actif et de passif sont liées à la cession des titres France Handling réalisée en 2005, société spécialisée dans les services de handling fret. Les "autres" engagements reflètent pour l'essentiel les opérations de vente à terme de devises de la filiale ADPi dont l'exposition sur des flux futurs en devise a augmenté en 2005 du fait de décalages de paiements.

### Engagements sociaux

Les engagements sociaux du Groupe, avant prise en compte des actifs de couverture, s'élèvent à un montant total de 437,0 millions d'euros au 31 décembre 2005 contre 442,0 millions d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Ces engagements recouvrent les indemnités de fin de carrière, les conséquences du régime de départ anticipé, le régime de retraite des pompiers, la contribution aux cotisations des mutuelles et les engagements au titre de la médaille d'honneur de l'aéronautique. Les engagements sociaux (nets des écarts actuariels différés) sont couverts par des provisions ou, dans une moindre mesure, des actifs de couverture. Au 31 décembre 2005, ces engagements étaient couverts par des provisions à hauteur de 401,7 millions d'euros.

Une description détaillée des engagements sociaux et des principales hypothèses retenues pour la détermination de leur montant figurent en note 11.2 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

## 10.7 Risques de marché

Le risque de marché auquel le Groupe est actuellement le plus significativement confronté est le risque de taux relatif à la dette du Groupe.

### Risque de taux

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, le retournement ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (*swaps*). Toutes les opérations de *swaps* sont adossées à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires et ne sont que des opérations de couverture.

Le tableau ci-dessous décrit la répartition des dettes financières taux fixe/taux variable du Groupe au 31 décembre 2005.

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2005 Avant couverture	En %	Au 31 décembre 2005 après couverture	En %
Taux fixe	1.930,7	69,7%	1.540,4	55,6%
Taux variable	837,5	30,3%	1.227,7	44,4%
<b>Total</b>	<b>2.768,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.768,1</b>	<b>100,0%</b>

La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (*swaps*). Toutes les opérations de *swap* sont adossées à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires.

Le tableau ci-dessous décrit l'échéancier des actifs et des dettes financiers du Groupe au 31 décembre 2005.

Risque de taux au 31 décembre 2005 (en millions d'euros)	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans	total
Actifs financiers	388,3	-	-	388,3
Passifs financiers	196,7	991,5	1.579,9	2.768,1
Différentiel	191,6	(991,5)	(1.579,9)	(2.379,8)
Positions conditionnelles	-	-	-	-

#### Swaps sur emprunts

Le tableau ci-dessous présente les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur.

(en millions d'euros)	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31 décembre 2005	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	15,2	-	-	-	375,0	390,2	54
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>15,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>375,0</b>	<b>390,2</b>	<b>54</b>

Il n'y a eu aucun changement de couverture entre le 31 décembre 2004 et le 31 décembre 2005.

Le tableau ci-dessous présente les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur. Ces opérations résultent uniquement d'opérations de retournement de *swaps* ainsi qu'une opération de garantie de change sur une dette libellée en dollars américains.

(en millions d'euros)	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31 décembre 2005	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	-	53,4	-	150,0	-	203,4	(5,8)
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable	-	53,4	34,7	-	-	-	88,1	(4,7)
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe	-	-	-	-	150,0	-	150,0	22,7
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable	-	-	53,3	-	150,0	-	203,3	15,8
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>53,4</b>	<b>141,6</b>	<b>-</b>	<b>450,0</b>	<b>-</b>	<b>644,8</b>	<b>28,1</b>

Toutes ces opérations de *swap* de taux sont indexées sur le taux EURIBOR 3 mois. Au 31 décembre 2005, la sensibilité de la dette moyen et long terme à une variation de taux de 1% était de 12,3 millions d'euros en année pleine.

Par ailleurs, la participation du Groupe dans BCIA est maintenant valorisée dans les comptes à sa juste valeur, qui est donc susceptible de fluctuer avec le cours de bourse de l'action.

### **Risque de change**

Le tableau ci-dessous décrit la décomposition du montant total des actifs et passifs en devises du Groupe au 31 décembre 2005.

<i>(en millions d'euros)</i>	USD
Actifs	0
Passifs	34,8
Position nette avant gestion	(34,8)
Positions hors-bilan	34,8
Position nette après gestion	0

### **Risque de liquidité**

Aéroports de Paris est noté AA par Standard & Poor's depuis avril 2005. A cette date en effet, la note a été abaissée de AAA à AA à la suite de la publication de la loi du 20 avril 2005 sur les aéroports modifiant notamment le statut d'Aéroports de Paris d'établissement public à société anonyme. La perspective est négative dans l'attente d'un processus d'ouverture du capital.

Au 31 décembre 2005, Aéroports de Paris disposait de deux lignes de crédit confirmées d'un montant de 150 millions d'euros chacune. Leur échéance était respectivement janvier 2006 et mars 2006. A cette date il n'existait aucun tirage en cours sur ces lignes et en conséquence le montant disponible s'élevait à 300 millions d'euros. Ces lignes sont arrivées à échéance le 31 mars 2006 et leur renouvellement se fera au cours du second semestre 2006.

Le risque de liquidité est détaillé en note 29.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés 2005 figurant en Annexe 1 au présent document de base.

### **Risque actions**

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le Groupe n'a investi que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et pour des durées courtes (inférieures à un an). L'évaluation par la Société de son risque de liquidité à la date d'enregistrement du présent document de base n'est pas significativement différente.

## CHAPITRE 11

### RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, 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. A titre d'exemple, ont ainsi été développés, avec différents logiciels de simulation, des algorithmes modélisant les processus aéroportuaires tels que l'embarquement des passagers ou la livraison des bagages. Ces outils de simulation des capacités aéroportuaires permettent entre autres, à partir notamment des programmes de vol, d'évaluer les flux instantanés de passagers, de bagages ou de véhicules en tout point d'un aéroport.

#### 11.2 Marques, brevets et licences

En matière de politique de marque, Aéroports de Paris a engagé, au cours de l'année 2005, une politique de construction et de valorisation de sa marque. La marque résume la personnalité, les valeurs, l'ambition et les orientations stratégiques de l'entreprise. Elle symbolise son dynamisme et l'engagement des équipes, tant auprès de ses clients que de ses futurs actionnaires.

La construction de la marque Aéroports de Paris repose sur une stratégie globale de communication:

- refonte de l'identité visuelle, avec le lancement d'un nouveau logo et la création d'une nouvelle identité sonore pour accompagner les annonces vocales dans les terminaux;
- lancement d'une campagne de publicité et d'une nouvelle signature: "le monde entier est notre invité";
- refonte du site Internet, pour en faire un véritable outil d'information et de relation clients;
- lancement d'un magazine grand public destiné aux clients de l'entreprise et diffusé dans les allées d'embarquement et de livraison bagages; et
- mise en place d'un territoire de marques autour des valeurs de l'accueil et de l'art de vivre à la française.

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, a été déposée en mars 2005. Plusieurs autres marques telles que "Boutiques Aéroports de Paris", "Aéroports de Paris Magazine", "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 et Alyzia.

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. En France, la marque "Aéroports de Paris" est ainsi protégée jusqu'en mars 2015, "Boutiques Aéroports de Paris" jusqu'en décembre 2009.

Par ailleurs, Aéroports de Paris détient, à la date d'enregistrement du présent document de base, un portefeuille d'environ 120 noms de domaine dont notamment "adp.fr" et "aeroportsdeparis.fr". Aéroports de Paris procède actuellement à l'enregistrement des noms de domaine en ".eu" au niveau européen.

Aéroports de Paris peut également occasionnellement déposer des demandes de brevets, particulièrement pour des produits innovants, sans toutefois mener une politique de recherche et de développement ciblée. Aucun de ces brevets n'est significatif pour le Groupe. Actuellement, deux brevets sont en vigueur. Le premier est relatif à un dispositif d'évaluation du balisage lumineux et est protégé jusqu'en février 2013. Le second brevet, détenu en copropriété avec l'Etat, est relatif à un dispositif de mesure du degré de glissance d'un sol et est protégé jusqu'en décembre 2009.



## CHAPITRE 12

### INFORMATIONS SUR LES TENDANCES

#### 12.1 Evolutions récentes intervenues depuis la clôture de l'exercice 2005

##### **Contrat de régulation économique**

Aéroports de Paris et l'Etat ont conclu le 6 février 2006 un Contrat de régulation économique couvrant la période 2006-2010. Le CRE fixe, sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, le programme des investissements prévus (voir paragraphe 5.2.3 – "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction"), et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris.

##### **Requête contre le Contrat de régulation économique**

Entre le 4 et le 6 avril 2006, le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France ont déposé auprès du Conseil d'Etat trois requêtes sommaires à l'encontre du CRE, ayant pour objet son annulation en raison de différents vices de légalité externe et interne allégués et l'annulation des décisions du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de signer le CRE (voir paragraphe 20.8 – "Procédures judiciaires et d'arbitrage").

##### **Tarifs des redevances aéroportuaires à compter du 15 mai 2006**

Conformément aux dispositions du IV de l'article R. 224-3 du Code de l'aviation civile, un avis a été publié le 14 avril 2006 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. Ces tarifs sont applicables à compter du 15 mai 2006.

Il en résulte que, sur la période 2005-2006, le niveau moyen pondéré des tarifs augmente de 5%, conformément aux stipulations du CRE et se décompose comme suit par redevance.

	Evolution (en %) 2006
Redevance d'atterrissage	1,6%
Redevance de passager	7,2%
Redevance de stationnement	6,7%
Redevance de carburant	0,0%
Evolution moyenne	5,0%

##### **Autres conventions conclues avec l'Etat**

- En application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005, une convention financière entre l'Etat et Aéroports de Paris a été conclue le 10 février 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 en matière de navigation aérienne (voir paragraphe 8.1 – "Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris").
- En application de l'article 3 de la loi du 20 avril 2005, une convention a été conclue le 30 mars 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris 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 paragraphe 6.5.2.4 – "Propriété des actifs, rétrocession d'une partie de la plus-value dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris").

## **Contrôle fiscal sur les exercices 2003 et 2004**

Aéroports de Paris a reçu, le 14 avril 2006, un avis de vérification de comptabilité de la part de l'administration fiscale (direction des vérifications nationales et internationales). Cette procédure débutera le 2 mai 2006 et portera sur les exercices 2003 et 2004. La dernière vérification de comptabilité d'Aéroports de Paris concernait les exercices 2000 à 2002.

## **Évolution du trafic au premier trimestre 2006**

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du trafic (en nombre de passagers) des deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris au cours des trois premiers mois de l'année 2006 par rapport au trafic au cours des trois premiers mois de l'année 2005.

	Janvier 2005 - janvier 2006	Février 2005 - février 2006	Mars 2005 - mars 2006
<b>Aéroports de Paris</b>	<b>4,6%</b>	<b>4,9%</b>	<b>2,1%</b>
Paris - Charles de Gaulle	5,9%	5,7%	2,2%
Paris - Orly	2,1%	3,2%	1,9%

L'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe au premier trimestre est plus élevée que celle constatée sur les principaux autres aéroports européens, telle que figurant dans le tableau ci-dessous (source: communiqués de presse des sociétés concernées).

	Janvier 2005 - janvier 2006	Février 2005 - février 2006	Mars 2005 - mars 2006
<b>Francfort - Main</b>	<b>(0,5%)</b>	<b>(0,1%)</b>	<b>(2,4%)</b>
<b>Amsterdam Schiphol Airport</b>	<b>2,7%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,0%</b>
<b>BAA (trois aéroports)</b>	<b>1,3%</b>	<b>2,2%</b>	<b>(2,0%)</b>
Heathrow	(0,6%)	(0,4%)	(3,8%)
Gatwick	2,1%	5,0%	(0,1%)
Stansted	6,9%	7,0%	1,3%

## **12.2 Perspectives d'avenir**

La situation financière et les résultats futurs du Groupe dépendent de nombreux facteurs qui sont notamment décrits aux Chapitres 4, 5, 6, 9 et 10. A titre de rappel, certains des paramètres significatifs sont décrits ci-dessous.

### **Redevances aéroportuaires**

Il est prévu que le taux moyen des tarifs de redevances augmente de 5% le 15 mai 2006, début de la première période tarifaire fixée par le CRE qui se terminera le 31 mars 2007. Les quatre autres périodes tarifaires telles que déterminées par le CRE commenceront le 1<sup>er</sup> avril de chaque année et s'achèveront le 31 mars de l'année suivante. Pour ces quatre périodes, l'augmentation moyenne des tarifs des redevances principales et de celles des redevances accessoires couvertes par le CRE sera de 3,25% par an au-dessus du taux de l'inflation, sous réserve des ajustements basés sur le niveau de trafic, des indicateurs de qualité de service et de la réalisation du programme d'investissement. Voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires".

Au-delà de 2010, les redevances seront déterminées sur la base des paramètres qui seront définis dans un nouveau contrat de régulation pluriannuel conclu entre Aéroports de Paris et l'Etat ou, à défaut de contrat, sur une base annuelle après homologation par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie. En application de la loi et des textes réglementaires en vigueur, le montant global des redevances ne peut excéder le coût du service rendu et le montant perçu pour chaque redevance ne peut pas être manifestement disproportionné par rapport aux coûts exposés par Aéroports de Paris pour fournir le service correspondant. Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis par ce dernier pour fournir ces services. Les tarifs sont déterminés sur la base des activités comprises dans le "périmètre de régulation" tel que décrit au paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires". A titre de rappel, les activités foncières et immobilières non directement liées à l'aéronautique (appelées activités de "diversification immobilière") sortiront du périmètre régulé à

l'expiration du CRE, en 2010. En outre, l'arrêté du 16 septembre 2005 ouvre la possibilité de limiter la contribution des activités non aéronautiques au périmètre de régulation pour les contrats pluriannuels qui seront conclus postérieurement à 2011.

### **Activités commerciales**

Pour atteindre ses objectifs en matière de recettes commerciales, le Groupe compte mettre en œuvre un plan ambitieux d'accroissement de ses surfaces commerciales, de bars et de restaurants, d'environ +30% à l'horizon 2010 (plus de 11.000 m<sup>2</sup> supplémentaires). L'essentiel de ces accroissements de surfaces interviendra en 2007 et 2008. Au sein de cet ensemble, les surfaces des boutiques sous douane en zone internationale devraient augmenter de plus de 40%. Voir paragraphe 6.3.2.8 – "Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris".

### **Immobilier hors aérogares**

Sur la période 2006-2010, le Groupe entend aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares de surfaces foncières disponibles sur lesquelles il entend développer seul ou avec des partenaires plus de 315.000 m<sup>2</sup> de bâtiments commercialisables avant 2010. Voir paragraphe 6.3.3 – "Activités en matière immobilière".

### **Investissements**

Le plan d'investissement d'Aéroports de Paris pour la période 2006-2010, qui représente la quasi-totalité des investissements du Groupe prévus sur cette période, s'élève à 2,7 milliards d'euros, dont près de 2,5 milliards au titre de ses engagements dans le CRE<sup>9</sup>. Les principaux investissements du Groupe sont décrits aux paragraphes 10.2.4 – "Investissements" et 5.2.3 – "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction". Ils sont constitués, environ pour moitié, d'investissements en capacité (représentant une capacité d'accueil de 19,4 millions de passagers supplémentaires), l'autre moitié étant constituée d'investissements courants, de restructurations, immobiliers et divers. En 2006, des investissements de 675,0 millions d'euros sont prévus dans le CRE, dont 377,2 millions d'euros d'investissements de capacité.

Au-delà de 2010, le plan de masse de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle identifie dès à présent la localisation et les emprises foncières nécessaires pour la construction des futures capacités terminales de l'aéroport, qui lui permettront d'offrir une capacité d'environ 100 millions de passagers à l'horizon 2020-2025 (contre 66,5 millions de capacité nominale programmée en 2010). Il s'agit d'une part des travaux de construction permettant la mise en service pour 2012 du satellite S4, d'une capacité prévisionnelle de plus de 7 millions de passagers, et, d'autre part, des travaux relatifs au futur terminal T4, dont la capacité totale est aujourd'hui estimée à environ 25 millions de passagers, dont environ la moitié pour une première phase qui pourrait être mise en service en 2016.

Le coût prévisionnel du terminal T4 est à ce stade estimé autour de 1.630 millions d'euros, dont environ 1.070 millions d'euros pour la première phase et 560 millions d'euros pour la deuxième phase. Le terminal T4 sera un terminal complet, y compris facilités d'enregistrement, de tri et de livraison bagages, et le coût ci-dessus inclut également les aires aéronautiques associées et la desserte du terminal. Par comparaison, le satellite S4 n'est à ce stade qu'un satellite d'embarquement du terminal 2E, et constitue à ce titre la dernière phase d'expansion de l'ensemble formé par les aérogares 2E, 2F et les satellites S3 et S4 (reliés à l'aérogare 2E par un métro léger automatique) du *hub* de CDG 2.

Dans le même temps, Aéroports de Paris poursuivra une politique active de rénovation et de restructuration de ses installations existantes qui continuera à mobiliser une part significative de ses investissements futurs, en vue de la requalification de certains des terminaux et satellites qui ne l'auront pas été au cours de la période 2006-2010. Enfin, l'effort consacré chaque année par la Société à ses investissements dits courants (renouvellement, mise aux normes, sécurité, qualité de service) devrait se poursuivre à l'avenir.

<sup>9</sup> Le montant des investissements en dehors du périmètre régulé par le CRE est sans préjudice des décisions nouvelles qu'Aéroports de Paris pourrait être amené à prendre, et sans préjudice des obligations nouvelles auxquelles Aéroports de Paris pourrait être soumis.

## **Financement des investissements**

Aéroports de Paris financera ses investissements en partie par autofinancement et en partie par un recours au marché des capitaux. En particulier, Aéroports de Paris pourrait réaliser une augmentation de capital d'un montant compris entre 500 millions et 600 millions d'euros à l'occasion de sa possible introduction en bourse.

## **Taxe d'aéroport**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la taxe d'aéroport s'élève à 8,50 euros par passager au départ et à 0,30 euro par tonne de fret ou de courrier, soit les niveaux plafond actuellement autorisés par la loi pour les aéroports exploités par Aéroports de Paris. Le taux par passager représente une augmentation de 0,55 euro par rapport au taux en vigueur en 2005. Voir paragraphe 6.3.2.7 – "La sûreté".

## **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, à partir de l'exercice 2006, 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 2005, l'assemblée générale annuelle a décidé la distribution d'un dividende de 63,2 millions d'euros, soit 35% du résultat net consolidé, part du Groupe, de l'exercice 2005.

## **12.3 Objectifs du Groupe**

Dans le cadre de l'élaboration de son budget interne et pour permettre de planifier ses activités et son programme d'investissements, Aéroports de Paris se fixe certains objectifs quant à ses résultats. Ces objectifs, résumés ci-dessous sont fondés sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris. Ils ne constituent pas des prévisions et Aéroports de Paris ne peut donner aucune garantie quant à leur réalisation.

Les hypothèses retenues par Aéroports de Paris en matière de tarifs de redevances, de taxe d'aéroport, et d'investissements sont décrites au paragraphe 12.2 - "Perspectives d'avenir" et au paragraphe 5.2.3 - "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction".

En outre, les objectifs sont basés sur l'hypothèse de croissance de trafic aérien fixée dans le CRE, à savoir une hausse du trafic en moyenne de 3,75% par an. Les tarifs des redevances n'intègrent par hypothèse aucune correction relative au niveau de trafic, et ne prennent en compte ni bonus ni malus liés aux paramètres de qualité de service prévus dans le CRE. Sur la base de ces hypothèses:

- le Groupe estime que la croissance de l'activité repose principalement sur la croissance du trafic, la hausse moyenne des redevances pour les prestations régulées, l'accroissement des surfaces commerciales et le plan d'investissements d'Aéroports de Paris dans les activités aéroportuaires et immobilières, tels que présentés au paragraphe 12.2 - "Perspectives d'avenir";
- Le Groupe entend également améliorer ses performances d'exploitation par une maîtrise de ses charges courantes, et en particulier par une augmentation de la productivité de la société Aéroports de Paris, mesurée en passagers traités par employés, d'environ 15% d'ici à 2010. Sur ces bases, le Groupe se fixe pour objectif d'améliorer son EBITDA de 45% à 50% d'ici à 2010 par rapport à l'EBITDA réalisé en 2005, étant entendu que le Groupe vise à se situer dans le haut de cette fourchette en 2010.

Le Groupe ne publie pas d'objectifs ventilés par segment comptable. Cependant, en matière d'assistance en escale et de prestations annexes, l'objectif du Groupe est de rétablir à l'horizon 2008 l'équilibre d'exploitation de cette activité au moyen d'une réduction des coûts opérationnels, d'un recentrage sur les services et les contrats qui permettent l'utilisation optimale des moyens humains et matériels tout au long de la journée et permettant une meilleure productivité des effectifs et l'offre d'une gamme de prestations à forte valeur ajoutée.

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 figurant au présent paragraphe 12.3 et ne s'engage pas à publier ou communiquer d'éventuels rectificatifs ou mises à jour de ces éléments.

## CHAPITRE 13

### PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE

#### **13.1 Prévisions ou estimations du bénéfice du Groupe**

Non applicable.

#### **13.2 Rapport des commissaires aux comptes sur les informations prévisionnelles**

Non applicable.

## CHAPITRE 14

### ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GENERALE

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° 2005-537 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

#### 14.1 Composition du conseil d'administration et directeur général délégué de la Société

##### 14.1.1 Composition du conseil d'administration

La Société est administrée par un conseil d'administration de 21 membres, composé conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public et à la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le conseil d'administration de la Société comprend sept représentants de l'Etat désignés par décret, sept représentants des salariés élus par le personnel conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 et sept personnalités choisies en raison de leurs compétences ou connaissances et nommées par décret.

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 premiers administrateurs de la société prendra fin le 14 juillet 2009 et que le mandat des administrateurs représentant les autres actionnaires que l'Etat, nommés par l'assemblée générale des actionnaires en remplacement de certains des premiers administrateurs de la société, expirera à la même date.

Conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi du 26 juillet 1983, de l'article 5 de la loi du 20 avril 2005 et de l'article 13 des statuts d'Aéroports de Paris, même si la participation de l'Etat devient inférieure ou égale à 90% du capital de la Société, le conseil d'administration de la Société restera, jusqu'au 14 juillet 2009, composé de 21 membres, dont le tiers de représentants des salariés. Les 14 autres membres, représentant les actionnaires, comprendront des administrateurs représentant l'Etat nommés par décret et au moins un administrateur représentant les autres actionnaires nommé par l'assemblée générale des actionnaires<sup>10</sup>.

Le tableau ci-dessous décrit la composition du conseil d'administration de la Société à la date d'enregistrement du présent document de base.

---

<sup>10</sup> Il est proposé à l'assemblée générale mixte devant se réunir le 22 mai 2006, après qu'elle aura pris acte de la démission des personnalités qualifiées, sous condition suspensive, de désigner des administrateurs pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité du conseil, soit jusqu'au 14 juillet 2009. A la date d'enregistrement du présent document de base, les noms de ces administrateurs tels qu'ils seront proposés à l'assemblée générale mixte ne sont pas encore connus.

Nom	Age	Date de première nomination/élection	Date de début du mandat actuel	Autres fonctions ou mandats au cours des cinq dernières années (les fonctions ou mandats en cours sont suivis d'un astérisque)
<b>Président-directeur général</b>				
Pierre Graff	58	19.09.2003 <sup>11</sup>	28.07.2005	Administrateur de la RATP* Membre du Conseil économique et social* Directeur général de l'aviation civile Directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer Administrateur de la Snecma Administrateur d'Aérospatiale puis Aérospatiale Matra
<b>Représentants de l'Etat</b>				
Michel Adrien	50	07.09.2005	07.09.2005	Général de brigade aérienne* Sous-chef "performance-synthèse" au sein de l'état-major de l'armée de l'air (ministère de la défense)* Auditeur au centre des hautes études militaires et à l'institut des hautes études de la défense nationale Commandant de base aérienne
Dominique Bureau	50	22.07.2005	22.07.2005	Directeur des affaires économiques et internationales (ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer)* Directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale (ministère de l'environnement)
Eric Le Douaron	56	16.11.2005	16.11.2005	Directeur central de la police aux frontières (ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire)* Directeur de la police urbaine de proximité à Paris
Jean-Louis Girodolle	38	20.10.2003	22.07.2005	Directeur de participations à l'Agence des participations de l'Etat, chargé des entreprises et des participations publiques dans le secteur des transports (ministère de l'économie, des finances et de l'industrie)* Administrateur de la RATP* Administrateur de Renault* Administrateur d'Air France-KLM* Administrateur des Autoroutes du Sud de la France Chef de bureau "épargne et marché financier" Direction du Trésor – ministère de l'économie, des finances et de l'industrie Conseiller technique au cabinet du ministre de l'économie et des finances, chargé du secteur public
Claude Martinand	62	09.07.1999	22.07.2005	Vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées* Président d'honneur de Réseau ferré de France (RFF)* Président de l'Institut de la gestion déléguée (IGD)* Vice-président du conseil d'administration de l'École nationale des Ponts et Chaussées* Membre du Conseil économique et social Président de Réseau ferré de France Administrateur de Lyon Turin Ferroviaire
François Mongin	48	13.03.2003	22.07.2005	Directeur général des douanes et des droits indirects (ministère de l'économie, des finances et de l'industrie)* Chef de service, adjoint au directeur général des douanes et droits indirects Administrateur du Port autonome de Paris
Thierry Trouvé	45	20.10.2003	22.07.2005	Directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs (ministère de l'écologie et du développement durable)* Administrateur de la Caisse centrale de réassurance* Directeur du marché et du service public de l'électricité à la Commission de régulation de l'énergie

<sup>11</sup> En qualité de président de l'établissement public.



Nom	Age	Date de première nomination/élection	Date de début du mandat actuel	Autres fonctions ou mandats au cours des cinq dernières années (les fonctions ou mandats en cours sont suivis d'un astérisque)
<b>Personnalités qualifiées<sup>12</sup></b>				
Olivier Andriès	44	10.06.2002	22.07.2005	Directeur exécutif en charge de la stratégie et de la coopération d'Airbus et membre du comité exécutif*
Vincent Capocanellas	39	09.07.2004	22.07.2005	Maire du Bourget* Président-directeur général de la SEMBO*
Bernard Irion	69	09.07.1999	22.07.2005	Vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris* 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 CITER* Représentant permanent de la CCIP au conseil d'administration de la SAEMES* Administrateur de Peugeot Motocycles*
Françoise Malrieu	60	22.07.2005	22.07.2005	Conseiller financier* Administrateur de La Poste* <i>Managing Director</i> de Deutsche Bank Associé-gérant de Lazard Frères
Marc Véron	57	09.07.2004	22.07.2005	Directeur général délégué fret de la SNCF* Administrateur de SNCF Participations* Administrateur de Géodis* Administrateur d'Ermewa* Chargé de mission à la direction générale du groupe Alcatel Administrateur d'Alcatel Space
Gaston Viens	82	15.06.1976	22.07.2005	Maire de la ville d'Orly (94)* Administrateur de l'Office public d'aménagement et de construction du Val de Marne* Président de la Société d'économie mixte d'aménagement et d'équipement de la ville d'Orly*
<b>Représentants des salariés</b>				
Nicolas Golias	41	03.06.2004	01.01.2006	Parrainé par le syndicat Sitcam-CGT (ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise)*
Jean-Luc Dauje	63	18.05.1999	22.07.2005	Parrainé par la Confédération française de l'encadrement CGC (CFE-CGC)*
Jean-Louis Guy	57	18.05.1999	22.07.2005	Parrainé par la fédération CGT-FO*
Antonio Pinto	35	03.06.2004	22.07.2005	Parrainé par le syndicat SPE-CGT (personnel d'exécution)*
Carole Leroy	45	03.06.2004	22.07.2005	Parrainée par la fédération CGT-FO*
Paul Vatin	63	24.05.1984	01.01.2006	Parrainé par le syndicat UNSA-SAPAP*
Brigitte Recrosio	55	03.06.2004	22.07.2005	Parrainée par le syndicat SPASAP-CFDT*

L'article R. 251-1 du Code de l'aviation civile prévoit par ailleurs que le ministre 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. Ainsi, Monsieur Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile, et Madame Danielle Bénadon, directrice de la régulation économique, ont été nommés respectivement commissaire du Gouvernement et commissaire du Gouvernement adjoint auprès d'Aéroports de Paris par arrêté du ministre des transports et de l'équipement, du tourisme et de la mer du 25 juillet 2005. Un contrôleur d'Etat assiste également au conseil d'administration (voir paragraphe 18.5 – "Relations avec l'Etat et les autorités administratives").

<sup>12</sup> Catégorie dont fait également partie Monsieur Pierre Graff.

### 14.1.2 Directeur général délégué

Conformément aux stipulations de l'article 14 des statuts, le conseil d'administration du 27 octobre 2005 a nommé, sur proposition du Président-directeur général, Monsieur François Rubichon pour l'assister avec le titre de directeur général délégué.

Nom	Age	Date de première nomination	Autres fonctions ou mandats au cours des cinq dernières années (les fonctions ou mandats en cours sont suivis d'un astérisque)
François Rubichon	42	27.10.2005	Président-directeur général de Geopost Logistics Administrateur de Chronopost, TAT Express, STP et membre du comité exécutif de Geopost Directeur adjoint du cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer Conseiller social auprès du premier ministre Conseiller spécial chargé des affaires sociales au cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

### 14.1.3 Relations au sein des organes d'administration

A la connaissance de la Société, il n'existe aucun lien familial entre les membres du conseil d'administration ni entre les membres du conseil d'administration et 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.

## 14.2 Conflits d'intérêt au niveau des organes d'administration

A la connaissance de la Société, il n'existe pas de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs, à l'égard de la Société, des membres du conseil d'administration et leurs intérêts privés. Il est précisé que l'Etat, qui détient, à la date d'enregistrement du présent document de base, la totalité du capital d'Aéroports de Paris, détient également 18,6% du capital d'Air France-KLM; à ce titre, Monsieur Jean-Louis Girodolle, directeur de participations "Transports" à l'Agence des participations de l'Etat, représentant de l'Etat au conseil d'administration d'Aéroports de Paris, est également représentant de l'Etat au conseil d'administration d'Air France-KLM. A la connaissance de la Société, il n'existe pas, en dehors du fait que, conformément à la loi, le tiers des membres du conseil d'administration sont des représentants de l'Etat, d'arrangement ou d'accord conclu avec l'Etat, ni avec des clients ou des fournisseurs, en vertu duquel un membre du conseil d'administration aurait été sélectionné en tant qu'administrateur ou membre de la direction générale de la Société.

A la date d'enregistrement du présent document de base, les membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris ne détiennent aucune participation dans le capital d'Aéroports de Paris et il n'existe en conséquence pas de restrictions acceptées par les membres du conseil d'administration concernant la cession de leurs éventuelles participations dans le capital social d'Aéroports de Paris.

## CHAPITRE 15

### REMUNERATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS

#### 15.1 Rémunération et avantages versés aux dirigeants d'Aéroports de Paris

Les représentants de l'Etat et les administrateurs élus par les salariés exercent leurs fonctions gratuitement (articles 11 et 22 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public). Toutefois, ils peuvent se faire rembourser par la Société les frais qu'ils ont exposés à cette occasion.

Seuls les administrateurs "personnalités qualifiées" sont susceptibles de recevoir des jetons de présence. L'assemblée générale est compétente pour fixer le montant global annuel des jetons de présence, sur proposition du conseil d'administration.

La rémunération globale (y compris avantages en nature) versée durant l'exercice 2005 aux mandataires sociaux tant par la Société que par les sociétés contrôlées au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce est la suivante<sup>13</sup>:

- **Monsieur Pierre Graff** a été nommé président du conseil d'administration de l'établissement public Aéroports de Paris par décret du 19 septembre 2003 et Président-directeur général de la société anonyme Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005:
  - jetons de présence versés par la Société (août à décembre 2005): néant;
  - jetons de présence versés par les sociétés contrôlées en 2005: néant;
  - rémunération brute globale versée par la Société (hors jetons de présence) et avantages en nature (août à décembre 2005)<sup>14</sup>: rémunération fixe de 88.676,65 euros et 2.058 euros d'avantages en nature;
  - rémunération brute globale versée par les sociétés contrôlées (hors jetons de présence) en 2005: néant.

A compter du 7 mars 2006, conformément à la délibération du conseil d'administration du même jour, Monsieur Pierre Graff percevra une rémunération annuelle brute fixe de 245.000 euros (calculée prorata temporis pour 2006) et une rémunération variable déterminée comme indiqué ci-dessous.

Monsieur 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.

- **Monsieur François Rubichon** a été nommé directeur général délégué par le conseil d'administration du 27 octobre 2005. Sa rémunération brute globale s'est élevée en 2005 (du 27 octobre au 31 décembre 2005) à la somme de 31.872 euros.

A compter du 7 mars 2006, conformément à la délibération du conseil d'administration du même jour, Monsieur François Rubichon percevra une rémunération annuelle brute fixe de 205.000 euros (calculée prorata temporis pour 2006) et une rémunération variable déterminée comme indiqué ci-dessous.

Monsieur François Rubichon ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite et n'a reçu aucune prime d'arrivée. Il bénéficie d'indemnités compensatrices de départ pouvant aller jusqu'à 12 mois de sa rémunération de mandataire social.

<sup>13</sup> Monsieur Hubert du Mesnil n'étant plus, depuis le 27 octobre 2005, directeur général délégué de la Société, sa rémunération au titre des exercices 2004 et 2005 n'est pas mentionnée ci-dessous. Le détail de sa rémunération au titre de ces deux exercices est indiqué à la note 34 aux comptes consolidés 2005, figurant en Annexe 1 au présent document de base.

<sup>14</sup> A titre d'information, en 2004, la Société avait versé à Monsieur Pierre Graff, en qualité de président, une rémunération brute fixe de 205.900,05 euros et 4.824,24 euros d'avantages en nature et en 2005, une somme totale de 210.014 euros (y compris la rémunération fixe de 88.676,65 euros.)

- **Les administrateurs “personnes qualifiées”** ont été nommés par décret du 22 juillet 2005. Ils n'ont perçu aucun jeton de présence au titre de l'année 2005. Il est proposé à l'assemblée générale mixte devant se réunir le 22 mai 2006 de fixer l'enveloppe globale des jetons de présence à allouer au conseil d'administration à la somme de 80.000 euros.

***Modalités de calcul de la rémunération variable devant être versée à Messieurs Pierre Graff et François Rubichon à compter du 7 mars 2006***

La rémunération variable est assise sur trois critères tirés des objectifs que s'est fixée la Société pour l'exercice 2006:

- le taux de marge brute, pesant pour 50%;
- les indicateurs de qualité du CRE (estimés au 31 décembre 2006), pesant pour 30%; et
- les recettes commerciales, pesant pour 20%.

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 40% de la rémunération annuelle brute perçue.

Les montants de ces rémunérations variables seront constatés et attribués en 2007, après arrêté des comptes 2006 par le conseil d'administration.

Il convient de noter par ailleurs que le Président-directeur général et le directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et qu'ils sont couverts par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés d'Aéroports de Paris.

## **15.2 Retraites et autres avantages**

Des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et de la cotisation “mutuelles santé des retraités” sont constituées pour les membres du conseil d'administration représentant des salariés et pour le directeur général délégué, comme pour l'ensemble des salariés (voir paragraphes 17.2.2 – “Statut du personnel du Groupe” et 9.2.4 – “Engagements sociaux”). Le montant provisionné au 31 décembre 2005 au titre de ces personnes s'élève au total à 605.049 euros.

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux.

## CHAPITRE 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 (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 établit une charte de l'administrateur qui édicte les règles que chaque administrateur s'oblige à respecter.

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 débat 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.

##### **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 opportun. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions rentrant 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**

Il résulte du Règlement Intérieur que 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 aérobares;
- 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;
- exerce les pouvoirs qu'il se réserve en application de l'article L. 225-56 du Code de commerce.

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 11 fois en 2005. Le taux de présence des administrateurs a atteint 77%.

#### 16.1.2 La direction générale

Les statuts de la Société prévoient que le président du conseil d'administration assume sous sa responsabilité la direction générale de la Société; il n'y a dès lors pas de dissociation entre les fonctions de président du conseil d'administration et les fonctions de directeur général (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 sa séance du 27 octobre 2005, le conseil d'administration a procédé à la nomination en tant que directeur général délégué de Monsieur François Rubichon.

A la date d'enregistrement du présent document de base, la direction générale du Groupe est assurée par Messieurs Pierre Graff et François Rubichon.

#### 16.1.3 Le comité exécutif

##### ***Missions***

Le comité exécutif débat des orientations stratégiques du Groupe et s'assure de leur bonne exécution. Il peut débattre également de tout sujet relatif à la vie de l'entreprise et de toute mesure à mettre en œuvre. Il veille à la bonne marche de l'entreprise.

##### ***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.

A la date d'enregistrement du présent document de base, le comité exécutif est en conséquence composé de Messieurs Pierre Graff, François Rubichon, Marc Noyelle (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).

Le comité exécutif comprend par ailleurs les membres associés suivants:

- le directeur marketing, commerces et communication (actuellement Monsieur Pascal Bourgue);
- le directeur des ressources humaines (actuellement Monsieur Gonzalve de Cordoue).

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:***

*Monsieur Pierre Graff*, 58 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Après avoir occupé plusieurs postes d'ingénieur dans des Directions départementales de l'équipement, Monsieur Graff est devenu en 1986 conseiller technique chargé de la politique routière au cabinet du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, puis délégué interministériel à la sécurité routière de 1987 à 1990. Jusqu'en 1993, il a été directeur départemental de l'équipement de l'Essonne avant de devenir directeur adjoint puis directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Graff a ensuite été directeur général de l'aviation civile de 1995 à 2002, avant d'occuper à nouveau les fonctions de directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer de juin 2002 à septembre 2003. Il a été nommé Président d'Aéroports de Paris en septembre 2003. Monsieur Graff est par ailleurs membre du Conseil économique et social, administrateur de la RATP, officier de la Légion d'Honneur et Officier de l'ordre national du Mérite.

*Monsieur François Rubichon*, 42 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 désigné 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, Monsieur Rubichon a été désigné en qualité de 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, Monsieur Rubichon occupe les fonctions de directeur général délégué d'Aéroports de Paris.

*Monsieur Marc Noyelle*, 61 ans, est ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien élève de l'Ecole Polytechnique. Au ministère de l'équipement et des transports, il a notamment participé au lancement du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon, puis dirigé le port de commerce de Brest à partir de 1974. Employé d'EDF/GDF entre 1981 et 2001, il a notamment dirigé la construction et la mise en service de la centrale nucléaire de Saint-Alban Saint-Maurice dans l'Isère et occupé les fonctions de directeur du développement de Gaz de France (grand public, professionnels, collectivités locales et PME) à partir de 1989. En 1993, il a été nommé directeur général d'Electricité de Strasbourg, filiale d'EDF cotée en bourse. Arrivé chez Aéroports de Paris en qualité de directeur de l'équipement en 2002, Monsieur Noyelle occupe actuellement les fonctions de directeur général adjoint aménagement et développement et de président d'ADPi.

*Monsieur Laurent Galzy*, 48 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, Monsieur Galzy a été désigné en qualité de sous-directeur de la sous-direction "Industrie, transports, recherche" à la direction du budget



(ministère de l'économie et des finances). Arrivé chez Aéroports de Paris en janvier 2002 en qualité de directeur du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques, Monsieur Galzy occupe actuellement les fonctions de directeur général adjoint finances et administration.

*Monsieur René Brun*, 59 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). 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. Monsieur Brun a occupé les fonctions de directeur de l'exploitation d'Aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997, avant d'être désigné directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en juillet 2003. Par ailleurs, Monsieur Brun est Chevalier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre National du Mérite et Médaillé de l'Aéronautique.

*Monsieur Patrice Hardel*, 60 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, Monsieur Hardel est entré chez 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 a été désigné chef de projet à la direction de l'architecture et de l'ingénierie avant de devenir responsable, en 1997, du département relations compagnies, ce qui lui a permis de travailler au développement du *hub* et des installations de CDG 2. Monsieur Hardel a ensuite été nommé directeur du projet Pékin en mars 2000, avant d'être désigné directeur de l'aéroport Paris - Orly en juillet 2003. Par ailleurs, Monsieur Hardel est Officier de l'Ordre National du Mérite.

## **16.2 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.

## **16.3 Fonctionnement des organes de gouvernement d'entreprise**

Avant la transformation de la Société en société anonyme, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris s'appuyait sur trois comités consultatifs: le comité de la stratégie, le comité des engagements internationaux et le comité d'audit. Cette organisation a été modifiée à l'occasion de la suppression du statut d'établissement public.

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 sont soumises à une obligation de confidentialité à l'égard de toute information dont ils pourraient avoir connaissance dans le cadre de leur mission et/ou des réunions.

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.

### 16.3.1 Le comité d'audit

#### 16.3.1.1 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 base, le comité d'audit est composé de Mesdames Françoise Malrieu et Brigitte Recrosio et de Messieurs Jean-Louis Girodolle, Bernard Irion et Marc Véron. Monsieur Bernard Irion préside le comité d'audit.

Le comité d'audit tient au moins trois réunions par an. Le comité d'audit, qui s'est substitué le 9 septembre 2005 au comité d'audit créé au sein de l'établissement public Aéroports de Paris, s'est réuni trois fois depuis cette date (dernière réunion en date: 21 mars 2006) avec un taux de présence des membres de 64% en 2005. Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants: la préparation de comptes semestriels conformes aux normes comptables françaises et aux normes IFRS, la conclusion d'un audit, le budget pour 2006, le programme de la direction de l'audit pour 2006 et la préparation de l'arrêté des comptes de l'exercice 2005. L'ancien comité d'audit s'était réuni trois fois en 2005, notamment pour préparer l'arrêté des comptes de l'exercice 2004, pour examiner les options devant être retenues dans le cadre de la mise en place de nouvelles normes comptables, pour examiner l'impact au niveau comptable de l'accident du terminal CDG 2E de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle et pour examiner l'effet d'une éventuelle ouverture du capital de la Société sur le coût de sa dette.

#### 16.3.1.2 Missions

##### **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.

##### **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).

##### **Contrôle, audit interne, commissaires aux comptes**

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.

### **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.

### 16.3.2 Le comité de la stratégie et des investissements

#### 16.3.2.1 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 base, ce comité est composé de Messieurs Pierre Graff, Dominique Bureau, Jean-Louis Girodolle, Bernard Irion, Nicolas Golias et Jean-Luc Dauje. Monsieur Pierre Graff préside ce comité.

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an et autant que nécessaire sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour. Créé le 9 septembre 2005, le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni deux fois depuis cette date (dernière réunion en date: 2 mars 2006) avec un taux de présence des membres de 78% en 2005. Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants: désignation du président du comité, présentation de la stratégie internationale du Groupe par un consultant, préparation du programme d'investissements 2006-2010 et de son financement et bilan de l'activité d'exploitation internationale et perspective 2006.

Son prédécesseur, dénommé comité de la stratégie, s'était réuni trois fois en 2005, notamment pour débattre des outils à mettre en œuvre pour améliorer la qualité perçue par les usagers et du projet de plan stratégique de la Société sur la période 2006-2010.

#### 16.3.2.2 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), également 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...);
- 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.

### 16.3.3 Le comité des rémunérations

#### 16.3.3.1 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 base, ce comité est composé de Messieurs Olivier Andriès, François Mongin, Marc Véron et de Madame Françoise Malrieu, qui préside ce comité.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an et autant que nécessaire sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour. Créé le 9 septembre 2005, le comité des rémunérations s'est réuni deux fois depuis cette date (dernière réunion en date: 15 février 2006) avec un taux de présence des membres de 75% en 2005. Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants: désignation de la présidence de ce comité, examen des conditions de rémunération du Président-directeur général et du directeur général délégué avec formulation d'une proposition au conseil d'administration, première esquisse d'un programme de travail sur l'évolution des rémunérations des dirigeants et proposition de structure et de montant de la rémunération 2006.

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.

#### 16.3.3.2 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 de l'assiduité des administrateurs au conseil d'administration et à ses comités);
- 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.

#### **16.4 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, notamment en raison de son appartenance au secteur public, la Société s'inspire des propositions issues des rapports Viénot de juillet 1995 et juillet 1999, des recommandations du rapport du groupe de travail présidé par Monsieur Daniel Bouton pour l'amélioration du gouvernement d'entreprise (dont les conclusions ont été présentées au public le 23 septembre 2002) 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. Toutefois, compte tenu des dispositions législatives et réglementaires applicables à Aéroports de Paris, le Règlement Intérieur du conseil d'administration de la Société ne contient pas de définition de la notion d'administrateur indépendant.

## CHAPITRE 17

### SALARIES – RESSOURCES HUMAINES

#### 17.1 Politique sociale

En matière de ressources humaines, Aéroports de Paris, du fait de sa transformation en société anonyme, est confronté à un certain nombre de défis majeurs dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique de changement valorisant la performance, tout en préservant la cohésion sociale de l'entreprise.

La direction des ressources humaines s'organise pour accompagner les ambitions d'Aéroports de Paris et répondre aux options stratégiques du Groupe. En matière de détection des potentiels, elle a entamé une démarche de gestion transversale des cadres du Groupe. Dans un même souci d'optimisation des ressources, elle pratique une politique volontariste en matière de formation, et assure un soutien constant des dirigeants par l'intermédiaire de l'institut du management interne à l'entreprise.

Afin de poursuivre la politique mise en œuvre de valorisation de l'engagement du personnel et de responsabilisation de l'encadrement, la direction des ressources humaines poursuit la réforme de la politique de rémunération engagée en 2005 par l'introduction d'une part variable dans la rémunération des cadres dirigeants assise sur la réalisation d'objectifs négociés. L'aboutissement de toutes ces démarches requiert l'adhésion de tous les acteurs de la vie sociale de l'entreprise, c'est la raison pour laquelle, consciente des enjeux liés à la réussite des actions engagées, elle s'attache à maintenir un dialogue social actif et constructif avec les instances représentatives du personnel concrétisé chaque année par la signature de plusieurs accords d'entreprise et le maintien d'un faible taux de conflictualité.

#### 17.2 Information sociale

##### 17.2.1 Effectifs du Groupe

Au 31 décembre 2005, le Groupe employait 10.688 salariés, presque exclusivement en France. Parmi ces salariés, 7.955 travaillaient au 31 décembre 2005 au sein d'Aéroports de Paris, soit 74% de l'effectif total du Groupe.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution, au cours des trois dernières années, des effectifs du Groupe répartis par segment:

	Au 31 décembre		
	2003	2004	2005
Secteur aéroportuaire	4.105	4.228	4.278
Immobilier	326	328	345
Escale	2.806	2.467	2.915
Autres activités	414	583	682
Siège et autres directions fonctionnelles dont	2.651	2.615	2.468
<i>aménagement et ingénierie</i>	783	750	759
<i>autres</i>	1.868	1.865	1.709
<b>Total<sup>15</sup></b>	<b>10.302</b>	<b>10.221</b>	<b>10.688</b>

Les effectifs du Groupe ont augmenté de 3,7% sur 3 ans, cette croissance est due à la progression des effectifs d'Alyzia (+22,2%), sensible en 2005, et à la hausse des effectifs de Hub télécom (+86,7%), les effectifs d'Aéroports de Paris diminuant quant à eux de 3,0% sur cette période (8.203 à 7.955).

Seul le segment "siège et autres directions fonctionnelles" voit ses effectifs baisser; il ne représente plus en 2005 que 23,1% des effectifs du Groupe contre 25,7% en 2003.

<sup>15</sup> Effectif des sociétés comprises dans le périmètre de consolidation (les effectifs de Société de Distribution Aéroportuaire, présents dans le segment "autres activités", sont pris en compte à hauteur de 49% de l'effectif total).

Au 31 décembre 2005, 3.949 salariés d'Aéroports de Paris travaillaient sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, 3.535 sur l'aéroport de Paris - Orly, 158 sur la plate-forme de Paris - Le Bourget et 313 sur les autres sites, dont le siège social de la Société. Les agents en contrat à durée indéterminée représentaient à cette date 98% des effectifs. Sur les 7.955 salariés, 15% appartenaient à la catégorie cadres, 24% à la haute maîtrise, 37% à la maîtrise et 24% à l'exécution.

### 17.2.2 Statut du personnel du Groupe

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 qui a été mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 1955 par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétariat d'état aux affaires économiques du 10 juillet 1955 alors que les salariés de ses filiales sont exclusivement soumis aux dispositions du Code du travail. Les dispositions du statut du personnel viennent se substituer à celles du Code du travail, qui demeurent applicables lorsque le statut du personnel ne prévoit pas de dispositions spécifiques.

Le statut du personnel diffère du droit commun sur les principaux points suivants:

Conformément aux dispositions de l'article R. 251-3 du Code de l'aviation civile, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris établit les statuts du personnel ainsi que les échelles de traitements, salaires et indemnités et les soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances. En outre, toute modification apportée à ce statut requiert une nouvelle approbation du ministre. A défaut de décision expresse intervenant dans le délai de deux mois à compter de la réception de la délibération, l'approbation est réputée acquise. Le statut du personnel actuellement en vigueur prévoit que toute modification donne lieu à une consultation des organisations syndicales représentatives du personnel d'Aéroports de Paris.

Conformément aux dispositions de l'article L. 134-1 du Code du travail, les dispositions statutaires peuvent être complétées et leurs modalités d'application peuvent être déterminées par des conventions ou accords d'entreprise, dans les limites fixées par le statut.

De surcroît, l'article 1 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports précise que la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme n'a pas de conséquence sur le régime juridique auquel est soumis le personnel.

- une procédure d'affichage des postes à pourvoir permet d'informer l'ensemble des salariés et de susciter les candidatures;
- en sus de leur rémunération de base, les salariés perçoivent: (i) la majoration pour ancienneté de 1% par année de présence plafonnée à 21%; (ii) la prime de 13<sup>ème</sup> mois (traitement de base mensuel majoré de 10% puis du pourcentage d'ancienneté de l'agent); (iii) la prime complémentaire versée en juin égale à 95% du traitement de base mensuel majorée du pourcentage d'ancienneté; (iv) la prime d'assiduité (non cadres) ou la gratification de fin d'année (cadres); (v) éventuellement des primes de sujétions professionnelles; (vi) les salariés ayant au moins deux enfants à charge perçoivent un supplément familial de traitement; (vii) le montant de l'indemnité de départ en retraite et de l'indemnité de licenciement est calculé comme suit: un traitement de base mensuel par année d'ancienneté jusqu'à 10 ans, la moitié du traitement de base mensuel de 10 à 20 ans et le quart du traitement de base mensuel au-delà; et (viii) des avantages complémentaires en cas de maladie, accidents de travail ou décès;
- la possibilité pour les salariés de travailler à temps partiel pour convenance personnelle: le mi-temps est rémunéré 60%, le trois-quarts temps est rémunéré 80%;
- des congés spéciaux payés sont attribués à l'occasion d'événements familiaux y compris déménagement.

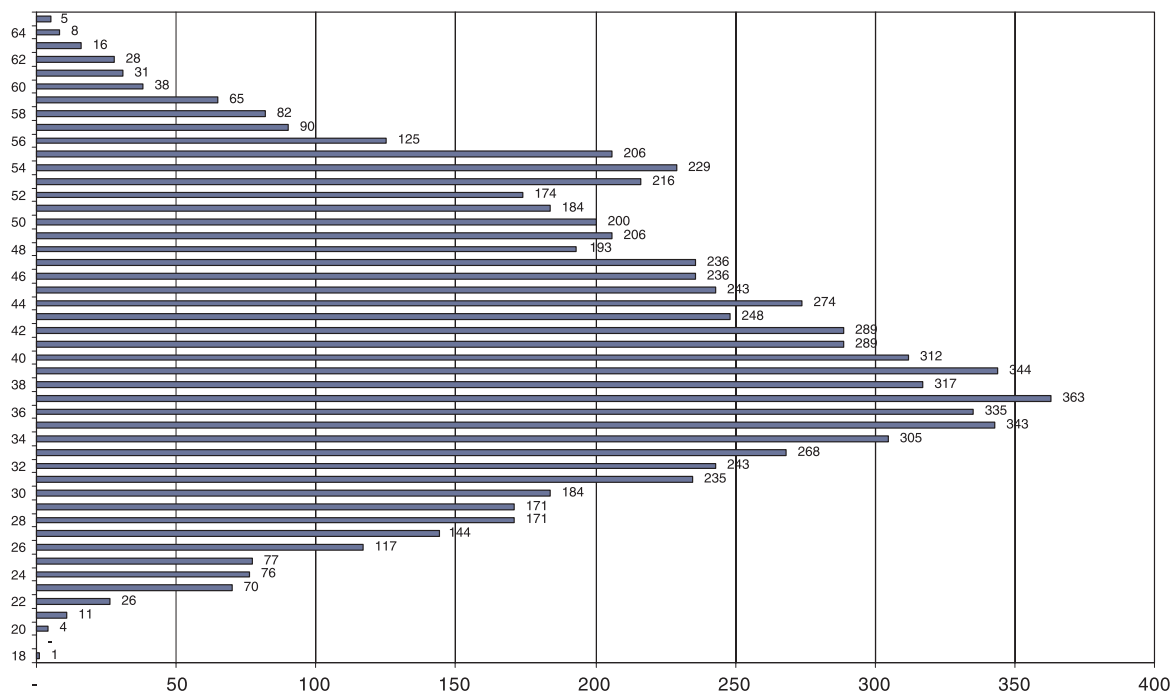
Les salariés des autres entreprises du Groupe relèvent des conventions collectives spécifiques à leurs activités. Par exemple, Hub télécom relève de la convention collective nationale des télécommunications, Société de Distribution Aéroportuaire de la convention collective du commerce de détail et de gros à prédominance alimentaire et le groupe Alyzia de différentes conventions en fonction de leur domaine d'intervention.

### 17.2.3 Les embauches

Aéroports de Paris a recruté 697 salariés en 2005 (dont 35,7% en contrats à durée indéterminée contre 34,5% en 2004 et 30,8% en 2003). Ces recrutements représentent un taux de renouvellement des effectifs en contrats à durée indéterminée de 4,3% en 2003, 4,1% en 2004 et 3,9% en 2005.

Sur trois ans, les embauches en contrat à durée indéterminée ont diminué de 18,1% (304 à 249) et les embauches en contrat à durée déterminée ont baissé de 34,3% (682 à 448); soit une baisse globale des embauches de 29,3% (986 à 697).

### Pyramide des âges au 31/12/2005



### 17.2.4 Départs, licenciements et préretraite

En 2005, 871 salariés ont quitté la Société avec notamment 453 fins de contrats à durée déterminée, 270 retraites volontaires (dans le cadre des PARDA) et 25 licenciements. Ce chiffre s'est élevé en 2004 à 858, avec notamment 509 fins de contrats, 172 retraites volontaires et 32 licenciements. En 2003, 879 salariés ont quitté la Société et présentaient des motifs de départs comparables.

Aéroports de Paris a conclu un certain nombre de protocoles d'accord avec les partenaires sociaux en matière de Retraite Anticipée (PARDA). Les sommes correspondant au différentiel entre les cotisations payées directement par les salariés et celles dues par ces derniers pour pouvoir percevoir des pensions de retraite à taux plein sont prises en charge par la Société. Deux régimes ont coexisté au sein de la Société:

- un protocole spécifique aux salariés du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA) dit *PARDA Pompiers* signé le 18 octobre 1991. Il permet, dans certaines conditions, à cette catégorie de salariés de pouvoir bénéficier d'un départ anticipé à 55 ans. Cet accord continue à s'appliquer sans limitation de durée; il a permis le départ en préretraite de 88 salariés au cours de la période 1991-2005.
- un protocole *PARDA IV* en date du 26 février 1996 qui s'appliquait aux autres salariés d'Aéroports de Paris. Son régime a été modifié par deux avenants du 23 mai 1997, fixant l'âge de départ à 55 ans au plus tôt et du 28 février 2000, prolongeant sa durée d'application jusqu'au 28 février 2005. Ce protocole a permis le départ en préretraite de 1.467 salariés au cours de la période 1996-2005.



### 17.2.5 Les heures supplémentaires

Sur l'année de modulation, du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2005, 24.989 heures supplémentaires ont été réalisées au sein d'Aéroports de Paris, pour un montant de 81.537 euros payé au titre des majorations, hors charges patronales.

### 17.2.6 La main-d'œuvre extérieure à la Société

En 2005, le nombre mensuel moyen de travailleurs intérimaires était de 251, soit 3,28% de l'effectif mensuel moyen des salariés statutaires. La durée moyenne des contrats de travail intérimaire a été de 9,6 jours. Ce recours à la main-d'œuvre extérieure concerne, au sein d'Aéroports de Paris, les secteurs administratif, études, escale et la conduite de véhicules et engins.

### 17.2.7 Informations relatives aux plans de réduction des effectifs et de sauvegarde de l'emploi, aux efforts de reclassement, aux réembauches et aux mesures d'accompagnement

Le Statut du Personnel prévoit des modalités de réduction du nombre de salariés lorsque les effectifs sont en excédent par rapport aux tableaux d'emplois et que la résorption de cet excédent n'est pas possible par voie de mutations ou de promotions.

L'activité Escale a connu un plan de restructuration en juillet 2003. Afin de répondre aux exigences du marché de plus en plus compétitif, la direction d'Aéroports de Paris a en effet été contrainte de mettre en œuvre une diminution d'effectifs de 209 emplois permanents (dont 84 % pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle) sur 962 emplois totaux.

Les réorganisations dans les autres secteurs d'activité se sont faites à effectif constant par redéploiement interne.

### 17.2.8 L'organisation et la durée du temps de travail et l'absentéisme

Grâce à un dialogue social constructif, un accord sur l'aménagement et la réduction du temps de travail a été signé avec les représentants syndicaux le 31 janvier 2000. Deux avenants à l'accord ARTT (21 septembre 2001 et 30 janvier 2002) ont mis en place un compte épargne temps (CET). Celui-ci peut-être alimenté par des jours de congés payés ou de RTT, ainsi que par des éléments de rémunération (13<sup>ème</sup> mois, indemnité complémentaire de juin, gratification cadre, intéressement) convertis en jours. Des avenants régissent les situations propres à certains salariés notamment les agents du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA, accord du 6 avril 2001) et ceux des Services Médicaux d'Urgence (SMUR, accord du 30 janvier 2002). Le passage aux 35 heures de travail hebdomadaires s'est effectué avec une modération salariale, sur la période 2000 à 2002, pour l'ensemble des salariés d'Aéroports de Paris.

Le nombre d'heures d'absence (hors congés annuels) des années 2004/2005 est en baisse significative par rapport aux années 2002/2003: 5,46% en 2002, 5,41% en 2003, 5,16% en 2004 et 5,21% en 2005. Les causes d'absence les plus fréquentes restent toujours la maladie (3,62% en 2005) et la maternité (0,70% en 2005).

### 17.2.9 Rémunérations - charges sociales

Le système de rémunération appliqué par Aéroports de Paris est défini par le Statut du Personnel qui encadre également les mesures d'avancement dont bénéficient les salariés (voir paragraphe 17.2.2 - "Statut du personnel du Groupe").

Le salaire net imposable mensuel moyen<sup>16</sup> était en 2005 de 2.758 euros (2.716 euros en 2004 et 2.603 euros en 2003). La ventilation par collège en 2005 était de 4.454 euros pour les cadres, 3.018 euros pour les agents de haute-maîtrise, 2.369 euros pour les agents de maîtrise et 1.951 euros pour les agents d'exécution.

<sup>16</sup> La rémunération mensuelle nette a été calculée à partir de la somme des salaires nets effectivement perçus pendant l'année, pour les agents à temps plein présents toute l'année.

La répartition de l'effectif par tranche de rémunération est présentée par le tableau ci-dessous:

Tranches de rémunération annuelle nette	Répartition de l'effectif		
	2003	2004	2005
Plus de 40.000 euros	15,6%	18,2%	19,1%
De 20.000 à 40.000 euros	76,2%	76,7%	76,3%
Moins de 20.000 euros	8,2%	5,1%	4,6%

Des accords salariaux sont négociés chaque année entre la direction et les organisations syndicales. Le dernier accord conclu date du 27 mai 2005 et majore les traitements de base de 1% au 1<sup>er</sup> juillet 2005, 0,5% au 1<sup>er</sup> novembre 2005 et accorde une mesure complémentaire de 0,3% au 1<sup>er</sup> novembre 2005.

Le coût pour l'entreprise des régimes de retraites complémentaires obligatoires (cotisation vieillesse: pour l'ARRCO: ANEP anciennement IRNIS, pour l'AGIRC: Caisse de Retraite par Répartition des Ingénieurs et Cadres et Assimilés – CRICA et AGFF) s'est élevé à 27,4 millions d'euros en 2005 et 25,9 millions d'euros en 2004, soit une hausse de 5,8%.

La Société a versé en 2005 4,38 millions d'euros et 4,10 millions d'euros en 2004 de cotisations au titre des assurances complémentaires (régime de prévoyance AXA).

Un accord collectif devrait être conclu à la fin de l'année 2006 afin de passer à un régime unique obligatoire de couverture complémentaire santé.

#### 17.2.10 Egalité hommes-femmes

Le taux de féminisation au sein des effectifs d'Aéroports de Paris a connu une légère baisse au cours des trois dernières années. Il était de 40,3% en 2003, 40,0% en 2004 et 39,6% en 2005. En revanche, l'écart entre le salaire net imposable mensuel moyen des hommes et des femmes se réduit progressivement: en 2005, il est certes de 14,2% en faveur des hommes (2.876 euros en moyenne pour un homme, 2.518 euros en moyenne pour une femme). Mais cet écart était de 15,6% en 2004 et de 16,0% en 2003. Un accord d'entreprise sur l'égalité hommes/femmes a été conclu pour 3 ans le 30 juin 2003, prévoyant notamment des mesures favorisant l'intégration des agents féminins dans les filières techniques et aéroportuaires et facilitant la conciliation de la vie professionnelle et l'éducation des enfants par l'instauration, entre autres, d'un temps partiel choisi jusqu'aux six ans de l'enfant. Des négociations pour la conclusion d'un nouvel accord sont en cours.

#### 17.2.11 Relations professionnelles et accords collectifs

Différents accords collectifs ont été négociés et signés entre Aéroports de Paris et les organisations syndicales en 2004, notamment, en matière de droit syndical (6 janvier 2004), de rémunération (8 octobre 2004), de PEE (17 décembre 2004). En 2005, trois accords ont été signés portant sur la journée de solidarité (29 mars 2005), sur les salaires (27 mai 2005) et sur la formation pour la période 2006-2008 (21 octobre 2005) qui intègre les nouvelles dispositions de la loi du 4 mai 2004 sur la formation professionnelle (DIF).

#### 17.2.12 Représentation du personnel et représentation syndicale

Les instances représentatives du personnel d'Aéroports de Paris sont composées:

- des sept organisations syndicales représentatives au sein d'Aéroports de Paris: SICTAM-CGT, SPE-CGT, UNSA-SAPAP, CGE-CGC, FO, SPASAP-CFDT et CFTC;
- d'un comité d'entreprise;
- de sept comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et d'un comité de coordination des CHSCT.

Les dernières élections professionnelles ont eu lieu les 16 et 18 novembre 2004. Le quorum n'ayant été atteint dans aucun des collèges, un second tour a été organisé les 14 et 16 décembre 2004. La participation a été de 45,63% pour les délégués du personnel et de 44,42% pour le comité d'entreprise. Les organisations syndicales ont recueilli les pourcentages de voix suivants:

Délégués du personnel		Comité d'entreprise	
syndicats	Pourcentage des voix	syndicats	Pourcentage des voix
SICTAM/CGT	25,8%	SICTAM/CGT	27,3%
CFE-CGC	13,1%	CFE-CGC	13,4%
SAPAP	18,2%	SAPAP	19,0%
FO-CGT	17,7%	FO-CGT	18,1%
CFDT	8,7%	CFDT	9,6%
SPE-CGT	9,2%	SPE-CGT	9,1%
CFTC	3,3%	CFTC	3,5%
C. LIBRE & INDPEND.	4,0%		

#### 17.2.13 L'hygiène, la sécurité et les conditions de travail

Aéroports de Paris accorde depuis de nombreuses années une importance particulière aux conditions de travail, de sécurité et de santé. Reflétant ainsi les résultats d'une politique ambitieuse, le bilan sécurité 2005 indique une baisse du taux de fréquence des accidents du travail de 4,2% par rapport à 2003.

Le nombre d'accidents de travail avec arrêt était de 215 en 2005 (229 en 2004 et 226 en 2003). Les journées perdues (y compris celles au titre d'accidents de travail survenus les années précédentes) ont également connu une diminution de leur nombre passant ainsi de 12.102 en 2003, 11.591 en 2004 à 9.672 en 2005. Les taux de fréquence (nombre d'accidents avec arrêt de travail par millions d'heures travaillées) et les taux de gravité (nombre de journées perdues par milliers d'heures travaillées) de ces accidents s'inscrivent également dans la même dynamique (respectivement 17,73 en 2005, 17,6 en 2004 contre 18,50 en 2003 et 0,80 en 2005, 0,93 en 2004 contre 0,99 en 2003).

Engagée dans une démarche de modernisation et de rationalisation du dispositif d'hygiène et de sécurité, la direction des ressources humaines a souhaité démultiplier les instances d'hygiène et de sécurité au travail pour les rapprocher des agents répartis entre les différents sites de l'entreprise. Malgré la validation par l'inspection du travail du découpage en 7 comités d'hygiène et de sécurité, un désaccord persiste avec les organisations syndicales (une organisation syndicale ayant notamment saisi le tribunal d'instance en juillet 2005, cette affaire est actuellement au contentieux). Depuis lors, la direction des ressources humaines s'emploie à corriger cette situation, aussi bien par la voie judiciaire que par la recherche d'un accord d'entreprise.

#### 17.2.14 Formation

La formation professionnelle a une importance toute particulière dans l'accompagnement des évolutions d'Aéroports de Paris et dans le développement des compétences de ses salariés. En octobre 2005, un nouveau protocole d'accord sur la formation intégrant l'ensemble des dispositions de la loi du 4 mai 2004 a été signé entre la direction et les organisations syndicales.

En 2005, Aéroports de Paris a investi 19,1 millions d'euros au titre de la formation (18,3 millions d'euros en 2004 et 17,7 millions d'euros en 2003) et le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation s'est élevé à 6,28% en 2005 contre 6,22% en 2004 et 6,30% en 2003.

Le nombre d'heures moyen de formation par agent était de 30 pour 2005 (28 en 2004 et 30 en 2003).

#### 17.2.15 L'emploi et l'insertion des travailleurs handicapés

Aéroports de Paris manifeste depuis 1991 un intérêt particulier à l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés. La direction et les organisations syndicales ont conclu le 1<sup>er</sup> décembre 2003 un cinquième accord visant à faciliter l'intégration de ces travailleurs handicapés. Aéroports de Paris comptait, en 2005, 223 travailleurs handicapés, contre 240 en 2004 et 226 en 2003.

#### 17.2.16 Les œuvres sociales

La subvention d'Aéroports de Paris versée au comité d'entreprise s'est élevée à 5,66 millions d'euros en 2005 (5,43 millions d'euros en 2004 et 5,13 millions d'euros en 2003).

La subvention des restaurants s'est élevée à 5,59 millions d'euros en 2005, 5,25 millions d'euros en 2004 et 5,13 millions d'euros en 2003.

A cette subvention s'ajoute la contribution d'Aéroports de Paris aux mutuelles des salariés qui s'est élevée à 5,69 millions d'euros en 2005 (5,19 millions d'euros en 2004 et 4,58 millions d'euros en 2003).

Aéroports de Paris participe également au repas des salariés pris dans les restaurants interentreprises des deux plates-formes aéroportuaires.

#### 17.2.17 La sous-traitance

Soucieux de respecter ses engagements traditionnels de qualité et de performance, Aéroports de Paris opère un arbitrage réactif entre sous-traitance et moyens propres. L'entreprise concilie depuis plusieurs années un environnement économique sans cesse plus compétitif et des exigences de dialogue social.

Les missions de sûreté ont connu une augmentation significative de la part de l'activité sous-traitée en 2002 et 2003. Cette part est aujourd'hui stabilisée. Les parts d'autres missions comme celles des prestations d'escale ou d'autorité aéroportuaire réalisées par des entreprises sous-traitantes connaissent également une hausse due à l'évolution de la demande de services et au renforcement des moyens mis en œuvre (par exemple pour le dégivrage des avions).

Instaurant un véritable dialogue avec ses sous-traitants, Aéroports de Paris place au cœur de sa réflexion la satisfaction des besoins de sa clientèle internationale.

### 17.3 Options de souscription et d'achat d'actions

La Société n'a jamais octroyé de plans d'options de souscription ni de plans d'achat d'actions.

### 17.4 Intéressement du personnel

#### 17.4.1 Contrats d'intéressement et de participation

##### 17.4.1.1 Intéressement des salariés aux résultats de l'entreprise

L'ensemble des agents d'Aéroports de Paris reçoit depuis 1988 une prime d'intéressement en fonction des gains de productivité, des résultats financiers et de la réalisation d'objectifs sectoriels.

En 2005, un montant global de 13,1 millions d'euros doit être versé, soit un montant moyen par salarié bénéficiaire de 1.729 euros. A titre de comparaison, ce montant global s'élevait respectivement à 12,2 millions d'euros en 2004 et 12,4 millions d'euros en 2003. Les montants moyens par salarié étaient respectivement de 1.615 euros en 2004 et 1.625 euros en 2003 (ces données englobent également la sectorisation pour laquelle des avenants sont régulièrement conclus avec les organisations syndicales et qui majore la prime d'intéressement, en fonction de l'atteinte des objectifs sectoriels).

Les salariés peuvent décider de bloquer sur un plan d'épargne d'entreprise (voir paragraphe 17.4.2 — "Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié") les sommes perçues au titre de l'intéressement et percevoir un abondement de la part de l'entreprise.

Le sixième accord, en date du 27 juin 2003, couvrait la période 2003-2004-2005. Une renégociation de celui-ci doit intervenir avant la fin du mois de juin 2006.

##### 17.4.1.2 Participation

Depuis le décret du 27 décembre 2005, Aéroports de Paris a l'obligation de mettre en place un dispositif de participation au profit de ses salariés. L'accord a été signé par trois organisations

syndicales le 3 mars 2006. Le montant au titre de 2005, établi en application de la formule légale s'élève à 12.184.517 euros. Le montant individuel est calculé, à hauteur de 30%, selon une base uniforme et à 70% en fonction du traitement de base du salarié. Il est proportionnel au temps de présence.

#### 17.4.2 Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié

Un Plan d'épargne d'entreprise (PEE) permet depuis 1986 aux salariés de bénéficier de la faculté de se constituer un portefeuille de valeurs mobilières.

Outre l'intéressement, les salariés peuvent effectuer des versements complémentaires sur leur PEE, pouvant également être abondés par l'entreprise. Le montant maximal de l'abondement par salarié bénéficiaire s'est élevé à 800 euros en 2004 et en 2005. L'abondement total versé en 2005 s'est élevé à 2,32 millions d'euros contre 2,3 millions d'euros en 2004.

Un accord relatif aux modalités de renouvellement et de fonctionnement du PEE, intervenu le 17 décembre 2004 et prenant effet le 1<sup>er</sup> janvier 2005, a reconduit ce dispositif pour cinq ans jusqu'à la fin 2009.

#### **17.5 Participations des mandataires sociaux et opérations réalisées par les membres du conseil d'administration sur les titres de la Société**

Aucun mandataire social de la Société ne détient d'actions de la Société.

## CHAPITRE 18

### PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

#### 18.1 Actionnariat de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de base, l'Etat détient 85.361.500 actions, représentant la totalité du capital et des droits de vote de la Société. Aucune autre personne physique ou morale n'exerce ou ne peut exercer, directement ou indirectement, conjointement ou isolément, un contrôle sur la Société.

A la connaissance de la Société, à la date d'enregistrement du présent document de base, aucune action n'a été nantie.

#### 18.2 Evolution de l'actionnariat de la Société

Aéroports de Paris, constitué sous forme d'établissement public, a été transformé en société anonyme le 22 juillet 2005 par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris. Depuis sa transformation en société anonyme, son capital a toujours été entièrement détenu par l'Etat.

#### 18.3 Détention du contrôle de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de base, l'Etat détient la totalité du capital et des droits de vote de la Société et par conséquent le contrôle de la Société.

L'application des règles de gouvernement d'entreprise telles que décrites au Chapitre 16 a notamment pour objectif d'éviter un exercice abusif du contrôle par l'actionnaire majoritaire.

#### 18.4 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".

#### 18.5 Relations avec l'Etat 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 6.6 – "Environnement législatif et réglementaire".

##### *Contrôle économique et financier*

Le décret n° 53-707 du 9 août 1953 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 des ponts et chaussées*

En application du décret n° 2005-470 du 16 mai 2005 relatif au conseil général des ponts et chaussées, le conseil général des ponts et chaussées peut effectuer les études et enquêtes prescrites par le ministre chargé de l'équipement.

## CHAPITRE 19

### OPERATIONS AVEC LES APPARENTES

Le rapport des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005 figure en Annexe 7 au présent document de base. Aéroports de Paris n'étant une société anonyme que depuis le 22 juillet 2005, il n'était pas soumis aux dispositions du Code de commerce sur les conventions réglementées au titre des exercices précédents.

Les contrats importants conclus par Aéroports de Paris avec des sociétés apparentées au sens du règlement CE n° 1606/2002 au cours des trois derniers exercices sont décrits ci-dessous.

- Contrat de régulation économique conclu le 6 février 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris ayant pour objet de fixer, sur la période 2006-2010, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, de présenter le programme des investissements prévus par Aéroports de Paris et de déterminer les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires").
- En application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005, une convention financière entre l'Etat et Aéroports de Paris a été conclue le 10 février 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 (voir paragraphe 8.1 – "Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris").
- En application de l'article 3 de la loi du 20 avril 2005, une convention a été conclue le 30 mars 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris 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 paragraphe 6.6.2.4 – "Propriété des actifs, 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 et servitudes").



## CHAPITRE 20

### INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR

#### 20.1 Informations financières historiques

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos les 31 décembre 2003, 2004 et 2005 figurent en Annexes 1, 2 et 3 au présent document de base.

#### 20.2 Informations financières *pro forma*

Non applicable.

#### 20.3 Etats financiers sociaux

Non applicable

#### 20.4 Vérification des informations financières historiques annuelles

Les rapports généraux des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos les 31 décembre 2003, 2004 et 2005 figurent en Annexes 4, 5, et 6 au présent document de base.

#### 20.5 Date des dernières informations financières

Non applicable.

#### 20.6 Informations financières intermédiaires

Non applicable.

#### 20.7 Politique de distribution des dividendes

##### 20.7.1 *Dividendes versés au cours des trois derniers exercices*

##### ***Rémunération de l'Etat et dividendes versés préalablement à la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme***

L'article 79 de la loi de finances rectificative n° 2001-1276 du 28 décembre 2001 modifié par l'article 88 de la loi de finances rectificative n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 prévoyait que l'Etat était autorisé à percevoir un dividende sur le résultat des établissements publics placés sous sa tutelle, dont faisait partie Aéroports de Paris jusqu'à sa transformation en société anonyme. Le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé du budget avaient ainsi compétence pour fixer le montant du dividende à prélever annuellement sur le bénéfice distribuable d'Aéroports de Paris. Dans ce cadre, Aéroports de Paris a versé à l'Etat un dividende de 12,0 millions d'euros au titre de l'exercice 2003 et de 25,1 millions d'euros au titre de l'exercice 2004 (arrêté du 22 juillet 2005).

##### ***Dividendes versés postérieurement à la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme***

Depuis la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, la détermination et le versement des dividendes sont effectués conformément aux règles applicables aux sociétés anonymes. Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005, l'assemblée générale annuelle en date du 18 avril 2006 a décidé l'attribution d'un dividende de 63,2 millions d'euros.

##### 20.7.2 *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, à partir de l'exercice 2006, 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.

##### 20.7.3 *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.

## 20.8 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-dessous, 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 qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière d'Aéroports de Paris, son activité, son résultat ou son patrimoine. Aéroports de Paris n'a pas connaissance qu'une telle procédure soit envisagée à son encontre 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 110 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 pour une durée indéterminée. Une instruction pénale, avec expertise, a été rapidement ouverte et 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. Par conséquent, à la date d'enregistrement du présent document de base, aucune action en responsabilité n'a été engagée dans le cadre de l'effondrement du terminal CDG 2E. Seules des expertises sont en cours, l'expertise civile ayant 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 le cadre de l'expertise civile, les pertes suivantes ont été évoquées par certaines parties à l'expertise: (i) Air France a fait état du préjudice résultant de la fermeture du terminal CDG 2E d'un montant de 246 millions d'euros, pour frais et surcoûts d'exploitation (199,8 millions d'euros), pertes d'exploitation (43,6 millions d'euros), et préjudice moral (20 millions d'euros), sachant que 17,4 millions d'euros d'économies générées ont été déduits de la réclamation d'Air France; (ii) les sociétés ELIOR et Société de Distribution Aéroportuaire (société détenue par Aéroports de Paris à hauteur de 49%) ont, elles aussi, fait état de pertes non encore chiffrées; (iii) le premier état des dépenses engagées par Aéroports de Paris est de 27 millions d'euros. Aéroports de Paris procède actuellement à l'évaluation de son préjudice immatériel. 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 la part de responsabilité qui sera fixée 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. Le coût des travaux de réparation et reconstruction du terminal CDG 2E est évalué à 125 millions d'euros (hors frais d'étude et de surveillance des travaux) dont la quasi-totalité est prise en charge par les assurances. Après consultation auprès de ses conseils, Aéroports de Paris a engagé une procédure devant le Tribunal administratif de Paris à l'encontre d'AIG, tenant 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).

*Requêtes à l'encontre du CRE et de la signature du CRE par les ministres* – Entre le 4 et le 6 avril 2006, le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France ont chacun déposé auprès du Conseil d'Etat une requête sommaire, ayant pour objet l'annulation du CRE en raison de différents vices de légalité externe et interne allégués, et l'annulation des décisions du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de signer ledit contrat. Le CRE est un contrat pluriannuel d'une durée de 5 ans qui détermine les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuares (qui ont représenté en 2005 environ le tiers du chiffre d'affaires du Groupe), laquelle est arrêtée à un montant maximal de 3,25% par an (hors inflation), soit 5% pour 2006. Ces requêtes constituent une phase préliminaire des procédures et devraient être complétées par des mémoires complémentaires dans un délai maximal de quatre mois

suivant leur enregistrement. En matière de légalité externe, les requérants allèguent en particulier que la procédure de négociation du contrat aurait été irrégulière au motif que le dossier présenté par Aéroports de Paris aurait été incomplet. En matière de légalité interne, les requérants allèguent que le plafond annuel de 3,25% en sus de l'inflation du taux moyen d'évolution des tarifs serait entaché d'erreur manifeste d'appréciation au regard du principe de proportionnalité (adéquation entre le montant des redevances et le coût du service rendu) notamment en ce qu'il reposerait sur un taux excessif de rentabilité des capitaux investis ainsi que sur une surévaluation manifeste du coût de réalisation des équipements. A ce stade, Aéroports de Paris n'a pas connaissance de tous les arguments qui seront développés par les requérants et ne peut donc pas se prononcer sur leur bien fondé. Toutefois, Aéroports de Paris estime, en tout état de cause, que la détermination du plafond d'évolution tarifaire n'est entachée d'aucune erreur manifeste d'appréciation au regard de la jurisprudence administrative et que le CRE conclu avec l'Etat a été élaboré en conformité avec les dispositions de l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile. En outre, la lecture des requêtes sommaires permet à Aéroports de Paris de considérer que cette procédure ne devrait pas avoir d'impact significatif sur le fonctionnement du Groupe. Si les griefs des requérants étaient retenus, l'annulation du CRE ou d'une partie du CRE pourrait entraver l'application du nouveau tarif des redevances. La première période d'application du CRE commencera le 15 mai 2006. Les tarifs applicables à compter de cette date ont fait l'objet d'une homologation et ont été publiés le 14 avril 2006; ils seront eux-mêmes susceptibles de recours dans un délai de deux mois suivant leur date de publication. Toutefois, les principes de perception et de détermination des redevances aéroportuaires, qui prévoient notamment que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis, ne seraient pas remis en cause puisqu'ils sont fixés par l'article L. 224-2 du Code de l'aviation civile. L'Etat et Aéroports de Paris pourraient conclure un nouveau contrat de régulation. A défaut de contrat de régulation, les redevances seraient déterminées chaque année selon une procédure administrative prévue par le Code de l'aviation civile (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires"). Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer le risque résultant des requêtes devant le Conseil d'Etat tendant à l'annulation du CRE.

*Aéroport de 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 de 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 été rejetée par décision du tribunal correctionnel du 13 janvier 1999 confirmée par la cour d'appel le 9 juin 2000; un pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté 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, le tribunal administratif de Paris, dans six jugements différents, n'a pas retenu la responsabilité d'Aéroports de Paris, et a, à ce stade de la procédure, 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 près 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. Les procédures d'appel sont actuellement pendantes devant la cour administrative d'appel de Paris. Les demandes principales des appelants représentent au total environ 8,2 millions d'euros. Bien qu'Aéroports de Paris ait été mis hors de cause par les décisions de première instance du tribunal administratif, sa responsabilité est recherchée par certains ayants droit en appel. Ce litige est pris en charge par les assureurs d'Aéroports de Paris.

*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 de Paris - Orly pour une durée de 25 ans, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> 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 de commerce a sursis à statuer le 25 novembre 2005 dans l'attente de la décision du tribunal des conflits saisi par arrêté de conflit du 25 mars 2005.

*Air Liberté (réorganisation de Paris - Orly)* – Le 25 août 1996, Air Liberté a requis la désignation d'un expert auprès du tribunal administratif de Paris afin d'examiner les conditions de réaffectation des compagnies aériennes, dont Air Liberté, de l'aérogare d'Orly ouest à l'aérogare d'Orly sud. Le 15 juillet 1997, le rapport d'expertise a conclu à un "lourd handicap" d'Air Liberté né du transfert d'Air Liberté sur l'aérogare d'Orly sud. Le 31 mars 2000, Air Liberté a déposé une requête auprès du tribunal administratif de Paris réclamant à Aéroports de Paris et à l'Etat 41,16 millions d'euros de dommages et intérêts pour affectation discriminatoire de la compagnie à Orly sud. Les dommages réclamés comprenaient la perte de parts de marché (11,89 millions d'euros) et l'accroissement des coûts directs (29,27 millions d'euros). Par jugement du 27 janvier 2006, le tribunal administratif de Paris a rejeté la requête d'Air Liberté.

*Opéra de Pékin* – A la suite de l'envoi d'un dossier anonyme, une information judiciaire a été ouverte par le pôle financier du tribunal de grande instance de Paris en juillet 2003, concernant les conditions d'attribution du marché de l'Opéra de Pékin, obtenu par Aéroports de Paris et Monsieur Andreu en 1999. L'instruction vise l'abus de confiance, la prise illégale d'intérêts, et la corruption active de personnes relevant d'Etats étrangers. Les peines encourues sont, pour les personnes physiques respectivement de trois ans d'emprisonnement et 375.000 euros d'amende pour abus de confiance, cinq ans et 75.000 euros pour prise illégale d'intérêts et 10 ans et 150.000 euros pour corruption active de personnes relevant d'un Etat étranger; pour les personnes morales, ces peines peuvent atteindre 1.875.000 euros d'amende pour abus de confiance et 750.000 euros pour corruption active de personnes relevant d'un Etat étranger (à l'époque des faits, la prise illégale d'intérêt ne constituait pas une infraction applicable aux personnes morales). L'instruction pénale est en cours.

*Air France (chute de neige)* – Le 26 juillet 2004, Air France a déposé une requête indemnitaire devant le tribunal administratif de Cergy Pontoise aux fins de mettre en cause la responsabilité d'Aéroports de Paris en raison du prétendu défaut d'entretien normal des pistes et des installations de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle suite aux importantes chutes de neige en date des 4 et 5 janvier 2003. La réclamation d'Air France s'élève à 6,8 millions d'euros. Aéroports de Paris a appelé en garantie, à titre subsidiaire, Météo France. Ce litige est pris en charge par les assureurs d'Aéroports de Paris.

*Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et CEGELEC/EI IDFIAMEC (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 consignait 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. Les travaux sont prévus au cours de l'été 2006 pour une durée de trois à cinq semaines; ils entraîneront 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.

*Service Médical d'Urgence* – Le Service Médical d'Urgences d'Aéroports de Paris (le "SMU") a assuré jusqu'à présent la prise en charge des urgences médicales survenant dans l'emprise aéroportuaire alors que les décrets n° 97-615, 97-616, 97-619 et 97-620 du 30 mai 1997 et le décret n° 2005-840 du 20 juillet 2005 ne l'y autorisent plus. Dans l'attente d'une régularisation de la situation qui pourrait aller jusqu'à la reprise intégrale des activités d'urgences par les autorités hospitalières, Aéroports de Paris a indiqué que le service médical d'urgence devrait intervenir en coordination avec les centres d'appel et de secours des SAMU référents et limiter son intervention aux zones de l'aéroport non accessibles à ces derniers. Durant cette période transitoire, Aéroports de Paris ne peut pas exclure que sa responsabilité puisse être engagée au titre du non respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au SMU.

## **20.9 Changement significatif de la situation financière ou commerciale**

Aucun changement significatif de la situation financière ou commerciale de la Société n'est survenu depuis la clôture de l'exercice 2005.

## CHAPITRE 21

### INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES

#### 21.1 Informations concernant le capital social

##### 21.1.1 Capital social

Aux termes de l'article 6 de ses statuts, le capital de la Société s'élève à la somme de 256.084.500 euros, divisé en 85.361.500 actions d'une valeur nominale de trois euros chacune entièrement libérées.

##### 21.1.2 Acquisition par la Société de ses propres actions

A la date d'enregistrement du présent document de base, la Société ne détient aucune action propre.

##### 21.1.3 Capital autorisé mais non émis

A la date d'enregistrement du présent document de base, il n'existe pas de capital autorisé non émis ni d'engagement d'augmentation de capital. Toutefois, il est proposé à l'assemblée générale mixte devant se réunir le 22 mai 2006 d'octroyer au conseil d'administration les autorisations décrites ci-dessous:

Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Montant nominal maximal d'augmentation de capital/ Montant maximal pouvant être affecté au programme de rachat
<b>Emissions avec droit préférentiel</b>	26 mois	150 millions d'euros <sup>(2)</sup>
Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues	juillet 2008	(ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)
<b>Emissions sans droit préférentiel</b>	26 mois	150 millions d'euros <sup>(2)</sup>
Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues	juillet 2008	(ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)
<b>Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres<sup>(1)</sup></b>	26 mois juillet 2008	51,2 millions d'euros (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)
<b>Emissions réservées au personnel</b>	26 mois	5,2 millions d'euros <sup>(2)</sup>
Adhérents de plans d'épargne	juillet 2008	(ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)
<b>Programme de rachat d'actions<sup>(1)(3)</sup></b>	18 mois novembre 2007	400 millions d'euros ou 5% du capital social

(1) Sous la condition suspensive de l'admission aux négociations et de la première cotation des actions de la Société sur l'Eurolist d'Euronext Paris.

(2) Il est proposé à l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 de déléguer au conseil d'administration compétence à l'effet d'augmenter le nombre de titres à émettre en cas d'augmentation de capital avec ou sans droit préférentiel de souscription. Il est également proposé à l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 de déléguer au conseil d'administration compétence à l'effet de décider une émission de bons de souscription d'actions réservée aux établissements financiers composant le syndicat de placement de l'offre d'actions de la Société à intervenir à l'occasion d'une ouverture du capital de la Société et de l'admission de ses actions aux négociations sur le marché Eurolist d'Euronext Paris. Cette dernière émission pourrait être décidée dans la limite de 15% du nombre total d'actions offertes dans le cadre de l'offre d'actions de la Société à

*intervenir à l'occasion d'une ouverture de capital de la Société et de l'admission de ses actions aux négociations sur le marché Eurolist d'Euronext Paris et dans la limite du montant de l'option de surallocation (que consentirait la Société, aux fins de couvrir d'éventuelles surallocations, à ces mêmes établissements, dans le contrat de garantie et de placement qui serait signé entre la Société et lesdits établissements) qui ne serait pas couvert, le cas échéant, par l'utilisation, par le conseil d'administration, de la première délégation visée au présent paragraphe.*

- (3) *Il est proposé à l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 d'autoriser, sous la condition suspensive de l'admission aux négociations et de la première cotation des actions de la Société sur l'Eurolist d'Euronext Paris, le conseil d'administration à réduire le capital social de la Société par annulation de toute quantité d'actions autodétenues (le nombre maximal d'actions pouvant être annulées par la Société en vertu de cette autorisation, pendant une période de 24 mois, serait de 10% des actions composant le capital).*

#### 21.1.4 Autres titres donnant accès au capital

Il n'existe actuellement aucun titre donnant accès au capital de la Société.

#### 21.1.5 Tableau d'évolution du capital

Le capital social de la Société tel que figurant à l'article 6 des statuts a été initialement fixé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 et n'a pas évolué depuis.

#### 21.1.6 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 Aélia, filiale du groupe Hachette Distribution Services, voir paragraphe 6.3.5.3 – "La distribution commerciale: Société de Distribution Aéroportuaire".

#### 21.1.7 Titres non représentatifs du capital

Aéroports de Paris se finance régulièrement par emprunts obligataires. Au cours des dix dernières années, alors qu'il était encore un établissement public, Aéroports de Paris a procédé à l'émission de six emprunts obligataires internationaux en 1996, 1998, 2000, 2001, 2002 et 2003. Ces obligations, qui ont toutes été admises sur le marché Eurolist d'Euronext à Paris, portent intérêt annuellement à un taux fixe et sont intégralement remboursables au pair *in fine*. Le produit net de l'émission de chacun de ces emprunts a été utilisé pour les besoins du financement des investissements d'Aéroports de Paris.

Depuis sa transformation en société anonyme, Aéroports de Paris a procédé le 6 décembre 2005 à l'émission d'un emprunt obligataire privé à taux variable d'un montant de 200 millions d'euros. Cet emprunt, émis dans le cadre d'une autorisation du conseil d'administration de la Société du 27 octobre 2005, a fait l'objet d'une garantie de prise ferme par une banque de réputation internationale. Cet emprunt obligataire, qui n'a pas fait l'objet d'une demande de cotation, est remboursable au pair en 2008.

L'encours de la dette obligataire d'Aéroports de Paris s'élevait à 2,0 milliards d'euros au 31 décembre 2005. Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques des emprunts obligataires émis par Aéroports de Paris et non encore remboursés:

Emission	Devise	Taux coupon	Echéance	Montant émis (en devises) (en millions)	Place de cotation	Code ISIN
28 octobre 1996	Euros (émission en francs français)	6,00%	12 novembre 2006	700 (106,714 en €)	Euronext Paris	FR0000583668
06 juillet 1998	Euros (émission en francs français)	4,95%	25 octobre 2008	1.000 (152,449 en €)	Euronext Paris	FR0000583676
15 février 2000	Euros	5,875%	15 février 2010	450	Euronext Paris	FR0000498230
15 mars 2001	Euros	5,25%	15 mars 2011	400	Euronext Paris	FR0000485831
25 mars 2002	Euros	5,25%	25 mars 2012	350	Euronext Paris	FR0000488611
11 mars 2003	Euros	4,10%	11 mars 2013	300	Euronext Paris	FR0000472987
6 décembre 2005	Euros	Taux variable sur la base d'Euribor 3 mois	6 décembre 2008	200	Aucune	FR0010255323

Pour davantage d'informations sur les emprunts obligataires émis par Aéroports de Paris, voir Annexe 1 – "Annexes aux comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2005 (note 29)".

Enfin, à la date d'enregistrement du présent document de base, Aéroports de Paris ne dispose d'aucun autre instrument financier non-représentatif de capital en circulation.

## 21.2 Dispositions statutaires

Voir également les informations figurant au paragraphe 5.1 – "Histoire et évolution de la Société".

### 21.2.1 Objet social (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; et
- généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.

### 21.2.2 Dispositions relatives aux organes d'administration, de direction et de surveillance

Les dispositions relatives aux organes d'administration, de direction et de surveillance sont détaillées aux Chapitres 14 et 16.

### 21.2.3 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.

### 21.2.4 Exercice social (article 22 des statuts)

L'exercice social de la Société a une durée de 12 mois; il commence le 1<sup>er</sup> janvier et se clôture le 31 décembre de chaque année.

### 21.2.5 Assemblées générales (article 20 des statuts)

#### 21.2.5.1 Convocation aux assemblées

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 indiqué dans l'avis de convocation.

#### 21.2.5.2 Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit d'assister aux assemblées générales et de participer aux délibérations, à condition que ses actions soient libérées des versements exigibles et sous réserve:

- pour les titulaires d'actions nominatives inscrites sur un compte tenu par la Société, de leur inscription en compte sur les registres de la Société; et
- pour les propriétaires de titres au porteur ou les titulaires d'actions au nominatif administré, du dépôt, aux lieux indiqués dans l'avis de convocation, d'un certificat de l'intermédiaire teneur de compte constatant l'indisponibilité des actions inscrites en compte de la date du dépôt jusqu'à la date de l'assemblée.

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 par son conjoint ou par un autre actionnaire dans toutes les assemblées. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales, après avoir fait attester de sa qualité d'actionnaire, cinq jours au moins avant la réunion de l'assemblée, par le dépositaire du ou des certificats d'inscription ou d'immobilisation de ses titres. 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.

#### 21.2.5.3 Droit de vote (article 11 des statuts)

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.



#### 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 (article 9 des statuts et Code de commerce)

A la date d'enregistrement du présent document de base, les actions sont nominatives. En cas d'admission des actions de la Société aux négociations sur un marché réglementé, elles seront nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires.

Les actions pourront être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire sera 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.

En cas d'admission des actions aux négociations sur un marché réglementé, la Société sera 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, aura 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 sera 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 Franchissements de seuils (article 9 des statuts)

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, à compter de l'admission des actions de la Société sur un marché réglementé, 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%, aura 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 devra 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 portera 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-dessous), l'information devra préciser à la Société l'intention de la personne ou des personnes détentrices. A compter du franchissement de ce seuil, une déclaration devra 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 sera tenu, sans préjudice des obligations des propriétaires des actions, d'effectuer les déclarations ci-dessus pour l'ensemble des actions au titre desquelles il sera inscrit.

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<sup>1/3</sup>%, 50%, 66<sup>2/3</sup>%, 90% ou 95% du capital ou des droits de vote de la Société, devra 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 devra 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 Répartition statutaire des bénéfices et paiement des dividendes (articles 11, 24 et 25 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.

Sur le bénéfice de l'exercice diminué, le cas échéant des pertes antérieures, il est prélevé 5% au moins pour constituer le fonds de réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint le dixième du capital social; il reprend son cours lorsque, pour une raison quelconque, la réserve légale est descendue au-dessous de ce dixième.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice de l'exercice, diminué des pertes antérieures, ainsi que des sommes à porter en réserves en application de la loi ou des statuts, et augmenté du report bénéficiaire. Sur ce bénéfice, l'assemblée générale peut prélever toutes sommes qu'elle juge à propos d'affecter à la dotation de tous fonds de réserves facultatives ou de reporter à nouveau.

L'assemblée générale peut décider la mise en distribution de sommes prélevées sur les réserves dont elle a la disposition, en indiquant expressément les postes de réserves sur lesquels les prélèvements sont effectués. Toutefois, les dividendes sont prélevés par priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice.

Les modalités de mise en paiement des dividendes votés par l'assemblée générale sont fixées par elle ou, à défaut, par le conseil d'administration.

L'assemblée générale a la faculté d'accorder aux actionnaires, pour tout ou partie du dividende mis en distribution, une option entre le paiement en numéraire, en actions nouvelles de la Société ou par mise de biens en nature, dans les conditions légales. Lorsqu'un bilan, établi au cours ou à la fin de l'exercice et certifié par un commissaire aux comptes, fait apparaître que la Société, depuis la clôture de l'exercice précédent, après constitution des amortissements et provisions nécessaires, déduction faite s'il y a lieu des pertes antérieures ainsi que des sommes à porter en réserves en application de la loi ou des statuts et compte tenu du report bénéficiaire, a réalisé un bénéfice, il peut être distribué des acomptes sur dividendes avant l'approbation des comptes de l'exercice. Le montant de ces acomptes ne peut excéder le montant du bénéfice ainsi défini.

## CHAPITRE 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 conclu le 6 février 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris ayant pour objet de fixer, sur la période 2006-2010, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, de présenter le programme des investissements prévus par Aéroports de Paris et de déterminer les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris (voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires").
- En application de l'article 3 de la loi du 20 avril 2005 une convention a été conclue le 30 mars 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris 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 paragraphe 6.6.2.4 – "Propriété des actifs, 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 et servitudes").

## CHAPITRE 23

### INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS D'INTERETS

Non applicable.

## CHAPITRE 24

### DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

Les communiqués de la Société et les rapports annuels comprenant notamment les informations financières historiques sur la Société sont accessibles sur le site Internet de la Société à l'adresse suivante: [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr), et une copie peut en être obtenue au siège de la Société, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris (voir également Annexe 11 du présent document de base).

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.

#### **Relation Investisseurs**

Benoît Trochu  
Responsable relations investisseurs  
Téléphone: 01 43 35 73 43  
Adresse: 291 boulevard Raspail, 75014 Paris (siège social).

## **CHAPITRE 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 (voir paragraphe 6.3 – "Description des principales activités d'Aéroports de Paris").

## ANNEXE 1

## COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005

## Compte de résultat consolidé

(en milliers d'euros)

	Notes	Exercice 2005	Exercice 2004
<b>Produit des activités ordinaires</b> .....	8	<b>1.914.580</b>	<b>1.811.726</b>
Autres produits opérationnels courants .....	9	12.258	17.846
Production immobilisée .....	10	47.116	46.580
Production stockée .....		205	(330)
Achats consommés .....		(106.206)	(100.584)
Charges de personnel .....	11	(611.498)	(549.575)
Autres charges opérationnelles courantes .....	12	(685.555)	(693.483)
Dotations aux amortissements .....	13	(262.171)	(252.446)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises .....	13	17.792	20.708
Dotations aux provisions, nettes des reprises .....	13	4.715	(9.489)
<b>Résultat opérationnel courant</b> .....		<b>331.237</b>	<b>290.953</b>
Autres produits et charges opérationnels .....	14	23.462	(16.199)
<b>Résultat opérationnel</b> .....		<b>354.699</b>	<b>274.754</b>
Produits financiers .....	15	61.217	126.018
Charges financières .....	15	(143.756)	(195.345)
<b>Résultat financier</b> .....		<b>(82.539)</b>	<b>(69.326)</b>
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence .....	16	2.868	9.225
<b>Résultat avant impôt</b> .....		<b>275.029</b>	<b>214.653</b>
Impôts sur les résultats .....	17	(95.092)	(64.526)
<b>Résultat de la période</b> .....		<b>179.937</b>	<b>150.126</b>
<i>Résultat attribuable aux intérêts minoritaires</i> .....		-	6.068
<i>Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère</i> .....		179.937	144.058
<b>Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions ordinaires de la société mère (*):</b>			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i> .....	18	2,11	-
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i> .....	18	2,11	-

(\*) Le calcul des résultats par action n'était pas applicable au 31 décembre 2004, le capital d'Aéroports de Paris n'étant pas alors divisé en actions.

## Bilan consolidé

<b>ACTIFS</b> (en milliers d'euros)	Notes	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Immobilisations incorporelles . . . . .	19	30.325	20.871
Immobilisations corporelles . . . . .	20	4.423.613	4.230.764
Immeubles de placement . . . . .	21	305.648	306.633
Participations dans les entreprises mises en équivalence . . . .	16	19.401	29.324
Autres actifs financiers non courants . . . . .	22	167.316	144.992
Actifs d'impôt différé . . . . .	17	1.620	1.466
<b>Actifs non courants</b> . . . . .		<b>4.947.923</b>	<b>4.734.050</b>
Stocks . . . . .	23	5.981	4.794
Clients et comptes rattachés . . . . .	24	345.001	336.492
Autres créances et charges constatées d'avance . . . . .	25	146.658	188.578
Autres actifs financiers courants . . . . .	22	233.093	45.664
Actifs d'impôt exigible . . . . .	17	1.777	35.467
Trésorerie et équivalents de trésorerie . . . . .	26	388.348	173.474
<b>Actifs courants</b> . . . . .		<b>1.120.858</b>	<b>784.468</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b> . . . . .		<b>6.068.781</b>	<b>5.518.519</b>
<hr/>			
<b>CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b> (en milliers d'euros)	Notes	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Capital . . . . .	27	256.085	256.085
Ecarts de conversion . . . . .	27	1.008	(977)
Réserve de juste valeur . . . . .	27	19.302	-
Résultats antérieurs non distribués . . . . .	27	1.574.396	1.449.614
Résultat de la période . . . . .		179.937	144.058
<b>Capitaux propres</b> . . . . .		<b>2.030.727</b>	<b>1.848.780</b>
Emprunts et dettes financières à long terme . . . . .	29	2.571.380	2.304.475
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an . . .	28	374.985	361.265
Autres provisions non courantes . . . . .	28	802	1.532
Passif d'impôt différé . . . . .	17	56.703	56.402
Autres passifs non courants . . . . .	30	33.918	36.367
<b>Passifs non courants</b> . . . . .		<b>3.037.788</b>	<b>2.760.041</b>
Fournisseurs et comptes rattachés . . . . .	31	434.719	405.517
Autres dettes et produits constatés d'avance . . . . .	32	262.316	231.629
Emprunts et dettes financières à court terme . . . . .	29	207.532	202.779
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an . .	28	26.747	28.191
Autres provisions courantes . . . . .	28	33.295	38.671
Passif d'impôt exigible . . . . .	17	35.657	2.912
<b>Passifs courants</b> . . . . .		<b>1.000.266</b>	<b>909.697</b>
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b> . . . . .		<b>6.068.781</b>	<b>5.518.519</b>



## Tableau des flux de trésorerie consolidés

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<b>Exercice 2005</b>	<b>Exercice 2004</b>
<b>Résultat opérationnel</b> .....		<b>354.699</b>	<b>274.754</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions .....		261.056	351.035
- Moins-values (plus-values) de cession d'actifs immobilisés .....		5.594	(1.073)
- Autres .....		(1.774)	(696)
Décalages de paiement des indemnités reçues au titre du terminal 2E .....		38.589	(80.000)
Charges financières hors coût de l'endettement net .....		(513)	(543)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b> .....		<b>657.652</b>	<b>543.477</b>
Diminution (augmentation) des stocks .....		(1.187)	449
Augmentation des clients et autres débiteurs .....		(11.329)	(62.600)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs .....		31.027	53.148
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b> .....		<b>18.510</b>	<b>(9.003)</b>
Impôts sur le résultat payés .....		(28.875)	(145.219)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b> .....		<b>647.287</b>	<b>389.255</b>
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et entreprises associées .....	33	11.050	424
Acquisitions de filiales (nettes de la trésorerie acquise) .....		4	(1.207)
Investissements corporels et incorporels .....	33	(578.925)	(551.916)
Variation des autres actifs financiers .....		8.139	8.025
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles .....		387	709
Produits provenant des cessions de participations non consolidées .....		68	1.108
Dividendes reçus .....		2.971	3.302
Augmentation des fournisseurs d'immobilisations .....		29.916	65.413
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b> ..		<b>(526.390)</b>	<b>(474.142)</b>
Subventions reçues (remboursées) au cours de la période .....		(237)	670
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres .....		-	141
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère .....		(25.174)	(12.036)
Encaissements provenant des emprunts à long terme .....	29	332.461	253.506
Remboursement des emprunts à long terme .....	29	(115.832)	(143.768)
Variation des autres passifs financiers .....		-	(1.889)
Intérêts payés .....		(145.268)	(143.469)
Produits financiers encaissés .....		50.088	56.463
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b> .....		<b>96.038</b>	<b>9.618</b>
Incidence de la première mise en application IAS 32-39 .....		418	-
<b>Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie</b> .....		<b>217.353</b>	<b>(75.269)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période ...	33	163.975	239.244
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période ...	33	381.328	163.975

La capacité d'autofinancement a été retraitée pour inclure l'effet des décalages de paiement entre la comptabilisation des produits d'assurances attendus suite à l'accident du terminal CDG 2E et leurs encaissements effectifs.

## Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Ecart de conversion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
<b>Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2004</b>	<b>255.943</b>	-	-	<b>1.461.650</b>	<b>1.717.593</b>	<b>45.172</b>	<b>1.762.765</b>
Différence de conversion	-	(977)			(977)	-	(977)
<b>Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres</b>	-	<b>(977)</b>	-	-	<b>(977)</b>	-	<b>(977)</b>
Résultat consolidé 2004	-	-		144.058	144.058	6.068	150.126
<b>Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période</b>	-	<b>(977)</b>	-	<b>144.058</b>	<b>143.081</b>	<b>6.068</b>	<b>149.149</b>
Rachat minoritaires	-	-		-	-	(51.240)	(51.240)
Variation du capital	142	-		-	142	-	142
Dividendes	-	-		(12.036)	(12.036)	-	(12.036)
<b>Situation au 31 décembre 2004</b>	<b>256.085</b>	<b>(977)</b>	-	<b>1.593.672</b>	<b>1.848.780</b>	-	<b>1.848.780</b>
Première application des normes IAS 32 & 39			(77)	5.898	5.821		5.821
<b>Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005</b>	<b>256.085</b>	<b>(977)</b>	<b>(77)</b>	<b>1.599.570</b>	<b>1.854.601</b>	-	<b>1.854.601</b>
Différence de conversion		1.985			1.985		1.985
Variation de juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente			19.379		19.379		19.379
<b>Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres</b>	-	<b>1.985</b>	<b>19.379</b>	-	<b>21.364</b>	-	<b>21.364</b>
Résultat consolidé 2005				179.937	179.937	-	179.937
<b>Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période</b>	-	<b>1.985</b>	<b>19.379</b>	<b>179.937</b>	<b>201.300</b>	-	<b>201.300</b>
Dividendes				(25.174)	(25.174)		(25.174)
<b>Situation au 31 décembre 2005</b>	<b>256.085</b>	<b>1.008</b>	<b>19.302</b>	<b>1.754.333</b>	<b>2.030.727</b>	-	<b>2.030.727</b>

Voir les commentaires en note 27.

### 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 2005 ont été établis en conformité avec les normes "IFRS" (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne. Ces états financiers consolidés sont les premiers établis selon le référentiel IFRS.

Afin d'assurer la comparabilité avec les comptes présentés au titre de l'exercice 2005, les comptes de l'exercice 2004 ont été retraités pour les rendre conformes aux IFRS.

Par ailleurs, conformément aux options ouvertes par la norme IFRS 1 - *Première adoption des normes internationales d'information financière*:

- l'intégralité des écarts actuariels cumulés au 1<sup>er</sup> janvier 2004 a été comptabilisée à cette date;
- les écarts de conversion cumulés existants au 1<sup>er</sup> janvier 2004 ont été transférés au poste résultats antérieurs non distribués;
- les réévaluations légales antérieures ont été utilisées en tant que coût présumé des immobilisations concernées;
- les regroupements d'entreprises passés n'ont pas été retraités de façon rétrospective à l'ouverture;
- les normes 32/39 ont été mises en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

L'impact de la transition aux IFRS sur la situation nette, la performance financière et les flux de trésorerie du Groupe sont analysés dans la note 5.

Enfin, conformément à IAS 8.30, Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer certaines normes et interprétations, approuvées par l'Union européenne mais d'application non obligatoire en 2005,

notamment IFRS 7, IFRIC 4 et les amendements IAS 19. Aéroports de Paris n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

## **Note 2 - Remarques liminaires**

Les comptes du groupe Aéroports de Paris arrêtés au 31 décembre 2005 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 30 mars 2006. Aéroports de Paris ("la Société") est une entreprise domiciliée en France.

Nom de la société mère: Aéroports de Paris  
Siège social: 291 boulevard Raspail – 75014 Paris  
Société anonyme au capital de 256.084.500 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 2005.

## **Note 3 - Comparabilité des exercices**

### **3.1. Événements significatifs**

#### *3.1.1. Suites de l'accident en 2004 du Terminal CDG 2E*

Le 17 mars 2005, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a soutenu la proposition du Président de démonter et de reconstruire la toiture de la jetée, considérant que cette solution était la seule qui réponde aux impératifs de sécurité pour les passagers et pour les personnels.

A ce jour l'expertise civile dont les conclusions serviront à apprécier l'étendue des responsabilités des entreprises ayant participé à l'acte de construction n'est pas terminée.

La dépréciation constatée au 31 décembre 2004 pour un montant de 75.520 milliers d'euros sur la partie non effondrée de la jetée a été totalement reprise et un amortissement des immobilisations correspondantes, tenant compte des nouvelles hypothèses de reconstruction de la jetée, a été constitué à hauteur de 67.877 milliers d'euros.

Un protocole d'accord transactionnel, signé le 22 décembre 2005 avec les assureurs de la police unique de chantier a fixé le montant de l'indemnisation due à 112 millions d'euros, dont 80 millions d'euros avaient été comptabilisés dans les comptes dès 2004.

Par ailleurs, en juillet 2005, la compagnie Air France-KLM a présenté un dossier de réclamation aux experts judiciaires chargés de déterminer les causes du sinistre et les éventuels dommages subis par les parties.

Aucune demande n'étant faite à Aéroports de Paris d'une part, le droit à réparation des éventuels préjudices n'étant actuellement pas démontré et, d'autre part, la charge finale de l'éventuelle indemnisation restant dépendante de la part de responsabilités qui sera fixée par les tribunaux lorsqu'ils seront saisis, il n'existe aucun élément d'appréciation qui permette de constituer à ce stade de provisions pour charges.

#### *3.1.2. Transformation en SA*

Conformément aux dispositions de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, l'établissement public Aéroports de Paris (ADP) a été transformé en société anonyme le 22 juillet 2005, suite à la publication au journal officiel des principaux décrets d'application de la loi.

Cette transformation, conduisant à la fixation d'un capital de 256.084.500 euros divisé en 85.361.500 actions de trois euros chacune, entièrement libérées, est toutefois sans incidence sur la présentation des comptes consolidés.

Pierre Graff a été nommé au poste de Président-directeur général d'Aéroports de Paris.

### 3.1.3. Dividende

En vertu d'un arrêté du 22 juillet 2005, un dividende de 25.174 milliers d'euros a été versé à l'Etat en août 2005.

### 3.1.4. Participation des salariés

En vertu du décret n° 2005-1650 du 27 décembre 2005, la société mère Aéroports de Paris est désormais soumise aux dispositions du Code du travail relatives à la participation des salariés et ce, dès la clôture de l'exercice 2005. Le montant enregistré à ce titre en résultat dans les charges de personnel s'élève à 12.185 milliers d'euros.

## 3.2. Changements de méthodes comptables

Les méthodes comptables adoptées sont identiques à celles de l'exercice précédent à l'exception des normes nouvelles ou révisées, d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, que le Groupe a adoptées.

Par ailleurs, les principaux effets de l'application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 des normes IAS 32 – *Instruments financiers: informations à fournir et présentation* et IAS 39 – *Instruments financiers: comptabilisation et évaluation* sont les suivants:

- les titres BCIA (Chine), classés en actifs financiers disponibles à la vente, sont désormais comptabilisés en juste valeur sur la base du cours de bourse de ces titres cotés à Hong Kong. L'impact de ce changement sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> janvier 2005 s'élève à 4.791 milliers d'euros, ventilés entre les "résultats antérieurs non distribués" (+4.868 milliers d'euros) et la "réserve de juste valeur" (-77 milliers d'euros);
- les emprunts sont comptabilisés au coût amorti et les instruments financiers dérivés et autres actifs financiers sont comptabilisés en juste valeur; l'impact de ce changement sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> janvier 2005 s'élève à 1.030 milliers d'euros après impôt différé.

## 3.3. Evolution du périmètre de consolidation

Les mouvements de périmètre enregistrés au cours de l'exercice 2005 concernent:

- l'entrée dans le périmètre de consolidation des sociétés:
  - Aviance France à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005;
  - Alyzia Ramp Assistance créée en mars 2005.

Ces entrées de périmètre sont sans incidence significative sur le bilan consolidé.

- la sortie de la société France Handling, suite à la cession au groupe Vinci en août 2005 de la participation minoritaire de 34,06% précédemment détenue dans cette société. Cette cession s'est traduite en 2005 par une plus-value consolidée de 1.778 milliers d'euros avant impôt;
- la société Serta a été absorbée par Hub télécom (précédemment dénommée ADP Télécom) en décembre 2005 avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Cette opération est sans impact sur les comptes consolidés.

## 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 36 et IAS 40.

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés. Le bilan d'ouverture en IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2004 a été préparé conformément à IFRS 1.

## **4.2. Principes de consolidation**

### *4.2.1. Méthodes de consolidation*

Les comptes consolidés comprennent les comptes de la société Aéroports de Paris ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises et sociétés 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. Lorsque le Groupe apporte ou cède un actif à une entité contrôlée conjointement, la proportion de gain ou de perte résultant de cette transaction est comptabilisée sur la base de la substance de la transaction. Quand le Groupe acquiert des actifs de l'entité contrôlée conjointement, le Groupe ne reconnaît sa part du profit réalisé par l'entreprise contrôlée conjointement relatif à cette transaction qu'à la date à laquelle les actifs en question sont cédés à un tiers indépendant. La coentreprise est consolidée jusqu'à la date à laquelle le Groupe cesse d'avoir le contrôle conjoint de l'entité contrôlée conjointement;
- les sociétés 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 la société 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
• Aéroports	50 ans
• Autres bâtiments	40 à 50 ans
• Aménagements des aéroports et autres bâtiments	10 à 20 ans
• Sécurité	10 à 20 ans
• Equipements des aéroports:	
- 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 lorsque 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.

#### **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 21 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 immeubles de placement, les stocks et les actifs d'impôt différé sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice qu'un actif a subi une perte potentielle de valeur. S'il existe un tel indice, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

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.

Un test de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée a été réalisé au 1<sup>er</sup> janvier 2004, date de transition aux IFRS. Aucune unité génératrice de trésorerie ne nécessite de dépréciation de ses actifs à la lumière de ce test.

#### *4.7.1. Calcul de la valeur recouvrable*

La valeur recouvrable des placements détenus par le Groupe jusqu'à l'échéance et des créances comptabilisés au coût amorti est égale à la valeur des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif d'origine des actifs financiers (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.

La valeur recouvrable des autres 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 au titre de prêts et créances ou de placements détenus jusqu'à l'échéance comptabilisés au coût amorti est reprise si l'augmentation de la valeur recouvrable peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation. La perte de valeur au titre d'un instrument de capitaux propres classé comme disponible à la vente n'est pas reprise par résultat. Si la juste valeur d'un instrument de passif financier classé comme disponible à la vente augmente et que cette augmentation peut être objectivement reliée à un événement survenant après la comptabilisation en résultat de la perte de valeur, cette dernière est reprise et le montant de la reprise est comptabilisé en résultat.

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

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 comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux effectif. Une dépréciation est enregistrée dès lors que la valeur de recouvrement estimée est inférieure à la valeur comptable.

##### 4.9.3. Placements détenus jusqu'à leur échéance

Il s'agit d'actifs financiers non dérivés à revenus fixes ou déterminables à conditions de maturité et revenu déterminées à l'émission et pour lesquels le Groupe a l'intention et les moyens de conserver jusqu'à l'échéance. Après leur comptabilisation initiale à leur juste valeur, ils sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les placements détenus jusqu'à leur échéance font l'objet d'un suivi d'indication objective de dépréciation. Un actif financier est déprécié si sa valeur comptable est supérieure à sa valeur recouvrable estimée lors de tests de dépréciation. La perte de valeur est enregistrée en compte de résultat.

Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe.

##### 4.9.4. Actifs financiers disponibles à la vente

Il s'agit pour le Groupe des titres de participations non consolidés. A 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 évaluation technique 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.

#### 4.10. Titres d'autocontrôle

Les titres d'autocontrôle sont enregistrés en déduction des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement en capitaux propres sans affecter le résultat.

Toutefois, le Groupe ne détient pas de titres d'autocontrôle à ce jour.

#### 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.

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, principalement constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt (*swaps* et *cross currency swaps*) 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 dérivé:

- prix cotés sur un marché organisé pour les obligations cotées et 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 flows futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

#### **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 prévisible ainsi que les différences temporelles déductibles liées à des participations dans des filiales, associées ou coentreprises 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 impôts différés ne sont pas actualisés.

Le groupe fiscalement intégré comprenant la société mère Aéroports de Paris et quatre filiales françaises détenues à plus de 95% - Alyzia Airport Services, Sapser, Locmafer et Financière Assistance - 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.

#### **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. Créances clients**

Les créances clients sont classées dans la catégorie des prêts et créances et sont valorisées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale puis au coût amorti lors des évaluations ultérieures. La juste valeur correspond à la valeur nominale lorsque l'échéance de paiement n'est pas significative.

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 six mois sont également prises en compte dans le calcul des dépréciations des comptes clients lorsque le risque d'irrecouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers, etc.).

Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

#### **4.18. Dettes fournisseurs**

Les dettes fournisseurs sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

#### **4.19. Engagements sociaux**

Donnent lieu à des provisions pour engagements sociaux portées au passif du bilan les avantages suivants du personnel:

- Avantages postérieurs à l'emploi (régimes à prestations définies):
  - les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude;

- les allocations de préretraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977. Les bénéficiaires de ces allocations perçoivent une allocation égale à 65% de la rémunération de la dernière année d'activité;
  - 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 à venir et de leurs ayants droit.
- Autres avantages à long terme:
    - les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris, ainsi que les primes versées concomitamment.

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. 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 1<sup>er</sup> janvier 2004, date de la transition aux IFRS, ont été comptabilisés. S'agissant des écarts actuariels survenus après le 1<sup>er</sup> 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. Lorsque les calculs de l'obligation nette conduisent à un actif pour le Groupe, le montant comptabilisé au titre de cet actif ne peut pas excéder le montant net total:

- des pertes actuarielles nettes cumulées non comptabilisées et du coût des services passés non comptabilisé; et
- de la valeur actualisée de tout remboursement futur du régime ou de diminutions des cotisations futures du régime.

Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées en note 11.

#### **4.20. 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.

#### **4.21. 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.

##### *4.21.1. 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 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.

#### *4.21.2. 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 au preneur. Les critères suivants doivent être analysés:

- Spécificité des actifs à un client sauf à leur apporter des modifications majeures;
- Durée de la convention supérieure ou égale à 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 (assimilée 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.

## **4.22. Comptabilisation des produits**

### *4.22.1. 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.

### *4.22.2. 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.

#### 4.22.3. 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 aéroport au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux".

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 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.

#### 4.23. 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.

#### 4.24. Information sectorielle

Le groupe Aéroports 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 96/67/CE 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 dans le 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.

#### 4.25. 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 1<sup>er</sup> 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.

#### Note 5 - Première application des normes IFRS

##### Impact sur les capitaux propres:

(en milliers d'euros)	1 <sup>er</sup> janvier 2004	31 décembre 2004	1 <sup>er</sup> janvier 2005
<b>Normes françaises</b> .....	1.477.205	1.544.899	1.833.664
<b>Impact des normes:</b>			
-IAS 16 - Immobilisations corporelles <b>(a)</b> .....	423.227	435.091	-
-IAS 17 - Location-financement <b>(b)</b> .....	45.208	45.714	45.714
-IAS 19 - Avantages du personnel <b>(c)</b> .....	(1.404)	(1.078)	(1.078)
-IAS 28 - Participations dans des entreprises associées <b>(d)</b> .....	1.014	1.804	1.804
-IAS 38 - Immobilisations incorporelles <b>(e)</b> .....	6.500	9.571	-
-IAS 32 et 39 - Instruments financiers <b>(h)</b> .....	-	-	6.362
-IFRS 1 - Première adoption des IFRS <b>(f)</b> .....	(26.840)	(24.189)	(24.189)
-IFRS 3 - Regroupements d'entreprises <b>(g)</b> .....	-	60	60
<b>Impact de l'impôt différé correspondant</b> .....	(162.146)	(163.092)	(7.736)
<b>Normes IFRS</b> .....	<b>1.762.764</b>	<b>1.848.780</b>	<b>1.854.601</b>

##### Impact sur le résultat de la période:

(en milliers d'euros)	Exercice 2004
<b>Normes françaises</b> .....	131.940
<b>Impact des normes:</b>	
-IAS 16 – Immobilisations corporelles <b>(a)</b> .....	11.863
-IAS 17 – Location-financement <b>(b)</b> .....	507
-IAS 19 – Avantages du personnel <b>(c)</b> .....	326
-IAS 28 – Participations dans des entreprises associées <b>(d)</b> .....	935
-IAS 38 – Immobilisations incorporelles <b>(e)</b> .....	3.070
-IFRS 1 – Première adoption des IFRS <b>(f)</b> .....	2.371
-IFRS 3 – Regroupements d'entreprises <b>(g)</b> .....	60
<b>Impact de l'impôt différé correspondant</b> .....	(946)
<b>Normes IFRS</b> .....	<b>150.126</b>

Tous les impacts ci-après mentionnés sont exprimés avant effet d'impôt.

#### **(a) IAS 16 – Immobilisations corporelles**

L'application rétrospective de la norme IAS 16 s'est traduite pour l'essentiel par la création de nouveaux composants pour l'infrastructure (couches de surface pour les pistes et routes) et les réseaux (réseaux électriques et thermiques) ainsi que l'allongement de la durée d'utilité des immobilisations corporelles (gros œuvre des aérogares et aires de stationnement). Le Groupe estime en effet que ces nouvelles durées d'utilité traduisent davantage le rythme de consommation des avantages futurs liés aux actifs.

L'incidence de l'allongement de la durée d'utilité s'élève à +423.227 milliers d'euros sur les capitaux propres d'ouverture 2004 et à +11.863 milliers d'euros sur le résultat 2004. L'impact sur les capitaux propres d'ouverture se décompose comme suit:

- Diminution des amortissements cumulés à l'actif . . . . . +426.783 milliers d'euros
- Augmentation des subventions au passif . . . . . -3.395 milliers d'euros
- Autre augmentation au passif . . . . . -160 milliers d'euros

#### **(b) IAS 17 – Contrats de location**

En tant que preneur, Aéroports de Paris comptabilisait déjà en immobilisation un certain nombre d'actifs en location-financement. En tant que bailleur, deux contrats ont été requalifiés en location-financement (Hangars Air France H4 Charles de Gaulle et H6 Orly) et font désormais l'objet d'un reclassement en créances financières. L'impact de cette requalification sur les capitaux propres d'ouverture au 1<sup>er</sup> janvier 2004 est de 45.208 milliers d'euros et 507 milliers d'euros sur le résultat 2004.

#### **(c) IAS 19 – Avantages du personnel**

La mise en œuvre d'IAS 19 a conduit à identifier quelques avantages complémentaires au titre d'engagements en faveur du personnel portés par les filiales (-1.404 milliers d'euros sur les capitaux propres d'ouverture, +326 milliers d'euros sur le résultat 2004).

#### **(d) IAS 28 – Participation dans des entreprises associées**

En vertu d'IAS 28, la mise en équivalence de SETA (Mexique) à hauteur de 25,5% tient compte désormais de la quote-part de 15% que cette dernière détient dans GACN et dans laquelle elle exerce une influence notable.

#### **(e) IAS 38 – Immobilisations incorporelles**

La mise en œuvre d'IAS 38 s'est traduite par la décomptabilisation de l'apport de clientèle effectué par Aéroports de Paris au profit de sa filiale Hub télécom (-3.709 milliers d'euros sur les capitaux propres d'ouverture et +3.709 milliers d'euros sur le résultat 2004).

Par ailleurs, l'allongement des durées d'utilité des actifs incorporels afin de s'aligner à leur durée de vie réelle a entraîné une hausse de 10.210 milliers d'euros des capitaux propres d'ouverture et une majoration de la dotation aux amortissements 2004 de 639 milliers d'euros.

#### **(f) IFRS 1 – Première adoption des Normes internationales d'information financière**

Conformément à l'option offerte par IFRS 1 aux nouveaux adoptants du référentiel international, les écarts actuariels accumulés ont été comptabilisés au 1<sup>er</sup> janvier 2004 et l'étalement des écarts actuariels à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 ne portera que sur les seuls écarts dégagés après cette date.

#### **(g) IFRS 3 – Regroupements d'entreprises**

Selon IFRS 3, l'écart d'acquisition positif n'est pas amorti mais fait l'objet d'un test annuel de dépréciation.

Le Groupe a choisi d'utiliser au 1<sup>er</sup> janvier 2004 l'exception offerte par IFRS 1 au retraitement rétrospectif des amortissements antérieurs. Sur cette base, seule la dotation aux amortissements des écarts d'acquisition enregistrée en 2004 a été annulée et les résultats des exercices présentés ne comportent plus d'amortissements.

## (h) IAS 32 et 39 – Instruments financiers

En application des normes IAS 32 et 39 relatives aux instruments financiers, le Groupe a procédé aux retraitements suivants avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005:

- comptabilisation en juste valeur des titres BCIA (impact positif de 4.791 milliers d'euros sur les capitaux propres);
- comptabilisation des emprunts au coût amorti (impact positif de 555 milliers d'euros sur les capitaux propres);
- évaluation en juste valeur des instruments dérivés, swaps pour l'essentiel (impact positif de 598 milliers d'euros sur les capitaux propres);
- évaluation pour leur juste valeur d'actifs financiers, essentiellement des parts détenues dans des SICAV (impact positif de 418 milliers d'euros sur les capitaux propres).

Les impacts des normes sur les états financiers sont synthétisés dans les tableaux de transition suivants :

### Tableau de passage du compte de résultat de l'exercice 2004:

Notes	5(a) & 5(e) 5(b) 5(e) 5(f)							Année 2004
	Reclassements et retraitements							
Année 2004	Normes CRC	Reclassements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Normes IFRS
COMPTE DE RESULTAT			IAS 16 & 38 (Durées d'amortissements)	IAS 17 (Location finance-ment)	IAS 38 (Immo. Incorpo-Relles)	IFRS 1	Autres	
Libellé CRC/IFRS								
<b>Chiffres d'affaires / Produit des activités ordinaires</b>	<b>1.820.857</b>	-		<b>(9.131)</b>			-	<b>1.811.726</b>
Autres produits d'exploitation/ Autres produits opérationnels courants	132.992	(114.153)			(712)	(280)	(1)	17.846
Production immobilisée	-	46.580					-	46.580
Production stockée	-	(330)					-	(330)
Achats consommés	(100.576)	(8)					-	(100.584)
Charges de personnel	(549.785)	(2.767)				2.651	326	(549.575)
Autres charges d'exploitation/ Autres charges opérationnelles courantes	(571.671)	(127.748)		1.455	4.421		60	(693.483)
Impôts et taxes	(95.133)	95.133					-	-
Dotations aux amortissements et provisions / Dotations aux amortissements	(329.472)	64.093	11.224	1.706			3	(252.446)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	-	20.708					-	20.708
Dotations aux provisions nettes de reprises		(9.489)					-	(9.489)
<b>Résultat d'exploitation / Résultat opérationnel courant</b>	<b>307.212</b>	<b>(27.981)</b>	<b>11.224</b>	<b>(5.970)</b>	<b>3.709</b>	<b>2.371</b>	<b>388</b>	<b>290.953</b>
Autres produits et charges opérationnelles	-	(16.199)					-	(16.199)
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>307.212</b>	<b>(44.180)</b>	<b>11.224</b>	<b>(5.970)</b>	<b>3.709</b>	<b>2.371</b>	<b>388</b>	<b>274.754</b>
<b>Charges et produits financiers</b>	<b>(94.044)</b>	<b>18.242</b>		<b>6.477</b>			<b>(1)</b>	<b>(69.326)</b>
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	-	8.290					935	9.225
Charges et produits exceptionnels	(25.878)	25.878					-	-
<b>Résultat avant impôts des activités poursuivies</b>	<b>187.290</b>	<b>8.230</b>	<b>11.224</b>	<b>507</b>	<b>3.709</b>	<b>2.371</b>	<b>1.322</b>	<b>214.653</b>
Impôt sur les résultats	(63.580)	-	537	(174)		(1.180)	(130)	(64.527)
Quote-part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	8.290	(8.290)					-	-
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition	(60)	60					-	-
<b>Résultat de la période</b>	<b>131.940</b>	-	<b>11.761</b>	<b>333</b>	<b>3.709</b>	<b>1.191</b>	<b>1.192</b>	<b>150.126</b>
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires	6.069	-					(1)	6.068
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux de la société mère	125.871	-	11.761	333	3.709	1.191	1.193	144.058

**Tableau de passage du bilan au 31 décembre 2004:**

<i>Notes</i>		5(a) & 5(e)	5(b)	5(e)	5(f)			
<b>ACTIFS</b>	<b>Au 31 décembre 2004</b>	<b>Reclassements et retraitements</b>						<b>Au 31 décembre 2004</b>
<i>Libellé CRC/IFRS</i>	<b>Normes CRC</b>	<b>Reclassements</b>	<b>Retraitements</b>	<b>Retraitements</b>	<b>Retraitements</b>	<b>Retraitements</b>	<b>Retraitements</b>	<b>Normes IFRS</b>
			<b>IAS 16 &amp; 38 (Durées d'amortissements)</b>	<b>IAS 17 (Location financement)</b>	<b>IAS 38 (Immo. Incorporées)</b>	<b>IFRS 1</b>	<b>Autres</b>	
Ecarts d'acquisitions	37	(37)					-	-
Immobilisations incorporelles	11.289	(49)	9.571				60	20.871
Immobilisations corporelles	4.116.448	(324.330)	438.646				-	4.230.764
Immeubles de placement		324.419		(17.186)			-	306.633
Participations dans les entreprises mises en équivalence	27.522	(2)					1.804	29.324
Titres de participation non consolidés	75.320	(75.320)					-	-
Autres immobilisations financières / Autres actifs financiers non courants	49.719	38.973		56.300			-	144.992
Actifs d'impôt différé		(7.079)				8.329	216	1.466
<b>Actifs non courants</b>	<b>4.280.335</b>	<b>(43.425)</b>	<b>448.217</b>	<b>38.514</b>	<b>-</b>	<b>8.329</b>	<b>2.080</b>	<b>4.734.050</b>
Stocks	4.793	1					-	4.794
Clients et comptes rattachés	336.493	(1)					-	336.492
Autres créances et comptes de régularisation / Autres créances et charges constatées d'avance	336.971	(148.393)					-	188.578
Autres actifs financiers courants		38.464		7.200			-	45.664
Actifs d'impôt exigible		35.467					-	35.467
Valeurs mobilières de placement	148.786	(148.786)					-	-
Disponibilités / Trésorerie et équivalents de trésorerie	24.688	148.786					-	173.474
<b>Actifs courants</b>	<b>851.731</b>	<b>(74.462)</b>	<b>-</b>	<b>7.200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>784.469</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b>	<b>5.132.066</b>	<b>(117.887)</b>	<b>448.217</b>	<b>45.714</b>	<b>-</b>	<b>8.329</b>	<b>2.080</b>	<b>5.518.519</b>

<i>Notes</i>		5(a) & 5(e)	5(b)	5(e)	5(f)			
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	Au 31 décembre 2004	Reclassements et retraitements						Au 31 décembre 2004
	Normes CRC	Reclassements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Retraitements	Normes IFRS
<i>Libellé CRC/IFRS</i>			IAS 16 & 38 (Durées d'amortissements)	IAS 17 (Location financement)	IAS 38 (Immo. Incorporées)	IFRS 1	Autres	
Capital	256.085							256.085
Ecarts de conversion	(5.297)	4.465					(145)	(977)
Réserves consolidées / Résultats antérieurs non distribués	1.168.240	(4.464)	277.004	29.640	(3.709)	(17.051)	(46)	1.449.614
Résultat de la période	125.871		11.761	333	3.709	1.191	1.193	144.058
<b>Capitaux propres</b>	<b>1.544.899</b>	<b>1</b>	<b>288.765</b>	<b>29.973</b>	<b>-</b>	<b>(15.860)</b>	<b>1.002</b>	<b>1.848.780</b>
Provisions pour risques et charges	404.394	(404.394)					-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	2.507.140	(202.665)					-	2.304.475
Engagements sociaux – part à plus d'un an		335.998				24.189	1.078	361.265
Autres provisions non courantes		1.532					-	1.532
Passifs d'impôt différé		(115.236)	155.897	15.741			-	56.402
Autres passifs non courants		32.812	3.555				-	36.367
<b>Passifs non courants</b>	<b>2.911.534</b>	<b>(351.953)</b>	<b>159.452</b>	<b>15.741</b>	<b>-</b>	<b>24.189</b>	<b>1.078</b>	<b>2.760.041</b>
Fournisseurs et comptes rattachés	216.557	188.960					-	405.517
Autres dettes et comptes de régularisation / Autres dettes et produits constatés d'avance	459.076	(227.448)					-	231.628
Emprunts et dettes financières à court terme		202.779					-	202.779
Engagements sociaux – part à moins d'un an		28.191					-	28.191
Autres provisions courantes		38.671					-	38.671
Passifs d'impôt exigible		2.912					-	2.912
<b>Passifs courants</b>	<b>675.633</b>	<b>234.065</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>909.698</b>
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS</b>	<b>5.132.066</b>	<b>(117.887)</b>	<b>448.217</b>	<b>45.714</b>	<b>-</b>	<b>8.329</b>	<b>2.080</b>	<b>5.518.519</b>

Le tableau de réconciliation suivant résume les impacts principaux du bilan consolidé de l'application des normes IAS 32 et 39 au 1<sup>er</sup> janvier 2005:

<i>Notes</i>		(h-1)	(h-2)	(h-3)		
<b>ACTIFS</b>				<b>Retraitement des dérivés</b>		
<i>(en milliers d'euros)</i>	<b>Au 31 décembre 2004 hors normes IAS 32/39</b>	<b>Retraitement des actifs</b>	<b>Retraitement des emprunts</b>	<b>Dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</b>	<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2005 y compris normes IAS 32/39</b>
Immobilisations incorporelles . . . . .	20.871	-	-	-	-	20.871
Immobilisations corporelles . . . . .	4.230.764	-	-	-	-	4.230.764
Immeubles de placement . . . . .	306.633	-	-	-	-	306.633
Participations dans les entreprises mises en équivalence . . . . .	29.324	-	-	-	-	29.324
Autres actifs financiers non courants . . . . .	144.992	4.791	-	-	-	149.783
Actifs d'impôt différé . . . . .	1.466	-	-	-	-	1.466
<b>Actifs non courants</b>	<b>4.734.050</b>	<b>4.791</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.738.841</b>
Stocks . . . . .	4.794	-	-	-	-	4.794
Clients et comptes rattachés . . . . .	336.492	-	-	-	-	336.492
Autres créances et charges constatées d'avance . . . . .	188.578	-	(7.910)	-	-	180.668
Autres actifs financiers courants . . . . .	45.664	-	-	442	77.653	123.759
Actifs d'impôt exigible . . . . .	35.467	-	-	-	-	35.467
Trésorerie et équivalents de trésorerie . . . . .	173.474	418	-	-	-	173.892
<b>Actifs courants</b>	<b>784.468</b>	<b>418</b>	<b>(7.910)</b>	<b>442</b>	<b>77.653</b>	<b>855.071</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS . . . . .</b>	<b>5.518.519</b>	<b>5.209</b>	<b>(7.910)</b>	<b>442</b>	<b>77.653</b>	<b>5.593.913</b>

Notes	(h-1)	(h-2)	(h-3)			
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS (en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004 hors normes IAS 32/39	Retraitement des actifs	Retraitement des emprunts	Retraitement des dérivés		Au 1 <sup>er</sup> janvier 2005 y compris normes IAS 32/39
				Dérivés non qualifiés de couverture	Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	
Capital .....	256.085	-	-	-	-	256.085
Ecart de conversion .....	(977)	-	-	-	-	(977)
Réserve de juste valeur .....	-	(77)	-	-	-	(77)
Résultats antérieurs non distribués .....	1.449.614	5.142	365	391	-	1.455.512
Résultat de la période .....	144.058	-	-	-	-	144.058
<b>Capitaux propres</b>	<b>1.848.780</b>	<b>5.065</b>	<b>365</b>	<b>391</b>	<b>-</b>	<b>1.854.601</b>
Emprunts et dettes financières à long terme ..	2.304.475	-	(7.137)	(9.705)	73.158	2.360.791
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an .....	361.265	-	-	-	-	361.265
Autres provisions non courantes .....	1.532	-	-	-	-	1.532
Passif d'impôt différé .....	56.402	144	191	206	-	56.943
Autres passifs non courants .....	36.367	-	-	-	-	36.367
<b>Passifs non courants</b>	<b>2.760.041</b>	<b>144</b>	<b>(6.946)</b>	<b>(9.499)</b>	<b>73.158</b>	<b>2.816.898</b>
Fournisseurs et comptes rattachés .....	405.517	-	-	-	-	405.517
Autres dettes et produits constatés d'avance .....	231.629	-	(1.329)	-	(2.794)	227.506
Emprunts et dettes financières à court terme .....	202.779	-	-	9.550	7.289	219.618
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an .....	28.191	-	-	-	-	28.191
Autres provisions courantes .....	38.671	-	-	-	-	38.671
Passif d'impôt exigible .....	2.912	-	-	-	-	2.912
<b>Passifs courants</b>	<b>909.697</b>	<b>-</b>	<b>(1.329)</b>	<b>9.550</b>	<b>4.495</b>	<b>922.413</b>
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS .....</b>	<b>5.518.519</b>	<b>5.209</b>	<b>(7.910)</b>	<b>442</b>	<b>77.653</b>	<b>5.593.913</b>

### (h-1) Retraitement des actifs

Les titres BCIA classés dans la catégorie des actifs disponibles à la vente ont été évalués à leur juste valeur par rapport à leur coût d'acquisition, à ce titre il a été constaté une perte de 77 milliers d'euros en réserve de juste valeur. La provision pour dépréciation des titres comptabilisée sur la base d'une valeur d'utilité en normes françaises a été reprise par la contrepartie Résultats antérieurs non distribués pour 4.868 milliers d'euros.

Les OPCVM monétaires classés dans la rubrique Trésorerie et équivalents de trésorerie ont été évalués à la juste valeur, la réévaluation constatée de 418 milliers d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2005 a été comptabilisée dans les résultats antérieurs non distribués.

### (h-2) Retraitement des emprunts au coût amorti

Selon le référentiel IFRS, les coûts de transaction et les primes d'émission directement rattachés et identifiés à l'émission d'un passif financier sont initialement enregistrés en diminution de ce passif dans le cadre de leur comptabilisation au coût amorti via le taux d'intérêt effectif. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'impact de ce retraitement conduit à une diminution des dettes financières de 7.137 milliers d'euros.

### (h-3) Dérivés qualifiés de couverture et non qualifiés de couverture

Le Groupe utilise des instruments dérivés de taux (*swap*) et de change (*cross currency swap*) pour couvrir une partie de sa dette financière. Ces dérivés sont éligibles à la comptabilité de couverture de juste valeur du fait de leur adossement à une dette à taux fixe identifiée. La variation de juste valeur du

dérivé enregistrée en résultat financier est alors compensée symétriquement par la variation de valeur de la dette couverte également comptabilisée en résultat financier. Au titre de la comptabilité de couverture de juste valeur, les dettes financières ont été réévaluées de 73.158 milliers d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la juste valeur des *swaps* a été inscrite pour 78.095 milliers d'euros à l'actif du bilan et pour 16.839 milliers d'euros au passif du bilan.

Un *swap* de change (*cross currency swap* prêteur dollars US à taux variable et emprunteur euro à taux variable) couvre parfaitement le risque de change d'une dette à taux variable libellée en dollars. En normes françaises, la dette en dollars USD était comptabilisée au cours couvert. En règles IFRS, la dette USD est réévaluée au cours de clôture en contrepartie du résultat, le *swap* de change non qualifié comptablement de couverture est évalué à sa juste valeur au bilan en contrepartie du résultat. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, le *swap* de change est inscrit au passif du bilan pour une contre valeur de 9.550 milliers d'euros, de manière symétrique la dette a été réévaluée au cours de clôture entraînant une diminution de celle-ci pour 9.705 milliers d'euros.

Par ailleurs, le principal impact de la transition aux IFRS sur le tableau des flux de trésorerie est le reclassement, en dehors de la capacité d'autofinancement, de la charge d'impôt sur les résultats, ainsi que des charges nettes sur endettement financier, ces dernières étant désormais classées au niveau du flux net de trésorerie lié aux opérations de financement. Ainsi en 2004, la capacité d'autofinancement passe de 394.153 milliers d'euros en normes françaises à 543.477 milliers d'euros en normes IFRS.

## Note 6 - Soldes intermédiaires de gestion

(en milliers d'euros)	Notes	Exercice 2005	Exercice 2004	Variation 2005 / 2004
<b>Produit des activités ordinaires</b>	8	<b>1.914.580</b>	<b>1.811.726</b>	<b>+5,7%</b>
Production immobilisée et stockée		47.321	46.250	+2,3%
<b>Production de l'exercice</b>		<b>1.961.901</b>	<b>1.857.976</b>	<b>+5,6%</b>
Achats consommés		(106.206)	(100.584)	+5,6%
Services et charges externes	12	(522.766)	(519.979)	+0,5%
<b>Valeur ajoutée</b>		<b>1.332.929</b>	<b>1.237.413</b>	<b>+7,7%</b>
Charges de personnel	11	(611.498)	(549.575)	+11,3%
Impôts et taxes	12	(114.807)	(94.269)	+21,8%
Autres charges d'exploitation	12	(47.982)	(79.234)	-39,4%
Autres produits opérationnels courants	9	12.258	17.846	-31,3%
Dépreciations de créances, nettes de reprises	13	16.745	20.093	-16,7%
Dotations aux provisions, nettes des reprises	13	4.715	(9.489)	-149,7%
<b>EBITDA</b>		<b>592.361</b>	<b>542.784</b>	<b>+9,1%</b>
Dotations aux amortissements	13	(262.171)	(252.446)	+3,9%
Dépreciations d'immobilisations, nettes de reprises	13	1.047	615	+70,2%
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>331.237</b>	<b>290.953</b>	<b>+13,8%</b>
Autres produits et charges opérationnels	14	23.462	(16.199)	-244,8%
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>354.699</b>	<b>274.754</b>	<b>+29,1%</b>
Résultat financier	15	(82.539)	(69.326)	+19,1%
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	16	2.868	9.225	-68,9%
<b>Résultat avant impôt</b>		<b>275.029</b>	<b>214.653</b>	<b>+28,1%</b>
Impôts sur les résultats	17	(95.092)	(64.526)	+47,4%
<b>Résultat de la période</b>		<b>179.937</b>	<b>150.126</b>	<b>+19,9%</b>
<i>Résultat attribuable aux intérêts minoritaires</i>		-	6.068	-100,0%
<i>Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère</i>		179.937	144.058	+24,9%



## Note 7 - Information sectorielle

### 7.1 Segmentation primaire

Les revenus et le résultat du groupe Aéroports de Paris se décomposent de la manière suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005					Total
	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	
Produit des activités ordinaires	1.600.606	167.851	162.124	199.846	(215.847)	1.914.580
- dont produits réalisés avec des tiers	1.502.707	128.168	118.356	165.349		1.914.580
- dont produits inter-segment	97.899	39.683	43.768	34.497	(215.847)	0
Dotation aux amortissements	(215.430)	(3.025)	(32.499)	(11.393)	321	(262.026)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	13.281	1.125	3.843	2.971	(827)	20.393
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	377.447	(10.945)	34.406	16.169	(480)	416.597
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	403.387	(12.154)	33.802	16.106	(480)	440.661
Résultat des participations mises en équivalence		(286)	2.034	1.120		2.868
Frais de siège						(85.477)
Autres charges non affectables						(484)
Charges financières nettes						(82.539)
Impôt sur les sociétés						(95.092)
Résultat net						179.937

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2004					Total
	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	
Produit des activités ordinaires	1.498.321	168.445	158.289	170.663	(183.992)	1.811.726
- dont produits réalisés avec des tiers	1.399.829	144.390	115.584	151.923		1.811.726
- dont produits inter-segment	98.492	24.055	42.705	18.740	(183.992)	0
Dotation aux amortissements	(203.431)	(3.065)	(35.495)	(10.570)	321	(252.240)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	1.506	52	4.407	5.547	(450)	11.062
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	324.506	(4.678)	38.151	15.063	(1.229)	371.813
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	308.307	(4.678)	38.151	15.063	(129)	356.714
Résultat des participations mises en équivalence	-	658	5.829	2.738	0	9.225
Frais de siège						(81.292)
Autres charges non affectables						(669)
Charges financières nettes						(69.326)
Impôt sur les sociétés						(64.526)
Résultat net						150.126

Les actifs et les passifs du Groupe, ainsi que les investissements, se répartissent par segment de la manière suivante:

Au 31 décembre 2005						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
<b>Actifs alloués au segment</b> .....	<b>4.693.019</b>	<b>51.696</b>	<b>578.648</b>	<b>130.696</b>	<b>(45.743)</b>	<b>5.408.316</b>
<i>dont Participations mises en équivalence</i> .....			5.674	13.737		19.411
Actifs non affectés .....						660.465
Total des actifs .....						6.068.781
<b>Passifs alloués au segment</b> .....	<b>868.254</b>	<b>120.748</b>	<b>98.109</b>	<b>58.206</b>	<b>(47.687)</b>	<b>1.097.630</b>
<i>dont Participations mises en équivalence</i> .....			802			802
Passifs non affectés .....						2.940.424
Capitaux propres .....						2.030.727
Total des capitaux propres et passifs .....						6.068.781
<b>Investissements du segment</b> .....	<b>525.606</b>	<b>2.725</b>	<b>33.559</b>	<b>17.035</b>	<b>-</b>	<b>578.925</b>

Au 31 décembre 2004						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
<b>Actifs alloués au segment</b> .....	<b>4.364.395</b>	<b>64.792</b>	<b>584.754</b>	<b>165.615</b>	<b>(54.820)</b>	<b>5.124.736</b>
<i>dont Participations mises en équivalence</i> .....		9.565	4.370	15.391		29.326
Actifs non affectés .....						393.783
Total des actifs .....						5.518.519
<b>Passifs alloués au segment</b> .....	<b>818.828</b>	<b>103.688</b>	<b>96.380</b>	<b>67.632</b>	<b>(57.022)</b>	<b>1.029.506</b>
<i>dont Participations mises en équivalence</i> .....			1.531			1.531
Passifs non affectés .....						2.640.233
Capitaux propres .....						1.848.780
Total des capitaux propres et passifs .....						5.518.519
<b>Investissements du segment</b> .....	<b>511.376</b>	<b>473</b>	<b>23.593</b>	<b>16.474</b>	<b>-</b>	<b>551.916</b>

## 7.2 Information complémentaire

L'information complémentaire relative au résultat, aux actifs et aux investissements des plates-formes aéroportuaires faisant partie intégrante du segment des Services aéroportuaires s'établit comme suit:

(en milliers d'euros)	Exercice 2005				Exercice 2004			
	Paris - Charles de Gaulle	Paris - Orly	Autres	Total Segment	Paris - Charles de Gaulle	Paris - Orly	Autres	Total Segment
Produit des activités ordinaires	1.151.869	420.865	27.872	1.600.606	1.074.834	400.321	23.166	1.498.321
Dotation aux amortissements	(160.739)	(49.636)	(5.055)	(215.430)	(156.288)	(43.763)	(3.381)	(203.431)
Autres produits (charges) sans contrepartie de trésorerie	10.515	2.226	540	13.281	(8.807)	10.357	(44)	1.506
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	312.947	70.297	(5.797)	377.447	255.166	72.130	(2.791)	324.506
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	341.943	67.476	(6.032)	403.387	238.967	72.130	(2.791)	308.307
Investissements	450.963	65.090	9.553	525.606	427.386	79.240	4.750	511.376

## Note 8 - Produit des activités ordinaires

Au 31 décembre 2005, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Redevances aéronautiques .....	621.527	580.428
Redevances spécialisées .....	90.250	75.337
Activités commerciales .....	256.261	246.936
Parcs et accès .....	135.457	120.310
Prestations industrielles .....	60.959	58.220
Taxe d'aéroport .....	308.773	298.200
Recettes locatives .....	168.870	156.640
Assistance aéroportuaire .....	128.106	144.381
Autres recettes .....	144.377	131.275
<b>Total .....</b>	<b>1.914.580</b>	<b>1.811.726</b>

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions Exercice 2005	Contributions Exercice 2004
Aéroports de Paris .....	1.814.931	(62.529)	1.752.402	1.657.556
ADP ingénierie .....	27.460	(620)	26.840	26.107
ADP Management .....	7.867	(420)	7.447	2.691
Hub télécom / Serta <sup>(1)</sup> .....	71.322	(31.439)	39.883	39.404
Alyzia Airport Services .....	19.086	(19.051)	35	636
Alyzia Handling .....	23.007	(19.281)	3.726	3.022
Sapser .....	27.932	(25.260)	2.672	7.661
Alyzia Surete .....	27.475	(27.088)	387	14
Locmafer .....	4.932	(4.069)	863	590
Aviance France .....	7.915	(7.915)	-	-
Alyzia Ramp Assistance .....	7.219	(7.200)	19	-
Société de Distribution Aéroportuaire <sup>(2)</sup> .....	80.306		80.306	74.045
<b>Total .....</b>	<b>2.119.452</b>	<b>(204.872)</b>	<b>1.914.580</b>	<b>1.811.726</b>

(1) Serta a été absorbée par Hub télécom avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

(2) Société de Distribution Aéroportuaire étant intégrée proportionnellement, les montants apparaissant sur cette ligne ne représentent que 49% du produit des activités ordinaires de cette entité.

## Note 9 - Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat .....	1.774	3.358
Plus-values de cessions d'immobilisations .....	1.787	1.075
Autres produits .....	8.697	13.413
<b>Total .....</b>	<b>12.258</b>	<b>17.846</b>

La plus-value de cessions d'immobilisations figurant en 2005 est principalement constituée de la plus-value dégagée sur la cession des titres France Handling, soit 1.778 milliers d'euros avant impôt.

## Note 10 - Production immobilisée

La production immobilisée s'analyse ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) .....	42.372	44.346
Autres .....	4.744	2.234
<b>Total</b> .....	<b>47.116</b>	<b>46.580</b>

Les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de charges internes, principalement des coûts de personnel.

## Note 11 – Coût des avantages du personnel

### 11.1 Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Salaires et traitements .....	397.001	372.322
Charges sociales .....	175.436	164.090
Participation et intéressement .....	26.784	13.372
Dotations aux provisions pour engagements sociaux .....	36.482	31.800
Reprises de provisions pour engagements sociaux .....	(24.205)	(32.010)
<b>Total</b> .....	<b>611.498</b>	<b>549.575</b>

L'évolution des charges de personnel par rapport à l'exercice précédent, soit +11,3%, est notamment impactée par les éléments suivants:

- les mesures salariales .....
- l'évolution du G.V.T (Glissement Vieillesse Technicité) .....
- l'évolution de l'effectif moyen à périmètre comparable .....
- la participation des salariés due pour la première fois au niveau de la société-mère (cf. note 3.1.4) .....
- l'entrée d'Aviance France et Alyzia Ramp Assistance dans le périmètre de consolidation .....

Les effectifs à la clôture se ventilent comme suit:

	Exercice 2005	Exercice 2004
Cadres .....	1.502	1.388
Agents de maîtrise .....	5.149	5.123
Employés et ouvriers .....	4.037	3.710
<b>Effectif total</b> .....	<b>10.688</b>	<b>10.221</b>
Dont		
Aéroports de Paris .....	7.955	8.172
ADP ingénierie .....	197	162
ADP Management .....	21	15
Groupe Alyzia .....	2.074	1.485
Hub télécom .....	239	203
Société de Distribution Aéroportuaire (49%) .....	202	184

L'effectif moyen, toutes catégories confondues, s'établit ainsi:

	Exercice 2005	Exercice 2004
Effectif moyen .....	10.294	9.652

## 11.2 Avantages du personnel à long terme

### 11.2.1. 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 licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale).

Les sommes provisionnées représentent le cumul des droits acquis aux agents à ce titre.

#### b. Protocole d'accord de régime de départ anticipé (PARDA)

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 préretraite 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.

#### c. Régime 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.

#### d. Couverture santé

Les agents d'Aéroports de Paris ont la possibilité d'adhérer à quatre mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90% du personnel).

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 pré-retraités.

e. 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.

f. 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).

11.2.2. *Hypothèses de calcul*

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes:

	Cadres	Haute Maîtrise	Employés & Maîtrise	Global Aéroports de Paris
Taux d'actualisation .....	-	-	-	4,15%
Taux attendu de rendement des actifs du régime .....	-	-	-	4,50%
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	-

(\*) Cet âge est augmenté de 2 ans à partir de 2011.

11.2.3. *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)

	Exercice 2005					
	IFC	PARDA	Retraite des pompiers	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture ...	196.318	89.094	2.412	152.656	1.538	442.018
Incidence des entrées de périmètre .....	-	-	-	-	-	-
Ecart actuariel de la période .....	(649)	(3.418)	157	675	(39)	(3.274)
Actualisation de l'engagement .....	7.950	3.287	101	6.420	65	17.823
Coût des services passés ....	373	-	-	-	-	373
Droits acquis au cours de la période .....	10.412	1.425	49	5.865	87	17.838
Prestations services .....	(15.428)	(19.261)	(30)	(2.986)	(68)	(37.773)
<b>Valeur actualisée de l'engagement à la clôture</b>	<b>198.975</b>	<b>71.127</b>	<b>2.689</b>	<b>162.630</b>	<b>1.583</b>	<b>437.004</b>
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture .....	(14.892)	(495)	(210)	-	-	(15.597)
Ecart actuariel non comptabilisés .....	1.296	(8.816)	39	(12.194)	-	(19.675)
<b>Passifs comptabilisés au bilan</b>	<b>185.379</b>	<b>61.816</b>	<b>2.518</b>	<b>150.436</b>	<b>1.583</b>	<b>401.732</b>
Coût financier de l'actualisation de l'engagement .....	7.950	3.287	101	6.420	65	17.823
Rendement attendu des actifs financiers du régime .....	(1.133)	(18)	(19)	-	-	(1.170)
Amortissement des écarts actuariels .....	2	1.691	(36)	-	(39)	1.618
Coût des services passés ....	373	-	1	-	-	374
Coût des services rendus au cours de la période .....	10.412	1.425	49	5.865	87	17.838
<b>Charge de la période</b>	<b>17.603</b>	<b>6.385</b>	<b>96</b>	<b>12.285</b>	<b>113</b>	<b>36.482</b>

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Dettes actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	<b>Dettes actuarielle nette</b>	Ecart actuariels différés	<b>Provision nette</b>
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2005</b> .....	442.018	(27.666)	<b>414.352</b>	(24.893)	<b>389.459</b>
Effet de l'actualisation .....	17.823	-	<b>17.823</b>	-	<b>17.823</b>
Coût des services passés .....	373	1	<b>374</b>	-	<b>374</b>
Droits acquis au cours de l'exercice ..	17.838	-	<b>17.838</b>	-	<b>17.838</b>
Produits financiers .....	-	(1.170)	<b>(1.170)</b>	-	<b>(1.170)</b>
Nouveaux écarts actuariels .....	(3.274)	(326)	<b>(3.600)</b>	3.600	-
Amortissements des écarts actuariels .....	-	-	-	1.618	<b>1.618</b>
Flux de trésorerie:					
- Paiements aux bénéficiaires ...	(37.773)	-	<b>(37.773)</b>	-	<b>(37.773)</b>
- Cotisations versées .....	-	(788)	<b>(788)</b>	-	<b>(788)</b>
- Paiements reçus de tiers .....	-	14.352	<b>14.352</b>	-	<b>14.352</b>
<b>Au 31 décembre 2005</b> .....	<b>437.004</b>	<b>(15.597)</b>	<b>421.407</b>	<b>(19.675)</b>	<b>401.732</b>

#### 11.2.4. Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des anciens salariés a été évalué au 31 décembre 2005 à: *(en milliers d'euros)*

• Actifs .....	79.660
• Anciens salariés .....	82.970
• <b>Total</b> .....	<b>162.630</b>

Le coût des services rendus et le coût financier pour l'exercice 2005 ressortent à: *(en milliers d'euros)*

• Coût des services rendus .....	5.865
• Coût financier .....	6.420
• <b>Total</b> .....	<b>12.285</b>

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%:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Augmentation d'un point de pourcentage	Diminution d'un point de pourcentage
Engagement .....	(30.140)	40.443
Coût des services rendus et coût financier .....	(2.969)	4.231

#### 11.2.5. Expérience des régimes à prestations définies

Les tableaux suivants présentent ces informations pour chacun des types d'engagement identifié pour l'établissement des comptes.

Le paragraphe 120A d'IAS 19 indique que doivent être mentionnés les éléments relatifs à l'exercice en cours et aux 4 exercices précédents. Au cas particulier, seules les informations ayant trait à 2004 et 2005 sont disponibles.

## Indemnités de fin de carrière

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(198.975)	(196.318)
Actifs du régime	14.892	26.853
<b>Excédent / (Déficit)</b>	<b>(184.083)</b>	<b>(169.465)</b>
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	3.599	693
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	492	1.001

## PARDA

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(71.127)	(89.094)
Actifs du régime	495	398
<b>Excédent / (Déficit)</b>	<b>(70.632)</b>	<b>(88.696)</b>
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(1.510)	14.449
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	58	(22)

## Retraite supplémentaire des pompiers

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(2.689)	(2.412)
Actifs du régime	210	415
<b>Excédent / (Déficit)</b>	<b>(2.479)</b>	<b>(1.997)</b>
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(104)	88
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(224)	41

## Couverture santé des retraites

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(162.630)	(152.656)
Actifs du régime	-	-
<b>Excédent / (Déficit)</b>	<b>(162.630)</b>	<b>(152.656)</b>
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(3.202)	3.718
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-

### 11.2.6. Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe juge devoir verser en 2006 ne présente pas de caractère significatif.

## Note 12 – Autres charges opérationnelles courantes

### 12.1 Etat récapitulatif

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Services et charges externes	(522.766)	(519.979)
Impôts et taxes	(114.807)	(94.269)
Autres charges d'exploitation	(47.982)	(79.234)
<b>Total</b>	<b>(685.555)</b>	<b>(693.483)</b>



## 12.2 Détail des autres services et charges externes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Sous-traitance :		
- Sûreté .....	(148.150)	(157.617)
- Nettoyage .....	(51.488)	(50.212)
- Assistance .....	(6.612)	(28.865)
- Coopérative .....	(22.164)	(18.831)
- Transports .....	(18.045)	(16.879)
- Autre .....	(52.558)	(48.594)
	<b>(299.017)</b>	<b>(320.998)</b>
Entretien, réparations & maintenance .....	(80.222)	(75.082)
Etudes, recherches & rémunération d'intermédiaires .....	(30.113)	(26.324)
Travaux & prestations externes .....	(23.014)	(19.325)
Personnel extérieur .....	(21.462)	(17.580)
Assurances .....	(12.832)	(13.670)
Missions, déplacements & réceptions .....	(11.981)	(12.648)
Publicité, publications & relations publiques .....	(15.538)	(10.887)
Autres charges et services externes .....	(28.586)	(23.466)
<b>Total .....</b>	<b>(522.766)</b>	<b>(519.979)</b>

## 12.3 Détail des impôts et taxes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Taxe professionnelle .....	(44.991)	(33.397)
Taxe foncière .....	(33.150)	(32.809)
Autres impôts & taxes .....	(36.665)	(28.063)
<b>Total .....</b>	<b>(114.807)</b>	<b>(94.269)</b>

## 12.4 Détail des autres charges d'exploitation

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Pertes sur créances irrécouvrables .....	(17.329)	(33.078)
Transactions fournisseurs .....	(158)	(14.189)
Moins-values de cession d'immobilisations .....	(7.384)	-
Autres charges opérationnelles courantes .....	(23.111)	(31.967)
<b>Total .....</b>	<b>(47.982)</b>	<b>(79.234)</b>

En 2005, les pertes sur créances irrécouvrables portent notamment pour 5.450 milliers d'euros sur des impayés au titre de la taxe d'aéroport, pour 2.270 milliers d'euros sur le client Au Lys de France et 1.750 milliers d'euros sur le client Tower Air Inc.

Les moins-values de cession d'immobilisation proviennent essentiellement des cessions effectuées en 2005 au profit de la DGAC et des administrations de la police et des douanes.

### Note 13 – Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Amortissement des immobilisations incorporelles .....	(8.637)	(8.536)
Amortissement des immobilisations corporelles .....	(253.534)	(243.911)
<b>Dotations aux amortissements .....</b>	<b>(262.171)</b>	<b>(252.446)</b>

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Dépréciations d'immobilisations corporelles et incorporelles .....	(116)	254
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles ..	1.163	361
<b>Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises .....</b>	<b>1.047</b>	<b>615</b>
Dépréciations de créances .....	(9.051)	(14.209)
Reprises de dépréciations de créances .....	25.797	34.302
<b>Dépréciations de créances, nettes de reprises .....</b>	<b>16.745</b>	<b>20.093</b>
<b>Dépréciations d'actifs, nettes de reprises .....</b>	<b>17.792</b>	<b>20.708</b>

Les provisions détaillées en note 28 se présentent ainsi au compte de résultat:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques .....	(8.905)	(38.468)
Reprises de la période .....	13.620	28.979
<b>Dotation aux provisions, nettes de reprises .....</b>	<b>4.715</b>	<b>(9.489)</b>

Les reprises 2004 comprennent notamment les écarts d'acquisition négatifs de 3.932 milliers d'euros dégagés sur le rachat par ADPM de ses propres actions précédemment détenues par le groupe Vinci, ainsi que sur le rachat par Hub télécom d'intérêts minoritaires dans Serta.

### Note 14 – Autres produits et charges opérationnels

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2005	Exercice 2004
Impact de l'accident du terminal 2E survenu en 2004 (cf. note 3.1.1):		
- Sorties d'actifs .....	-	(14.600)
- Dotation aux amortissements .....	(67.877)	-
- Dépréciation et dotations nettes aux provisions pour risques ...	76.369	(76.369)
- Indemnités d'assurances .....	31.840	80.478
- Autres charges .....	(6.717)	(5.708)
<b>Sous-total .....</b>	<b>33.615</b>	<b>(16.199)</b>
Rappel UNEDIC .....	(10.153)	-
<b>Total .....</b>	<b>23.462</b>	<b>(16.199)</b>

## Note 15 – Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2005
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(106.230)	(106.230)
Résultat des dérivés des taux	47.613	(34.729)	12.884
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>47.613</b>	<b>(140.959)</b>	<b>(93.346)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2.415	-	2.415
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>50.028</b>	<b>(140.959)</b>	<b>(90.931)</b>
Produits de participations non consolidées	2.452	-	2.452
Plus-values de cessions de titres non consolidées	68	(428)	(360)
Gains nets de change	2.861	(293)	2.568
Autres	5.808	(2.076)	3.732
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>11.189</b>	<b>(2.797)</b>	<b>8.392</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>61.217</b>	<b>(143.756)</b>	<b>(82.539)</b>

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2004
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(114.809)	(114.809)
Résultat des dérivés des taux	50.585	(31.360)	19.225
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>50.585</b>	<b>(146.169)</b>	<b>(95.584)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	5.275	-	5.275
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>55.860</b>	<b>(146.169)</b>	<b>(90.309)</b>
Produits de participations non consolidées	2.624	-	2.624
Plus-values de cessions de titres non consolidées	45.867	(40.900)	4.967
Gains nets de change	3.233	(2.517)	716
Reprise de dépréciation des titres BCIA (Chine)	13.673	(4.868)	8.805
Autres	4.762	(891)	3.871
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>70.158</b>	<b>(49.176)</b>	<b>20.983</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>126.018</b>	<b>(195.345)</b>	<b>(69.326)</b>

## 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	% d'intérêt 2005	Exercice 2005	Exercice 2004
FRANCE HANDLING	34,06%	(286)	658
GIE ROISSYPÔLE	90,00%	730	4.835
SCI ROISSY SOGARIS	40,00%	1.304	994
SAB (Belgique)	25,60%	29	2.199
SETA (Mexique)	25,50%	1.091	539
<b>Totaux</b>		<b>2.868</b>	<b>9.225</b>

## 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)	France Handling	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
<i>Pourcentages de contrôle au 31 décembre 2005</i> .....	-	49,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
<i>Pourcentages d'intérêts au 31 décembre 2005</i> .....	-	90,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
<b>Quotes-parts d'actifs nets</b> .....	-	<b>(802)</b>	<b>5.674</b>	<b>4.079</b>	<b>9.648</b>	<b>18.599</b>
<b>Au bilan du 31 décembre 2005 :</b>						
- à l'actif .....	-		5.674	4.079	9.648	19.401
- au passif (en Provisions pour risques et charges) .....	-	(802)				(802)
<i>Pourcentages de contrôle au 31 décembre 2004</i> .....	34,06%	49,00%	40,00%	25,12%	25,50%	
<i>Pourcentages d'intérêts au 31 décembre 2004</i> .....	34,06%	90,00%	40,00%	25,12%	25,50%	
<b>Quotes-parts d'actifs nets</b> .....	<b>9.565</b>	<b>(1.531)</b>	<b>4.370</b>	<b>4.569</b>	<b>10.822</b>	<b>27.795</b>
<b>Au bilan du 31 décembre 2005 :</b>						
- à l'actif .....	9.565		4.370	4.569	10.822	29.326
- au passif (en Provisions pour risques et charges) .....		(1.531)				(1.531)

Les pourcentages de contrôle et d'intérêt dans le GIE Roissypôle, 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)	France Handling	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
<b>Montants nets au 1<sup>er</sup> janvier 2004</b> .....	<b>8.906</b>	<b>(3.467)</b>	<b>3.376</b>	<b>3.020</b>	<b>7.009</b>	<b>18.844</b>
Quote-part du Groupe dans les résultats .....	658	4.835	994	2.199	539	9.225
Dividendes versés .....				(678)		(678)
Variation des réserves de conversion ...					(534)	(534)
Virements en Provisions pour risques ...		(1.368)				(1.368)
Autres Variations .....				28	3.807	3.835
<b>Montant nets au 31 décembre 2004</b>	<b>9.564</b>	<b>-</b>	<b>4.370</b>	<b>4.569</b>	<b>10.821</b>	<b>29.324</b>
Quote-part du Groupe dans les résultats .....	(286)	730	1.304	29	1.091	2.868
Dividendes versés .....				(519)		(519)
Variation des réserves de conversion ...					2.016	2.016
Virements en Provisions pour risques ...		(730)				(730)
Sortie de Périmètre .....	(9.278)					(9.278)
Autres variations .....					(4.280)	(4.280)
<b>Montants nets au 31 décembre 2005</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.674</b>	<b>4.079</b>	<b>9.648</b>	<b>19.401</b>

## 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2005
<b>BILAN:</b>					
Actifs non courants .....	7.366	23.218	15.697	69.916	116.197
Actifs courants .....	413	7.765	18.734	15.996	42.908
<b>Total Actifs .....</b>	<b>7.779</b>	<b>30.983</b>	<b>34.431</b>	<b>85.912</b>	<b>159.105</b>
Capitaux propres .....	(5.691)	14.186	15.930	37.834	62.259
Passifs non courants .....	9.670	11.751	9.750	45.718	76.889
Passifs courants .....	3.800	5.046	8.751	2.360	19.957
<b>Total Capitaux propres et Passifs .....</b>	<b>7.779</b>	<b>30.983</b>	<b>34.431</b>	<b>85.912</b>	<b>159.105</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT:</b>					
Produit des activités ordinaires .....	4.505	10.059	10.532	2.693	27.789
Résultat net .....	851	3.261	(225)	4.279	8.166

<i>(en milliers d'euros)</i>	France Handling	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2004
<b>BILAN:</b>						
Actifs non courants .....	32.283	9.551	24.699	16.023	53.692	136.248
Actifs courants .....	33.144	387	7.708	20.219	15.931	77.389
<b>Total Actifs .....</b>	<b>65.427</b>	<b>9.938</b>	<b>32.407</b>	<b>36.242</b>	<b>69.623</b>	<b>213.637</b>
Capitaux propres .....	25.770	(6.543)	10.925	19.428	27.507	77.087
Passifs non courants .....	9.432	13.058	14.481	7.629	40.110	84.710
Passifs courants .....	30.225	3.423	7.001	9.185	2.006	51.840
<b>Total Capitaux propres et Passifs ...</b>	<b>65.427</b>	<b>9.938</b>	<b>32.407</b>	<b>36.242</b>	<b>69.623</b>	<b>213.637</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT:</b>						
Produit des activités ordinaires .....	78.742	4.224	9.572	12.402	2.417	107.357
Résultat net .....	1.341	531	2.486	2.139	2.114	8.611

### Note 17 – Impôts

#### 17.1 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.

Compte tenu des baisses prévues par la loi de finances 2005 adoptée en décembre 2004, le taux appliqué au 31 décembre 2005 à l'ensemble des actifs et passifs d'impôt différé est de 34,43%. Quant au 31 décembre 2004, les taux appliqués étaient de 34,93% et 34,43% sur les différences temporelles dont le renversement était prévu respectivement en 2005 et au-delà.

## 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	<b>Exercice 2005</b>	<b>Exercice 2004</b>
<b>Charge d'impôt exigible:</b>		
- Au titre de la période .....	(94.295)	(58.844)
- Taxe exceptionnelle spéciale sur la réserve spéciale des plus-values à long terme .....	-	(2.086)
- Ajustements au titre des périodes antérieures .....	(1.191)	282
	<b>(95.486)</b>	<b>(60.648)</b>
<b>Charge d'impôt différé:</b>		
- Produit (charge) afférent à la naissance et au renversement des différences temporelles .....	(1.104)	(13.498)
- Produit (charge) afférent aux variations de taux d'impôt .....	(8)	1.178
- Avantage résultant de l'utilisation de reports déficitaires et différences temporelles antérieurement comptabilisées .....	1.007	6.965
- Charge d'impôt différé générée par la réduction de valeur d'un actif d'impôt différé ou la reprise d'une réduction de valeur précédente .....	(938)	(2.832)
- Ajustements au titre de périodes antérieures .....	1.437	4.309
	<b>394</b>	<b>(3.878)</b>
<b>Impôts sur les résultats .....</b>	<b>(95.092)</b>	<b>(64.526)</b>

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 au compte de résultat étant nets d'impôt.

## 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	<b>Exercice 2005</b>	<b>Exercice 2004</b>
Résultat après impôt .....	179.937	150.126
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence .....	(2.868)	(9.225)
Charge d'impôt sur les résultats .....	95.092	64.526
<b>Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence .....</b>	<b>272.161</b>	<b>205.428</b>
<i>Taux théorique d'imposition en vigueur en France .....</i>	<i>34,93%</i>	<i>35,43%</i>
<b>Charge d'impôt théorique .....</b>	<b>(95.075)</b>	<b>(72.790)</b>
Incidence sur l'impôt théorique des:		
- Résultats taxés au taux réduit .....	1.026	70
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période .....	3.030	478
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période .....	(508)	(612)
- Variation des différences temporelles non reconnues .....	(3.514)	4.195
- Variation du taux d'impôt .....	(9)	1.187
- Dépenses fiscalement non déductibles et produits fiscalement non imposables .....	(817)	(182)
- Crédits et avoirs fiscaux .....	530	623
- Taxe spéciale sur les réserves de plus-values à long terme .....	-	(2.086)
- Ajustements au titre de périodes antérieures .....	245	4.590
<b>Charge réelle d'impôt sur les résultats .....</b>	<b>(95.092)</b>	<b>(64.526)</b>
<i>Taux effectif d'impôt .....</i>	<i>34,94%</i>	<i>31,41%</i>

#### 17.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Au titre des différences temporelles déductibles:		
- Engagements sociaux .....	137.215	133.179
- Amortissements des frais d'études et de surveillance des travaux .....	54.922	58.528
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans . . . .	6.706	-
- Provisions et charges à payer .....	6.533	705
- Autres .....	3.149	3.090
Au titre des différences temporelles imposables:		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées .....	(223.591)	(209.954)
- Location-financement .....	(28.778)	(29.413)
- Réserves de réévaluation .....	(8.330)	(8.348)
- Autres .....	(2.909)	(2.723)
<b>Actifs (passifs) d'impôt différés nets .....</b>	<b>(55.083)</b>	<b>(54.936)</b>
Ces montants sont répartis comme suit au bilan:		
- à l'actif .....	1.620	1.466
- au passif .....	(56.703)	(56.402)

#### 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire . .	9.456	15.172
- Moins-values à long terme reportables au taux réduit . . . . .	2.748	16.423

Les moins-values à long terme ne sont utilisables qu'en cas de plus-values à long terme, et ce, jusqu'au 31 décembre 2006.

#### 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Actifs	Passifs	Montant net
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2004 .....</b>	<b>1.185</b>	<b>52.227</b>	<b>(51.042)</b>
Variations de périmètre .....	(15)	-	(15)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période .....	296	4.175	(3.879)
<b>Au 31 décembre 2004 .....</b>	<b>1.466</b>	<b>56.402</b>	<b>(54.936)</b>
Montant débité directement en capitaux propres (*) .....	-	541	(541)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période .....	154	(240)	394
<b>Au 31 décembre 2005 .....</b>	<b>1.620</b>	<b>56.703</b>	<b>(55.083)</b>

(\*) Première application des normes IAS 32-39

#### 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:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
<b>Actifs d'impôt exigible:</b>		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées . . . . .	-	35.467
- Autres entités consolidées . . . . .	1.777	-
<b>Total</b> . . . . .	<b>1.777</b>	<b>35.467</b>
<b>Passifs d'impôt exigible:</b>		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées (1) . . . .	34.470	2.086
- Autres entités consolidées . . . . .	1.187	826
<b>Total</b> . . . . .	<b>35.657</b>	<b>2.912</b>
<i>(1) dont à plus d'un an</i> . . . . .	1.043	2.086

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2005.

### Note 18 – Résultat par action

Suite à la transformation de la société-mère Aéroports de Paris en société anonyme en juillet 2005, le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi au 31 décembre 2005:

	Au 31 décembre 2005
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société-mère (en milliers d'euros) . . . . .	179.937
Nombre d'actions . . . . .	85.361.500
<b>Résultat de base par action (en euros)</b> . . . . .	<b>2,11</b>

Le calcul des résultats par action n'était pas applicable au 31 décembre 2004, le capital d'Aéroports de Paris n'étant pas alors divisé en actions.

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société-mère.

Le nombre d'actions est le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

### Note 19 – Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Ecart d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Au 31 décembre 2004:</b>				
- Valeur brute . . . . .	97	76.253	4.841	81.191
- Cumul des amortissements . . . . .	-	(60.320)	-	(60.320)
<b>Valeur nette</b> . . . . .	<b>97</b>	<b>15.933</b>	<b>4.841</b>	<b>20.871</b>
<b>Au 31 décembre 2005:</b>				
- Valeur brute . . . . .	97	89.306	8.185	97.588
- Cumul des amortissements . . . . .	-	(67.263)	-	(67.263)
<b>Valeur nette</b> . . . . .	<b>97</b>	<b>22.043</b>	<b>8.185</b>	<b>30.325</b>



L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Ecarts d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b> .....	<b>97</b>	<b>15.933</b>	<b>4.841</b>	<b>20.871</b>
- Investissements .....	-	257	9.107	9.364
- Cessions et mises hors services .....	-	(806)	-	(806)
- Amortissements .....	-	(8.639)	-	(8.639)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques .....	-	15.298	(5.763)	9.535
<b>Valeur nette au 31 décembre 2005</b> .....	<b>97</b>	<b>22.043</b>	<b>8.185</b>	<b>30.325</b>

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne exclusivement des reclassements d'immobilisations corporelles en incorporelles.

## Note 20 – Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Au 31 décembre 2004:</b>						
- Valeur brute .....	38.209	5.138.382	150.255	168.802	949.865	6.445.513
- Cumul des amortissements ..	(3.625)	(1.908.842)	(96.948)	(128.616)	-	(2.138.031)
- Cumul des dépréciations .....	-	(75.520)	(586)	(612)	-	(76.718)
<b>Valeur nette .....</b>	<b>34.584</b>	<b>3.154.020</b>	<b>52.721</b>	<b>39.574</b>	<b>949.865</b>	<b>4.230.764</b>
<b>Au 31 décembre 2005:</b>						
- Valeur brute .....	39.421	5.599.296	148.777	176.197	792.974	6.756.665
- Cumul des amortissements ..	(3.960)	(2.105.052)	(90.756)	(132.273)	-	(2.332.041)
- Cumul des dépréciations .....	-	-	(390)	(621)	-	(1.011)
<b>Valeur nette .....</b>	<b>35.461</b>	<b>3.494.244</b>	<b>57.631</b>	<b>43.303</b>	<b>792.974</b>	<b>4.423.613</b>

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b> .....	<b>34.584</b>	<b>3.154.020</b>	<b>52.721</b>	<b>39.574</b>	<b>949.865</b>	<b>4.230.764</b>
- Investissements .....	(1.354)	(1.939)	6.505	2.192	555.982	561.386
- Cessions et mises hors service .....	(90)	(118.337)	(2.043)	(1.874)	-	(122.344)
- Amortissements .....	(349)	(281.517)	(14.151)	(16.238)	-	(312.255)
- Reprises de dépréciations .....	-	75.520	196	(9)	-	75.707
- Transferts vers d'autres rubriques ...	2.670	666.497	14.403	19.640	(712.873)	(9.663)
- Entrée d'AVIANCE FRANCE .....	-	-	-	18	-	18
<b>Valeur nette au 31 décembre 2005</b> .....	<b>35.461</b>	<b>3.494.244</b>	<b>57.631</b>	<b>43.303</b>	<b>792.974</b>	<b>4.423.613</b>

Le montant net des transferts vers d'autres rubriques concerne essentiellement des reclassements en immobilisations incorporelles.

Comme indiqué en note 3.1.1, les amortissements ci-dessus incluent l'amortissement constaté au titre du terminal 2 E, soit 67.877 milliers d'euros et compensé par la reprise de la dépréciation constituée à ce titre dans les comptes 2004, soit 75.520 milliers d'euros.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en crédit-bail et location-financement pour les valeurs suivantes:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains	Constructions	Installations techniques	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b> .....	<b>7.698</b>	<b>28.156</b>	<b>3.586</b>	<b>39.440</b>
- Amortissements .....		(3.107)	(1.133)	(4.240)
<b>Valeur nette au 31 décembre 2005</b> .....	<b>7.698</b>	<b>25.049</b>	<b>2.453</b>	<b>35.200</b>

## Note 21 – Immobilisations de placement

### 21.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Total
<b>Au 31 décembre 2004:</b>				
- Valeur brute .....	37.906	365.158	196.470	599.534
- Cumul des amortissements .....	(4.236)	(200.443)	(88.222)	(292.901)
<b>Valeur nette</b> .....	<b>33.670</b>	<b>164.715</b>	<b>108.248</b>	<b>306.633</b>
<b>Au 31 décembre 2005:</b>				
- Valeur brute .....	39.259	370.429	198.277	607.965
- Cumul des amortissements .....	(4.498)	(207.778)	(90.041)	(302.317)
<b>Valeur nette</b> .....	<b>34.761</b>	<b>162.651</b>	<b>108.236</b>	<b>305.648</b>

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b> .....	<b>33.670</b>	<b>164.715</b>	<b>108.248</b>	<b>306.633</b>
- Investissements .....	1.353	5.011	1.807	8.171
- Amortissements .....	(262)	(7.075)	(1.819)	(9.156)
<b>Valeur nette au 31 décembre 2005</b> .....	<b>34.761</b>	<b>162.651</b>	<b>108.236</b>	<b>305.648</b>

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 crédit-bail et location-financement pour les valeurs suivantes:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b> .....	-	<b>27.560</b>	-	<b>27.560</b>
- Amortissements .....	-	(1.951)	-	(1.951)
<b>Valeur nette au 31 décembre 2005</b> .....	-	<b>25.609</b>	-	<b>25.609</b>

### 21.2 Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
<b>Terrains et bâtiments</b> .....	<b>982.600</b>	<b>884.800</b>

La décote de liquidité retenue est égale à 20% pour les exercices 2004 et 2005.

Les taux d'actualisation appliqués aux flux de trésorerie pour chacune de ces périodes s'élèvent à:

- 5,87% au 31 décembre 2004
- 5,38% au 31 décembre 2005

### 21.3 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 aéroports 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. Elle concerne notamment les aéroports 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 2005 respectivement à 110,2 millions d'euros et 79,0 millions d'euros.

### Note 22 – Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan s'analysent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31 décembre 2005	Part non courante	Part courante
<b>Titres classés en Actifs disponibles à la vente:</b>			
- Titres BCIA (Chine) .....	98.416	98.416	-
- Autres titres .....	1.070	1.070	-
	<b>99.486</b>	<b>99.486</b>	<b>-</b>
<b>Prêts et créances:</b>			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence ...	9.284	3.747	5.537
- Autres créances rattachées à des participations ...	533	78	455
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations .....	141	-	141
- Prêts .....	9.282	8.922	360
- Comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence .....	572	-	572
- Autres comptes courants .....	2.701	-	2.701
- Dépôts et cautionnements .....	533	483	50
- Créances de location financement bailleur .....	61.900	54.600	7.300
- Créances sur cessions d'immobilisations .....	115.475	-	115.475
- Autres actifs financiers .....	7.683	-	7.683
	<b>208.103</b>	<b>67.830</b>	<b>140.274</b>
<b>Instruments financiers dérivés (swaps de taux):</b>			
- Swaps de couverture .....	53.981	-	53.981
- Swaps de trading .....	38.838	-	38.838
	<b>92.819</b>	<b>-</b>	<b>92.819</b>
<b>Total .....</b>	<b>400.408</b>	<b>167.316</b>	<b>233.093</b>

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31 décembre 2004	Part non courante	Part courante
<b>Titres classés en Actifs disponibles à la vente:</b>			
- BCIA (Chine) .....	74.246	74.246	-
- Autres titres .....	1.680	1.680	-
	<b>75.926</b>	<b>75.926</b>	<b>-</b>
<b>Prêts et créances:</b>			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence ...	4.055	3.729	326
- Autres créances rattachées à des participations ...	80	-	80
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations .....	171	-	171
- Prêts .....	12.222	8.607	3.615
- Comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence .....	1.172	-	1.172
- Autres comptes courants .....	870	-	870
- Dépôts et cautionnements .....	97	94	3
- Créances de location financement bailleur .....	63.500	56.300	7.200
- Créances sur cessions d'immobilisations .....	76	-	76
- Autres actifs financiers .....	32.486	336	32.150
	<b>114.730</b>	<b>69.066</b>	<b>45.664</b>
<b>Total .....</b>	<b>190.656</b>	<b>144.992</b>	<b>45.664</b>

Compte tenu de la première application de la norme IAS 39 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, les instruments financiers dérivés n'ont pas été retraités en 2004.

L'augmentation de valeur des titres BCIA (Chine) détenus par ADPM est due à la mise en application des normes IAS 32 et 39 au 1<sup>er</sup> janvier 2005 (+4.791 milliers d'euros) et à l'augmentation de la juste valeur de ces titres sur la période (+19.379 milliers d'euros). Concernant la notion de juste valeur, se reporter aux règles et méthodes comptables décrites dans la note 4 du présent document.

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2005:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2005
Créances sur des sociétés mises en équivalence .....	5.537	468	468	468	468	1.875	9.284
Créances sur des coentreprises .....	-	-	-	-	-	-	-
Autres créances rattachées à des participations .....	455	78	-	-	-	-	533
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations .....	141	-	-	-	-	-	141
Prêts .....	360	2.157	2.149	2.149	2.149	318	9.282
Comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence .....	572	-	-	-	-	-	572
Autres comptes courants .....	2.701	-	-	-	-	-	2.701
Dépôts et cautionnements .....	50	13	23	-	-	447	533
Créance de location financement bailleur ...	7.300	6.692	6.807	6.923	7.039	27.139	61.900
Créances sur cessions d'immobilisations .....	115.475	-	-	-	-	-	115.475
Autres actifs financiers .....	7.683	-	-	-	-	-	7.683
<b>Prêts et créances .....</b>	<b>140.274</b>	<b>9.408</b>	<b>9.447</b>	<b>9.540</b>	<b>9.656</b>	<b>29.779</b>	<b>208.103</b>

## Note 23 – Stocks

Le détail des stocks est le suivant à la clôture:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Valeurs brutes au 31 décembre 2005	Dépréciations au 31 décembre 2005	Valeurs nettes au 31 décembre 2005	Valeurs nettes au 31 décembre 2004
Stocks matières premières . . . . .	3.321	-	3.321	3.006
Stock d'encours . . . . .	221	-	221	16
Stocks de marchandises . .	2.531	(92)	2.439	1.772
<b>Total . . . . .</b>	<b>6.073</b>	<b>(92)</b>	<b>5.981</b>	<b>4.794</b>

## Note 24 – Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Créances Clients . . . . .	322.325	313.440
Clients douteux . . . . .	69.092	86.092
Cumul des dépréciations . . . . .	(46.416)	(63.040)
Montant net . . . . .	345.001	336.492

Les conditions générales de règlements clients sont de 30 jours date d'émission de facture, à l'exception des redevances commerciales payables au comptant.

Au 31 décembre 2004, les clients douteux étaient de 86,1 millions d'euros. Au 31 décembre 2005, ils s'élèvent à 69,1 millions d'euros, soit une baisse de 17,0 millions d'euros.

Cette variation est due principalement à:

- des annulations de créances douteuses:
  - comptabilisées en perte pour les principaux clients suivants:
    - clients divers taxe d'aéroport (-5,5 millions d'euros), Au Lys De France (-3,7 millions d'euros), Tower Air (-1,8 millions d'euros), IBM (-1,1 millions d'euros) et Istanbul Air Lines (-0,7 millions d'euros) ;
    - annulées par des avoirs pour les principaux clients suivants:
      - AMEX (-4 millions d'euros), CCI de Nice (-3,6 millions d'euros), FedEx (-1,7 millions d'euros de taxe foncière);
- de nouvelles créances douteuses, notamment Air Horizons (+3,3 millions d'euros).

Les dépréciations ont évolué ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
<b>Cumul des dépréciations à l'ouverture . . . . .</b>	<b>63.039</b>	<b>83.248</b>
Augmentations . . . . .	9.050	14.091
Diminutions . . . . .	(25.700)	(34.300)
Autres variations . . . . .	26	-
<b>Cumul des dépréciations à la clôture . . . . .</b>	<b>46.416</b>	<b>63.039</b>

## Note 25 – Autres créances et charges constatées d'avance

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Avance et acomptes versés sur commandes . . . . .	8.151	5.481
Créances sur personnel et organismes sociaux . . . . .	2.160	2.872
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés) . . . . .	59.686	58.665
Autres créances . . . . .	62.790	102.345
Frais d'émissions d'emprunts . . . . .	-	7.910
Charges constatées d'avance . . . . .	13.870	11.304
<b>Total . . . . .</b>	<b>146.658</b>	<b>188.578</b>

Les autres créances comprennent notamment le solde des indemnités à percevoir des assurances au titre du sinistre de l'aérogare 2E, soit 41.411 milliers d'euros (contre 80.000 au 31 décembre 2004).

Les frais d'émission d'emprunts obligataires sont portés, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, en déduction des emprunts et dettes financières à long terme au passif et sont pris en compte dans le cadre de l'évaluation de ces derniers au coût amorti conformément aux dispositions de la norme IAS 39.

## Note 26 – Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Valeurs mobilières de placement . . . . .	343.148	148.786
Disponibilités . . . . .	45.200	24.688
<b>Total . . . . .</b>	<b>388.348</b>	<b>173.474</b>

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le groupe Aéroports de Paris n'a investi que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et pour des durées courtes (inférieures à 3 mois).

## Note 27 – Capitaux propres

### 27.1 Capital

Dans le cadre de sa transformation en société anonyme en juillet 2005, le capital d'Aéroports de Paris a été fixé à 256.084.500 euros, divisé en 85.361.500 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées.

Au 31 décembre 2005, le capital social est intégralement détenu par l'Etat.

### 27.2 Ecarts de conversion

Ces écarts sont exclusivement constitués des écarts dégagés depuis le 1<sup>er</sup> 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.

### 27.3 Résultats antérieurs non distribués

Les résultats antérieurs non distribués s'analysent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Réserves de la société-mère Aéroports de Paris . . . . .		
- Réserve spéciale des plus-values nettes à long terme . . . . .	-	83.921
- Autres réserves . . . . .	862.995	779.129
- Report à nouveau . . . . .	16.134	14.818
Réserves consolidées . . . . .	695.267	571.746
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.574.396</b>	<b>1.449.614</b>

## 27.4 Intérêts minoritaires

Suite aux rachats d'intérêts minoritaires intervenus en 2004 (cf. note 27.5 ci-après), les capitaux propres ne font plus apparaître d'intérêts minoritaires, tant au 31 décembre 2004 qu'au 31 décembre 2005.

## 27.5 Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

- Principales variations 2004:
  - La variation du capital de 142 milliers d'euros s'explique par:
    - une dotation de l'État de terrains pour une valeur de 151 milliers d'euros essentiellement sur l'Aéroport du Bourget;
    - le retrait de dotation, pour une valeur totale de 11 milliers d'euros sur la commune de Wissous;
  - L'affectation du résultat 2004 se solde par le versement à l'Etat d'un dividende de 12.036 milliers d'euros en vertu de l'arrêté du 10 novembre 2004 paru au Journal Officiel du 26 novembre 2004;
  - Les écarts de conversion négatifs, soit 977 milliers d'euros, résultent de la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains;
  - Rachat d'intérêts minoritaires:
    - le pourcentage d'intérêt du Groupe dans ADPM est passé de 66 à 100%, suite au rachat par cette dernière, en décembre 2004, de ses propres actions précédemment détenues par le groupe Vinci. Corrélativement, le pourcentage d'intérêt dans SAB (Belgique) détenu par ADPM est passé de 16,5 à 25,1%;
    - par ailleurs, suite au rachat par Hub télécom (précédemment dénommée ADPT), lors de la liquidation de Dolphin Télécom, de la participation de 49% que cette dernière détenait précédemment dans le capital de Serta, le pourcentage d'intérêt du Groupe dans Serta est passé de 51 à 100%.
- Principales variations 2005:
  - Les titres BCIA (Chine), désormais classés en actifs financiers disponibles à la vente conformément aux dispositions des normes IAS 32 et 39, ont vu leur juste valeur, basée sur le cours de bourse, augmenter de 19.379 milliers d'euros entre l'ouverture et la clôture de la période;
  - Les écarts de conversion positifs, soit 1.985 milliers d'euros, résultent de la conversion en euros des comptes de Seta (Mexique) exprimés en pesos mexicains;
  - En vertu d'un arrêté du 22 juillet 2005, un dividende de 25.174 milliers d'euros a été versé à l'Etat en août 2005.

## 27.6 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 2005, s'élève à 63.168 milliers d'euros, soit 0,74 euro par action.

## Note 28 – Provisions

Les provisions ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période:

	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total
<b>Provisions au 1<sup>er</sup> janvier 2005</b> .....	<b>389.456</b>	<b>26.155</b>	<b>14.048</b>	<b>40.203</b>
Augmentations:				
- Dotations .....	36.482	3.291	5.614	8.905
- Augmentations liées aux variations de périmètre .....	-	-	325	325
- Autres augmentations .....	(1)		731	731
<b>Total augmentations</b> .....	<b>36.481</b>	<b>3.291</b>	<b>6.670</b>	<b>9.961</b>
Diminutions:				
- Provisions utilisées .....	(24.205)	(1.383)	(3.290)	(4.673)
- Provisions devenues sans objet .....		(5.332)	(4.600)	(9.932)
- Autres diminutions .....		(1.462)		(1.462)
<b>Total diminutions</b> .....	<b>(24.205)</b>	<b>(8.177)</b>	<b>(7.890)</b>	<b>(16.067)</b>
<b>Provisions au 31 décembre 2005</b> .....	<b>401.732</b>	<b>21.269</b>	<b>12.828</b>	<b>34.097</b>

Les engagements sociaux sont détaillés par nature en note 11.2.3.

Les provisions pour litiges s'analysent comme suit au 31 décembre 2005:

- des provisions pour litiges fournisseurs (7,2 millions d'euros)
- des provisions pour litiges sociaux (3,2 millions d'euros)
- des provisions pour litiges commerciaux (10,8 millions d'euros)

Les autres provisions comprennent notamment au 31 décembre 2005:

- la provision pour "compte de bruit"- décret du 29 décembre 2004 (3,2 millions d'euros)
- des provisions sur immobilisations (2,3 millions d'euros)
- une provision Unedic (3,0 millions d'euros)
- la quote-part des capitaux propres négatifs du GIE Roissypôle mis en équivalence (0,8 millions d'euros).

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi:

	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total
<b>Provisions au 1<sup>er</sup> janvier 2005</b> .....				
- Part non courante .....	361.265	-	1.532	1.532
- Part courante .....	28.191	26.155	12.516	38.671
<b>Total</b> .....	<b>389.456</b>	<b>26.155</b>	<b>14.048</b>	<b>40.203</b>
<b>Provisions au 31 décembre 2005</b> .....				
- Part non courante .....	374.985	-	802	802
- Part courante .....	26.747	21.269	12.026	33.295
<b>Total</b> .....	<b>401.732</b>	<b>21.269</b>	<b>12.828</b>	<b>34.097</b>



## Note 29 – Dettes financières et instruments financiers

### 29.1 Dettes financières

#### 29.1.1. Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi au 31 décembre 2005:

(en milliers d'euros)	Total au 31 décembre 2005	Part non courante	Part courante	Total au 31 décembre 2004	Part non courante	Part courante
Emprunts oligataires . . . .	2.016.235	1.909.565	106.670	1.867.197	1.760.484	106.713
Emprunts bancaires . . . .	623.278	622.352	926	498.341	497.994	347
Dettes financières de crédit-bail . . . . .	28.003	22.368	5.635	32.914	27.883	5.031
Dépôts et cautionnements reçus . .	13.288	13.278	10	13.082	13.082	-
Autres emprunts et dettes assimilées . . . . .	5.108	3.776	1.332	6.314	5.032	1.282
Intérêts courus non échus . . . . .	74.765	-	74.765	79.560	-	79.560
Comptes courants sur des sociétés non consolidées . . . . .	444	41	403	347	-	347
Concours bancaires courants . . . . .	7.016	-	7.016	9.499	-	9.499
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés . . . . .</b>	<b>2.768.137</b>	<b>2.571.380</b>	<b>196.757</b>	<b>2.507.254</b>	<b>2.304.475</b>	<b>202.779</b>
Instruments financiers dérivés passif . . . . .	10.775	-	10.775	-	-	-
<b>Total emprunts et dettes financières . . . . .</b>	<b>2.778.912</b>	<b>2.571.380</b>	<b>207.532</b>	<b>2.507.254</b>	<b>2.304.475</b>	<b>202.779</b>

#### 29.1.2. 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, diminué 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 décembre 2005	Part non courante	Part courante	Total au 31 décembre 2004	Part non courante	Part courante
<b>Emprunts et dettes financières . . . . .</b>	<b>2.778.912</b>	<b>2.571.380</b>	<b>207.532</b>	<b>2.507.254</b>	<b>2.304.475</b>	<b>202.779</b>
Instruments financiers dérivés actif . . . . .	(92.819)	-	(92.819)	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie . . . . .	(388.348)	-	(388.348)	(173.474)	-	(173.474)
<b>Endettement financier net . . . . .</b>	<b>2.297.745</b>	<b>2.571.380</b>	<b>(273.635)</b>	<b>2.333.779</b>	<b>2.304.475</b>	<b>29.304</b>

### 29.1.3. Analyse des dettes financières par échéances

L'échéancier des dettes financières se présente ainsi au 31 décembre 2005:

(en milliers d'euros)	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31 décembre 2005
Emprunts obligataires .....	106.670	-	354.756	-	469.758	1.085.051	2.016.235
Emprunts bancaires .....	926	69.484	72.868	-	-	480.000	623.278
Dettes financières de location-financement .....	5.635	16.847	3.664	672	330	855	28.003
Dépôts et cautionnements reçus .....	10	-	-	-	-	13.278	13.288
Autres emprunts et dettes assimilées .....	1.332	1.121	689	693	572	701	5.108
Intérêts courus non échus ..	74.765	-	-	-	-	-	74.765
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées ...	403	41	-	-	-	-	444
Concours bancaires courants .....	7.016	-	-	-	-	-	7.016
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés ..</b>	<b>196.757</b>	<b>87.493</b>	<b>431.977</b>	<b>1.365</b>	<b>470.660</b>	<b>1.579.885</b>	<b>2.768.137</b>

Au cours de l'exercice, Aéroports de Paris a notamment procédé:

- au remboursement de l'emprunt obligataire émis en 1995 d'un montant de 106,7 millions d'euros au taux de 7,80%;
- à l'encaissement d'un prêt à taux variable de 130 millions d'euros souscrit auprès de la Banque Européenne d'Investissement pour une durée de 15 ans, dans le cadre de la construction du satellite S3;
- à l'émission d'un nouvel emprunt obligataire de 200 millions d'euros à taux variable, remboursable en 2008. Cet emprunt obligataire, qui n'a pas fait l'objet d'une demande de cotation, comporte une clause de remboursement anticipé au gré d'Aéroports de Paris.

### 29.1.4. 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 couvertures de juste valeur	Valeur au bilan du 31 décembre 2005	Juste valeur au 31 décembre 2005
<b>Emprunts obligataires :</b>							
- ADP 6.00% 1996-2006 .....	106.714	6.00%	6.08%	106.670	-	106.670	108.315
- ADP 4.95% 1998-2008 .....	152.449	4.95%	4.36%	152.140	2.616	154.756	158.090
- ADP 5.875% 2000-2010 .....	450.000	5.875%	4.67%	448.909	20.849	469.758	495.090
- ADP 5.25% 2001-2011 .....	400.000	5.25%	5.31%	398.886	19.473	418.359	436.860
- ADP 5.25% 2002-2012 .....	350.000	5.25%	5.40%	347.300	20.200	367.500	385.728
- ADP 4.10% 2003-2013 .....	300.000	4.10%	4.14%	299.192	-	299.192	313.620
- ADP Eur 3M 2005-2008 .....	200.000	Eur 3M	Eur 3M	200.000	-	200.000	200.003
<b>Total</b>	<b>1.959.163</b>			<b>1.953.097</b>	<b>63.138</b>	<b>2.016.235</b>	<b>2.097.706</b>
<b>Emprunts bancaires :</b>							
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007 .....	53.357	Eur 3M +0,15%	Eur 3M +0,15%	53.357	-	53.357	53.494
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007 .....	7.622	5,63%	5,63%	7.622	344	7.966	8.068
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007 .....	7.623	5,62%	5,62%	7.623	346	7.969	8.068
- Prêt BEI 1998-2008 .....	38.112	Eur 3 M -0,09%	Eur 3 M -0,09%	38.112	-	38.112	38.189
- Prêt BEI 2003-2018 .....	100.000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	100.000	-	100.000	101.381
- 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 1999-2008 de 41 M\$ .....	34.756	Libor 3M (USD) -0,11%	Libor 3M (USD) -0,11%	34.756	-	34.756	34.755
- Autres .....	1.118			1.118	-	1.118	1.118
<b>Total</b>	<b>622.588</b>			<b>622.588</b>	<b>690</b>	<b>623.278</b>	<b>625.073</b>

## 29.2 Instruments financiers

Aéroports de Paris ne détient que des instruments financiers dérivés de taux (*swaps* et *cross currency swaps*) pour une juste valeur de 92.819 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 10.775 milliers d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières à court terme.

### 29.2.1. Risques de taux

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement. La dette au 31 décembre 2005, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2.693.372 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 répartition des dettes financières taux fixe / taux variable est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005 avant couverture	Au 31 décembre 2005 après couverture
Taux fixe .....	1.930.668	1.540.423
Taux variable .....	837.469	1.227.714
<b>Emprunts et dettes financiers hors dérivés</b>	<b>2.768.137</b>	<b>2.768.137</b>

Aéroports de Paris est soumis à la variabilité des charges futures sur la dette à taux variable. 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 12,3 millions d'euros.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31 décembre 2005	Juste valeur
<i>Swaps</i> payeurs taux variable & receveurs taux fixe .....	-	15.245	-	-	-	375.000	390.245	53.981
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>15.245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>375.000</b>	<b>390.245</b>	<b>53.981</b>

Il n'y a eu aucun changement de couverture entre le 31 décembre 2004 et le 31 décembre 2005.

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Echéances inférieures à 1 an	Echéances entre 1 et 2 ans	Echéances entre 2 et 3 ans	Echéances entre 3 et 4 ans	Echéances entre 4 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total au 31 décembre 2005	Juste valeur
<i>Swaps</i> payeurs taux variable & receveurs taux fixe .....	-	-	53.357	-	150.000	-	203.357	(5.799)
<i>Swaps</i> payeurs taux variable & receveurs taux variable .....	-	53.357	34.756	-	-	-	88.113	(4.660)
<i>Swaps</i> payeurs taux fixe & receveurs taux fixe .....	-	-	-	-	150.000	-	150.000	22.748
<i>Swaps</i> payeurs taux fixe & receveurs taux variable .....	-	-	53.357	-	150.000	-	203.357	15.774
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>53.357</b>	<b>141.470</b>	<b>-</b>	<b>450.000</b>	<b>-</b>	<b>644.827</b>	<b>28.063</b>

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est constitué principalement de *swaps* retournés figeant une marge fixe et d'un *swap* de change (*cross currency swap*) couvrant le risque de change de l'emprunt libellé en dollars US. 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 2005 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 508 milliers d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 901 milliers d'euros sur l'exercice 2005.

#### 29.2.2. Risques de change

La répartition des dettes financières par devises est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005 avant couverture	Au 31 décembre 2005 après couverture
Euros .....	2.733.299	2.768.137
US Dollars .....	34.838	—
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>2.768.137</b>	<b>2.768.137</b>

L'emprunt en US dollar a été intégralement couvert dès son origine et jusqu'à son terme par un *swap* de change (*cross currency swap*).

#### 29.2.3. Risques de liquidité

Aéroports de Paris a été noté AA par Standard & Poor's depuis avril 2005. A cette date, la note a été abaissée de AAA à AA suite à la publication de la loi sur les aéroports modifiant notamment le statut de l'entreprise en le faisant passer d'établissement public à société anonyme. La perspective est négative dans l'attente du processus d'ouverture du capital.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris à l'exception de l'émission obligataire de 200 millions d'euros réalisée en 2005.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service financements 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.

Ce *reporting* est analysé mensuellement d'abord au niveau du directeur financier, puis mensuellement une réunion est organisée avec le Président-directeur général et le directeur général délégué pour faire le point tant sur les financements et leur couverture que sur la trésorerie. Les décisions de couverture sont prises lors de ces réunions puis mises en œuvre par le service financement et trésorerie dans le respect des délégations.

Qu'il s'agisse des emprunts obligataires ou des emprunts contractés auprès des établissements financiers présentés ci-dessus, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette, à l'exception de l'emprunt obligataire de 200 millions d'euros émis en 2005 qui comporte une clause de remboursement anticipé au gré d'Aéroports de Paris.

Au 31 décembre 2005 Aéroports de Paris dispose de deux lignes de crédit confirmées d'un montant de 150 millions d'euros chacune. Leur échéance est respectivement janvier 2006 et mars 2006.

Enfin Aéroports de Paris ne dispose pas de programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie.

#### 29.2.4. Risques de crédit

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'Etat 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.

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.

### Note 30 – Autres passifs non courants

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Subventions d'investissements . . . . .	31.534	33.545
Autres . . . . .	2.384	2.822
<b>Total . . . . .</b>	<b>33.918</b>	<b>36.367</b>

### Note 31 – Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Fournisseurs d'exploitation . . . . .	215.837	216.556
Fournisseurs d'immobilisations . . . . .	218.882	188.961
<b>Total . . . . .</b>	<b>434.719</b>	<b>405.517</b>

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2005 qu'au 31 décembre 2004.

### Note 32 – Autres dettes et produits constatés d'avance

Le détail des autres dettes et produits constatés d'avance est le suivant:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Avances et acomptes reçus sur commandes . . . . .	1.314	1.858
Dettes sociales . . . . .	140.261	115.142
Dettes fiscales (hors impôt exigible) . . . . .	31.789	26.694
Autres dettes . . . . .	20.974	26.175
Produits constatés d'avance . . . . .	67.979	61.759
<b>Total . . . . .</b>	<b>262.316</b>	<b>231.629</b>

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2005 qu'au 31 décembre 2004.

### Note 33 – Flux de trésorerie

#### 33.1 Définition de la trésorerie

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le Tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Trésorerie et équivalents de trésorerie . . . . .	388.344	173.474
Concours bancaires courants . . . . .	(7.016)	(9.499)
<b>Trésorerie (selon tableau des flux de trésorerie) . . . . .</b>	<b>381.328</b>	<b>163.975</b>

### 33.2 Cessions de filiales et entreprises associées

Le montant des cessions est exclusivement constitué en 2005 par la cession des titres FRANCE HANDLING au prix de 11.050 milliers d'euros, dégageant une plus-value de 1.778 milliers d'euros avant impôt dans les comptes consolidés.

### 33.3 Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Investissements incorporels (cf. note 19) .....	9.364	3.170
Investissements corporels (cf. note 20) .....	561.390	548.746
Immeubles de placement (cf. note 21) .....	8.171	-
<b>Investissements corporels et incorporels (selon tableau des flux de trésorerie)</b>	<b>578.925</b>	<b>551.916</b>

Le détail de ces investissements s'établit ainsi en 2005 (*en millions d'euros*):

Développement des capacités .....	254,0
Restructuration .....	54,3
Rénovation et qualité .....	167,7
Développement immobilier .....	7,6
Sûreté .....	30,9
FEST .....	62,6
Autres .....	1,8
<b>Total .....</b>	<b>578,9</b>

### Note 34 – 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 22. 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 2005 et 2004:

<i>(en milliers d'euros)</i>					
Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme – charges 38% (1)	Avantages postérieurs à l'emploi (2)	TOTAL 2005
Pierre Graff	Président - directeur général	210	80	-	290
François Rubichon	Directeur général délégué	32	12	-	44
Hubert du Mesnil	Directeur général délégué	225	86	269	580
Laurent Galzy	Directeur général adjoint finances & administration	179	66	124	369
Marc Noyelle	Directeur général adjoint aménagement & développement	188	70	172	430
René Brun	Directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle	181	67	169	417
Patrice Hardel	Directeur de l'aéroport Paris - Orly	164	61	196	421
<b>Total</b>		<b>1.179</b>	<b>442</b>	<b>930</b>	<b>2.551</b>

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme –charges 38% (1)	Avantages postérieurs à l'emploi (2)	TOTAL 2004
Pierre Graff	Président	211	80	-	291
Hubert du Mesnil	Directeur général	171	65	-	236
Laurent Galzy	Directeur général délégué finances & administration	151	57	-	208
Marc Noyelle	Directeur général délégué	187	70	167	424
René Brun	Directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle	161	60	164	385
Patrice Hardel	Directeur de l'aéroport Paris - Orly	156	59	179	394
<b>Total</b>		<b>1.037</b>	<b>391</b>	<b>510</b>	<b>1.938</b>

(1) 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.

(2) Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les pensions et retraites éventuellement versées postérieurement à la période d'activité, ainsi que les indemnités de fin de carrière.

Les administrateurs non salariés n'ont perçu aucun jeton de présence en 2005, ni 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 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 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
<b>Engagements donnés</b>		
Avals, cautions .....	18.495	15.493
Garanties à première demande .....	11.431	10.087
Garanties d'actif et de passif .....	2.846	-
Autres .....	10.763	3.676
<b>Total</b> .....	<b>43.535</b>	<b>29.056</b>
<b>Engagements reçus</b>		
Avals, cautions .....	38.492	33.569
Garanties à première demande .....	181.025	172.779
Hypothèse DGAC .....	90	300
<b>Total</b> .....	<b>219.607</b>	<b>206.648</b>

Les engagements donnés correspondent essentiellement à des cautions accordées sur prêts au personnel et à des garanties à première demande. Les garanties d'actif et de passif sont liées à la cession des titres FRANCE HANDLING réalisée en 2005.

Les principaux engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public) et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Le montant des engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élève à 497,1 millions d'euros au 31 décembre 2005.

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.

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'état. Cette disposition concerne notamment les aérodromes d'aviation générale.

### Note 36 – Informations sur les coentreprises

Les états financiers de Société de Distribution Aéroportuaire, seule coentreprise consolidée par intégration proportionnelle, peuvent se résumer ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
<b>BILAN:</b>		
Actifs non courants .....	5.810	3.849
Actifs courants .....	24.460	22.633
<b>Total Actif .....</b>	<b>30.270</b>	<b>26.482</b>
Capitaux Propres	8.630	6.540
Passifs non courants	190	145
Passifs courants	21.450	19.797
<b>Total Passif .....</b>	<b>30.270</b>	<b>26.482</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT:</b>		
Produits des activités ordinaires .....	163.889	151.113
Charges nettes .....	(156.359)	(145.673)
<b>Résultat net</b>	<b>7.530</b>	<b>5.440</b>

Par ailleurs, au sein du tableau des flux de trésorerie, les flux relatifs à Société de Distribution Aéroportuaire ne sont pris en compte qu'à hauteur du pourcentage d'intégration, soit 49%. Les flux globaux propres à cette participation s'établissent comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2004
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles ..	7.414	12.747
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement .....	(2.038)	(4.911)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement ..	(5.429)	(2.926)
<b>Flux globaux relatifs aux coentreprises présentées en intégration proportionnelle .....</b>	<b>(53)</b>	<b>4.910</b>



## Note 37 – Listes des sociétés du périmètre de consolidation

Entités	Adresse	Siren	Pays	% intérêt	% contrôle	Filiale de
Aéroports de Paris	291 boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	552 016 628	France	MERE	MERE	
<b>Filiales</b>						
ADP ingénierie	Ceinture de l'Aéroport 91200 ATHIS-MONS	431 897 081	France	100,0%	100,0%	ADP
ADP Management	291 boulevard Raspail 75014 PARIS	380 309 294	France	100,0%	100,0%	ADP
Hub télécom	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	437 947 666	France	100,0%	100,0%	ADP
Alyzia Airport Services	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	552 134 975	France	100,0%	100,0%	ADP
Alyzia Handling	Bât 449 – Aérogare Sud – BP 135 94541 ORLY AEROGARE CEDEX	441 341 666	France	100,0%	100,0%	Alyzia
Alyzia Sûreté	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	411 381 346	France	100,0%	100,0%	Alyzia
Locmafer	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	777 345 653	France	100,0%	100,0%	Alyzia
SAPSER	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	320 268 352	France	100,0%	100,0%	Alyzia
Aviance France	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	450 927 355	France	100,0%	100,0%	Alyzia
Alyzia Ramp Assistance	Roissypole – Le Dôme – 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN- FRANCE	481 601 276	France	100,0%	100,0%	Alyzia
<b>Coentreprises</b>						
Société de Distribution Aéroportuaire	114, av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR- SEINE	448 457 978	France	49,0%	49,0%	ADP
<b>Entreprises associées</b>						
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO (District Fédéral – Mexique)		Mexique	25,5%	25,5%	ADP
GIE ROISSYPOLE	17, Cours Valmy 92800 PUTEAUX	380 893 438	France	90,0%	49,0%	ADP
SCI ROISSY SOGARIS	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	383 484 987	France	40,0%	40,0%	ADP
SAB	Aéroport de Bierset 4460 GRACE-HOLLOGNE (Belgique)		Belgique	25,6%	25,6%	ADPM

## ANNEXE 2

## COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2004

## Compte de résultat consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<b>Au 31 décembre 2004</b>	<b>Au 31 décembre 2003</b>
<b>Chiffre d'affaires</b> .....	4	<b>1.820.857</b>	<b>1.711.846</b>
Autres produits d'exploitation .....	5	132.992	103.820
Achats consommés .....	6	(100.576)	(80.383)
Charges de personnel .....	7	(549.785)	(534.700)
Autres charges d'exploitation .....	8	(571.671)	(501.027)
Impôts et taxes .....		(95.133)	(89.893)
Dotations aux amortissements et provisions .....	9	(329.472)	(279.639)
<b>Résultat d'exploitation</b> .....		<b>307.212</b>	<b>330.023</b>
Charges et produits financiers .....	10	(94.044)	(87.535)
<b>Résultat courant des entreprises intégrées</b> .....		<b>213.167</b>	<b>242.489</b>
Charges et produits exceptionnels .....	11	(25.878)	(29.338)
Impôts sur les résultats .....	12	(63.580)	(88.149)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b> .....		<b>123.710</b>	<b>125.002</b>
Quote-part dans les résultats des entreprises mises en équivalence .....	13	8.290	411
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition ..	15	(60)	(60)
<b>Résultat net du groupe ADP consolidé</b> .....		<b>131.940</b>	<b>125.354</b>
Intérêts minoritaires .....	14	(6.069)	3.542
<b>Résultat net (part du groupe ADP)</b> .....		<b>125.871</b>	<b>128.896</b>

## Bilan consolidé

ACTIFS	Notes	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
<i>(en milliers d'euros)</i>			
<b>Ecarts d'acquisitions</b> .....	15	<b>37</b>	<b>97</b>
<b>Immobilisations incorporelles</b> .....	16	<b>11.289</b>	<b>15.737</b>
<b>Immobilisations corporelles</b> .....	17	<b>4.116.448</b>	<b>3.914.276</b>
Titres de participation non consolidés .....	18	75.320	122.166
Titres mis en équivalence .....	13	27.522	17.833
Autres immobilisations financières .....	19	49.719	50.364
<b>Total immobilisations financières</b> .....		<b>152.561</b>	<b>190.362</b>
<b>Total actif immobilisé</b> .....		<b>4.280.335</b>	<b>4.120.473</b>
Stocks et en cours .....	20	4.793	5.237
Clients et comptes rattachés .....	21	336.493	287.560
Autres créances et comptes de régularisation .....	22	336.971	210.498
Valeurs mobilières de placement .....		148.787	221.045
Disponibilités .....		24.688	24.845
<b>Total actif circulant</b> .....		<b>851.731</b>	<b>749.184</b>
<b>Total actif</b> .....		<b>5.132.066</b>	<b>4.869.656</b>
<hr/>			
PASSIFS	Notes	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
<i>(en milliers d'euros)</i>			
Capital .....		256.085	255.943
Réserves consolidées .....		1.168.241	1.049.061
Résultat net de l'exercice .....		125.871	128.896
Ecarts de conversion .....		(5.297)	(1.866)
<b>Total capitaux propres – part du Groupe</b> .....		<b>1.544.899</b>	<b>1.432.034</b>
<b>Intérêts minoritaires</b> .....	14	<b>0</b>	<b>45.171</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b> .....	23	<b>404.394</b>	<b>401.049</b>
Emprunts et dettes financières .....	24	2.507.141	2.394.513
Fournisseurs et comptes rattachés .....		216.557	173.295
Autres dettes et comptes de régularisation .....	25	459.076	423.595
<b>Total dettes</b> .....		<b>3.182.773</b>	<b>2.991.403</b>
<b>Total passif</b> .....		<b>5.132.066</b>	<b>4.869.656</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
<b>EXPLOITATION</b>		
Résultat net des sociétés intégrées	123.710	125.002
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité:		
- Amortissements et provisions	342.603	260.173
- Variation des impôts différés	(2.378)	3.029
- Plus-values de cessions, nettes d'impôt	(5.872)	(150)
- Indemnités d'assurances à percevoir au titre du terminal 2E	(80.000)	-
- Autres	6.091	5.299
<b>Capacité d'autofinancement des sociétés intégrées</b>	<b>384.153</b>	<b>393.353</b>
<b>Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence</b>	<b>678</b>	<b>229</b>
Diminution (augmentation) des stocks	441	(1.566)
Augmentation des créances d'exploitation	(78.026)	(49.332)
Augmentation (diminution) des dettes d'exploitation	4.656	(122.763)
<b>Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>(72.929)</b>	<b>(173.661)</b>
<b>Flux nets de trésorerie générés par l'activité</b>	<b>311.903</b>	<b>219.921</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>		
Investissements corporels et incorporels	(551.916)	(565.384)
Augmentation des dettes sur immobilisations	65.413	57.027
Acquisitions nettes d'immobilisations financières	84	312
Cessions d'immobilisations, nettes d'impôt	1.649	3.930
Incidence des variations du périmètre	(243)	(588)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>	<b>(485.013)</b>	<b>(504.703)</b>
<b>FINANCEMENT</b>		
Dividende versé à l'Etat	(12.036)	-
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées	-	(221)
Variations de capital	141	-
Subventions reçues au cours de l'exercice	-	1.183
Nouveaux emprunts	253.506	404.880
Remboursements d'emprunts	(143.768)	(166.312)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement</b>	<b>97.842</b>	<b>239.530</b>
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>(75.268)</b>	<b>(45.252)</b>
Trésorerie d'ouverture	239.244	284.496
Incidence des variations de cours des devises	-	-
<b>Trésorerie de clôture</b>	<b>163.976</b>	<b>239.244</b>

## Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves consolidées	Résultat consolidé	Ecarts de conversion	Capitaux propres (Part du Groupe)
<b>Situation au 31 décembre 2002 (non audité)</b>	<b>255.943</b>	<b>1.175.295</b>	<b>93.546</b>	<b>(2.820)</b>	<b>1.521.964</b>
Retraitements		(216.706)		221	(216.485)
<b>Ouverture au 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>	<b>255.943</b>	<b>958.589</b>	<b>93.546</b>	<b>(2.599)</b>	<b>1.305.479</b>
Affectation résultat 2002		(93.546)	(93.546)		0
Résultat consolidé 2003			128.896	133	129.029
Autres variations		(3.074)		600	(2.474)
<b>Situation au 31 décembre 2003</b>	<b>255.943</b>	<b>1.049.061</b>	<b>128.896</b>	<b>(1.866)</b>	<b>1.432.034</b>
Variations de capital	141				141
Affectation résultat 2003		116.860	(128.896)		(12.036)
Résultat consolidé 2004			125.871		125.871
Autres variations		2.320		(3.431)	(1.111)
<b>Situation au 31 décembre 2004</b>	<b>256.084</b>	<b>1.168.241</b>	<b>125.871</b>	<b>(5.297)</b>	<b>1.544.899</b>

Les variations de capital 2004 s'expliquent par:

- une dotation de l'État de terrains pour une valeur de 152 milliers d'euros essentiellement sur l'Aéroport du Bourget;
- le retrait de dotation, pour une valeur totale de 11 milliers d'euros sur la commune de Wissous.

L'affectation du résultat 2004 se solde par le versement à l'Etat d'un dividende de 12.036 milliers d'euros en vertu de l'arrêté du 10 novembre 2004 paru au Journal Officiel du 26 novembre 2004.

Les autres variations 2004, qui se soldent par une diminution de 1.111 milliers d'euros, concernent:

- une reprise de réserve de réévaluation pour 280 milliers d'euros;
- les écarts de conversion, pour 831 milliers d'euros, résultant de la conversion en euros des comptes SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains.

## **Note 1 – Faits marquants**

### **1.1 Organisation administrative et financière**

Différentes dispositions législatives et réglementaires ont affecté l'organisation administrative et financière de l'entreprise.

1. Le décret 2004-621 du 29 juin 2004 a disposé que les comptes d'Aéroports de Paris seraient désormais établis conformément au Code de commerce et selon les règlements du comité de réglementation comptable, et non plus selon les règles de la comptabilité publique.

2. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget du 29 juin 2004 a précisé:

- que jusqu'à la date du 30 juin incluse, l'agent comptable de l'établissement public Aéroports de Paris tiendrait la comptabilité de l'établissement suivant les règles de la comptabilité publique,
- qu'après cette date, toutes les prérogatives attachées à la présence d'un comptable public dans l'établissement disparaîtraient ou seraient transférées à un autre comptable public.

Aéroports de Paris ne dispose donc plus des prérogatives de droit public l'autorisant à recourir aux états exécutoires pour obtenir le recouvrement de ses créances et le recouvrement de la taxe d'aéroport incombe à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2004 à l'agent comptable du budget annexe de l'aviation civile qui reversera les produits recouverts à Aéroports de Paris.

3. Le décret 2004-963 du 9 septembre 2004 portant création du service à compétence nationale "Agence des participations de l'Etat" conduit Aéroports de Paris à se trouver désormais soumis dans ses relations avec l'Etat aux règles de gouvernance publique définie par cette Agence.

4. La loi de finances rectificative pour 2003 crée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, en lieu et place de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) une taxe sur les nuisances sonores aériennes, recouvrée par les services de la direction générale de l'aviation civile. Le produit de cette taxe sera affecté au financement des aides aux riverains d'aéroports prévues aux articles L. 571-14 à L. 571-16 du Code de l'environnement.

A titre transitoire, le produit de la TGAP "bruit" recouvré au titre de l'année 2004 sera affecté aux exploitants d'aérodromes pour le financement des aides à l'insonorisation. A ce titre Aéroports de Paris a reçu au cours de l'exercice 2004 la somme de 23,05 millions d'euros.

Un décret d'application non encore publié doit fixer les modalités d'application de ces nouveaux textes.

5. Le paquet législatif "Ciel unique" avec les 4 textes suivants:

- Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre"),
- Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services"),
- Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien"),
- Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité"),

devrait conduire à ce que le directeur général d'Aéroports de Paris, en sa qualité d'agent de l'Etat, n'assume plus, courant 2005, la direction des services chargés de la navigation aérienne.

6. Enfin, parachevant ces textes, un projet de loi relatif au secteur aéroportuaire prévoyant la transformation en société anonyme de l'Etablissement public Aéroports de Paris a été adopté au Sénat le 31 mars 2005. Promulgué par le Président de la République, le texte a été adopté par le Parlement le 31 mars 2005 et sera applicable dès adoption du décret portant statut de la Société.

## **1.2 Gestion**

### 1. Mises en service

Les principales immobilisations mises en service au cours de l'exercice 2004 concernent principalement l'aéroport CDG et en particulier, les voies de circulation d'accès aux pistes, l'accès Est de l'aérogare 2, les équipements de sûreté et les locaux tri bagages du terminal 2 hors 2E.

### 2. Accident de l'aérogare 2E

L'effondrement d'éléments de structure de la salle d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle survenu le 23 mai 2004 a entraîné la fermeture de ce terminal en totalité. Une réouverture partielle du corps central et de l'isthme a eu lieu en août 2004.

Plusieurs enquêtes, administrative et judiciaires, ont été ouvertes.

Seule la commission d'enquête administrative présidée par Monsieur Berthier, mise en place pour rechercher les causes de l'accident, a rendu son rapport le 15 février 2005.

Comme Pierre Graff, Président d'Aéroports de Paris, l'avait indiqué dès les premières heures qui ont suivi l'accident, la sécurité des passagers et des personnels a été le principe déterminant dans l'option retenue.

Sur la base d'études externes et internes, Aéroports de Paris a choisi de présenter au conseil d'administration du 17 mars 2005 la solution de reconstruction de la toiture et des façades de la jetée, et de la soumettre aux experts dans le cadre de la procédure civile.

Différentes solutions de réparations, c'est-à-dire de confortement de la jetée, ont été très sérieusement étudiées puis toutes écartées faute de garantie de sécurité suffisante. Seul le choix d'une reconstruction de la toiture assure pleinement cette exigence de sécurité.

Le principe de cette solution permet de conserver l'ensemble des niveaux inférieurs du bâtiment qui ne posent aucun problème.

Aéroports de Paris va mener toutes les études pour finaliser la solution de reconstruction qui a été retenue et qui permettra une réouverture totale du terminal 2E pendant la saison aéronautique de l'hiver 2007/2008.

Aéroports de Paris a souscrit notamment les polices d'assurances suivantes:

- une police unique de chantier pour un montant de travaux de 561 millions d'euros correspondant à la construction des aérogares CDG 2E y compris les voiries réseaux divers (VRD) y afférentes composées notamment:
  - d'un corps central,
  - d'un isthme,
  - d'une jetée,
  - de passerelles,
  - d'un parc à voitures.
- une assurance de responsabilité civile exploitant d'aérodrome dont l'objet principal est de couvrir entre autres tous les dommages corporels, matériels et immatériels, causés aux tiers.

Sur cette base, les comptes arrêtés au 31 décembre 2004 comportent une sortie d'actifs nets d'une valeur de 14.600 milliers d'euros pour la zone effondrée ainsi qu'une provision pour dépréciation de la valeur nette comptable du reste de la voûte de la jetée pour un montant de 75.520 milliers d'euros.

Les compagnies d'assurances ont accordé leur garantie prévue à la police unique de chantier permettant ainsi l'indemnisation pour une remise en état de l'ensemble de la jetée dans les conditions prévues au contrat d'assurances.

Notre meilleure estimation d'un montant minimum des indemnités à recevoir, compte tenu des indemnités déjà reçues, des décisions prises et des travaux d'études et d'expertise en cours, nous a conduit à constater un produit à recevoir de 80.000 milliers d'euros.

Une provision pour risques et charges de 849 milliers d'euros a par ailleurs été constituée. Elle correspond à l'estimation de l'indemnisation accordée aux commerces fermés suite au sinistre.

L'impact sur le résultat de l'accident du 2E est le suivant:

Produits et charges d'exploitation:

- Perte sur chiffre d'affaires (loyers): -2.580 milliers d'euros
- Charges d'exploitation (honoraires d'avocats, communication, autres): 802 milliers d'euros.

Charges exceptionnelles:

- Valeur nette comptable de la zone effondrée: 14.600 milliers d'euros
- Dotation pour dépréciation de l'aérogare 2E: 75.520 milliers d'euros
- Autres charges: 5.708 milliers d'euros

Indemnités d'assurances:

- Indemnités d'assurance reçues: 478 milliers d'euros
- Indemnités d'assurance à recevoir: 80.000 milliers d'euros

## **1.1 Autres informations**

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a été renouvelé. Les nouveaux administrateurs ont été nommés par décret ministériel du 9 juillet 2004 paru au J.O. du 10 juillet 2004. Monsieur Pierre Graff a été renouvelé comme Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

## **Note 2 – Méthodes de consolidation et principes comptables**

Les comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris sont établis en conformité avec la méthodologie des comptes consolidés arrêtée par le Règlement 99-02 du Comité de la réglementation comptable.

Le groupe Aéroports de Paris applique les méthodes préférentielles prévues dans le règlement 99-02. Il s'agit:

- de la comptabilisation d'une provision pour les engagements de retraite et assimilés,
- du retraitement des opérations de location-financement,
- de l'étalement sur la durée de vie de l'emprunt, des frais d'émission, des primes d'émission et de remboursement des emprunts obligataires,
- de l'enregistrement en résultat consolidé des écarts de conversion des actifs et passifs monétaires.

Les comptes sont consolidés dans le respect des principes comptables de prudence, de coût historique, de continuité d'exploitation, d'indépendance des exercices, d'importance relative et de permanence des méthodes.

### **2.1 Unité de comptes**

Les tableaux présentés ci-après sont présentés en milliers d'euros, sauf exceptions signalées.

### **2.2 Date de clôture des exercices**

Toutes les entreprises consolidées ont arrêté leurs comptes sociaux à la date du 31 décembre 2004.

### **2.3 Principes de consolidation**

#### *2.3.1. Méthodes de consolidation*

Les comptes consolidés comprennent les comptes de la société Aéroports de Paris ainsi que ceux des entreprises sous contrôle exclusif, sous contrôle conjoint et sous influence notable:

- 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 consolidées par intégration globale. La part revenant aux intérêts minoritaires est présentée séparément au compte de résultat et au passif du bilan;
- les entreprises contrôlées conjointement 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;
- les sociétés 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 retraités de la société concernée, y compris les résultats de l'exercice.

Tous les comptes et transactions réciproques entre les sociétés intégrées sont éliminés, de même que les résultats internes à l'ensemble consolidé (dividendes, plus-values de cessions, provisions sur titres et créances, etc).



### 2.3.2. Exclusions du périmètre de consolidation

Les sociétés dont la consolidation n'aurait pas d'incidence significative sur les comptes consolidés sont exclues du périmètre de consolidation. Il s'agit notamment des sociétés dont le total du bilan ou le chiffre d'affaires n'atteignent pas le seuil de 2 millions d'euros.

Ont, en outre, été exclues du périmètre en l'absence d'influence notable les participations indirectes dans BCIA (détenue à 6,6% par ADPM) et GACN (détenue à 15% par SETA au Mexique).

Les titres des sociétés exclues du périmètre de consolidation sont inscrits au bilan sous la rubrique Titres de participation non consolidés (*cf. note 18*).

### 2.3.3. Traitement des variations de périmètre

Les écarts d'acquisition dégagés lors de l'acquisition de titres de sociétés consolidées 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 évalués à leur juste valeur.

Ces écarts sont inscrits à l'actif du bilan en Ecarts d'acquisitions lorsqu'ils sont positifs, et au passif du bilan en Provisions pour risques et charges lorsqu'ils sont négatifs. Ils sont ensuite rapportés au résultat sur une durée qui reflète, aussi raisonnablement que possible, les hypothèses retenues et les objectifs fixés et documentés lors de l'acquisition. Les écarts positifs sont généralement amortis sur une durée de cinq ans.

Les écarts négatifs constatés en 2004 au titre du rachat des minoritaires d'ADPM et de SERTA ont été intégralement rapportés au résultat de l'exercice.

Les résultats des sociétés acquises ou cédées en cours d'exercice sont retenus dans le compte de résultat consolidé pour la période postérieure à leurs dates d'acquisition ou antérieure à leurs dates de cession.

## 2.4. Conversion des états financiers des filiales étrangères consolidées

Cette conversion s'effectue selon la méthode du cours de clôture:

- Les postes de bilan sont exprimés en euros sur la base des cours de clôture;
- Les postes du compte de résultat sont convertis en utilisant pour chaque devise le cours moyen de l'exercice;
- Les différences par rapport au bilan et aux résultats d'ouverture résultant de la conversion en euros des comptes des sociétés étrangères apparaissent dans l'analyse de variation des capitaux propres au poste "Écarts de conversion";
- Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans un pays à forte inflation.

## 2.5. Conversion des créances et des dettes en monnaies étrangères

Les dettes et créances en monnaies étrangères sont valorisées au cours de clôture de l'exercice. Les écarts de conversion qui, dans les comptes sociaux, sont portés en comptes de régularisation actif et passif, sont inscrits en résultat dans les comptes consolidés conformément à la méthode préférentielle du règlement CRC 99.02. En contrepartie, les provisions éventuellement constituées dans les comptes sociaux au titre des pertes latentes de change sont éliminées en consolidation.

## 2.6. Provisions réglementées

Les provisions réglementées sont annulées en consolidation, après constatation d'une éventuelle imposition différée.

## 2.7. Impôts différés

Les différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et passifs au bilan et leur base fiscale donnent lieu à la constatation, au niveau de chaque entité fiscale, d'actifs et de passifs d'impôts différés. Ceux-ci sont évalués aux taux d'impôt en vigueur à la clôture de l'exercice et qui seront applicables sur les exercices au cours desquels ces différences temporaires se réaliseront.

Des actifs d'impôts 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 temporaires, pertes fiscales non utilisées et crédits d'impôts pourront être imputés.

Le Groupe fiscalement intégré comprenant la société-mère Aéroports de Paris et trois filiales françaises détenues à plus de 95% - Alyzia Airport Services, Sapsar et Financière Assistance - constitue, pour l'application des principes ci-dessus, une entité fiscale unique.

## 2.8. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (pour celles acquises à titre onéreux) ou à leur coût de production (pour celles produites par l'entreprise elle-même). Elles comprennent notamment:

- les logiciels informatiques amortis linéairement sur des durées allant de 1 à 7 ans selon le cas;
- des frais de recherche et développement concernant la société SERTA totalement amortis à la clôture de l'exercice.

## 2.9. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (pour celles acquises à titre onéreux) ou à leur coût de production (pour celles produites par l'entreprise elle-même).

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.

Les biens immobiliers ou mobiliers d'un montant significatif qui sont mis à disposition du Groupe dans le cadre de contrats de locations-financements sont portés à l'actif du bilan consolidé comme s'ils avaient été acquis à crédit.

Les intérêts intercalaires des capitaux empruntés pour le financement des immobilisations sont exclus du coût d'acquisition de ces dernières.

Les immobilisations corporelles sont amorties en linéaire selon leur durée normale d'utilisation. Les taux d'amortissement généralement retenus par le Groupe sont les suivants:

- Aménagements de terrains: 20 ans
- Constructions: 10 à 50 ans
- Installations techniques: 5 à 15 ans
- Matériel et outillage: 5 à 15 ans
- Matériel de bureau et informatique: 5 à 7 ans
- Matériel de transport: 7 à 10 ans

La provision spéciale constatée sur les immobilisations réévaluées est considérée en consolidation comme une provision réglementée et, de ce fait, retraitée.

## **2.10. Immobilisations financières**

Les titres de participation non consolidés 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, rectifiés - 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 d'utilité inférieure au coût historique, une provision pour dépréciation est constatée.

Dans le cas particulier d'immobilisations financières achetées en monnaie étrangère, le taux de conversion utilisé pour convertir le prix d'acquisition correspond :

- au taux de change en vigueur à la date d'entrée dans le périmètre de consolidation,
- ou au taux de la couverture de change si celle-ci a été prise avant l'acquisition. Dans ce cas, les frais liés à la couverture sont incorporés au coût d'acquisition pour leur montant net d'impôt.

## **2.11. Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles**

Les actifs détenus à long terme sont dépréciés de manière exceptionnelle lorsque, du fait d'événements ou de circonstances intervenus au cours de l'exercice, leur valeur d'utilité apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

## **2.12. Stocks**

La valeur brute 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 provision est constituée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'entrée en stock. La valeur d'inventaire correspond à la valeur actuelle, c'est-à-dire la valeur de réalisation nette.

## **2.13. Créances**

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Elles sont éventuellement dépréciées par voie de provision pour tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu. Sont concernées :

- les créances non recouvrées depuis plus de six mois à la clôture de l'exercice comptable ou de douze 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 sont transférées en créances douteuses;
- les créances de moins de six mois sont également prises en compte dans le calcul des provisions pour dépréciation des comptes clients lorsque le risque d'irrecouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers, etc.).

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, etc.) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France, etc.).

Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

#### **2.14. Valeurs mobilières de placement**

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 accréditives libellées en devises sont valorisées au cours de change de la clôture de l'exercice.

#### **2.15. Engagements sociaux**

Les engagements sociaux sont totalement provisionnés, y compris les engagements de l'Établissement au titre du PARDA (Protocole d'Accord Régime de Départ Anticipé) en appliquant la norme internationale IAS 19. Cette méthode de calcul est la méthode rétrospective avec salaires de fin de carrière.

Le détail de ces opérations figure en note 23.

#### **2.16. Provisions pour risques et charges**

Le Groupe applique le règlement CRC n°2000-06. Dans ce cadre, des provisions pour risques et charges sont constituées pour faire face aux sorties probables de ressources au profit de tiers, sans contrepartie pour la Société. Ces provisions sont estimées en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêt des comptes.

La politique générale du groupe Aéroports de Paris ne présente pas de spécificités en matière de provisions pour risques et charges, à l'exception des provisions pour contentieux commerciaux qui sont appréciées à la clôture de chaque exercice par rapport aux conséquences financières de chaque litige et aux probabilités qui leur sont associées.

#### **2.17. Subventions d'investissement**

Les subventions d'investissement figurant en capitaux propres dans les comptes sociaux sont reclassées en produits constatés d'avance dans les comptes consolidés et figurent donc au bilan consolidé dans les Autres dettes et comptes de régularisation.

Ces subventions sont rapportées au résultat sur la durée d'amortissement des biens qui en ont bénéficié.

#### **2.18. Tableau des flux de trésorerie**

La trésorerie correspond aux disponibilités, aux valeurs mobilières de placement et aux soldes créditeurs de banque.

#### **2.19. 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.

## 2.20. Information par secteur d'activité et secteur géographique

Le Groupe est géré selon un seul secteur d'activité, étant donné que la direction évalue la performance du Groupe dans son ensemble et non sur la base d'unités opérationnelles distinctes. Cependant, le Groupe a entamé un processus de réflexion et d'adaptation des systèmes d'information, pour répondre aux nouvelles normes internationales et disposer d'informations sectorielles pertinentes.

## 2.21. 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 aéroport au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux".

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 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 est comptabilisé.

## Note 3 – Variations de périmètre

### 3.1. Sociétés entrées dans le périmètre de consolidation en 2004

Sont entrées dans le périmètre de consolidation les sociétés Locmafer et Alyzia Sûreté (ex Survia) suite au dépassement des seuils de consolidation (cf. § 2.3.2). Ces entrées de périmètre sont sans incidence significative sur le bilan et le compte de résultat consolidés.

### 3.2. Sociétés sorties du périmètre en 2004

La seule sortie de périmètre survenue au cours de l'exercice porte sur la cession de la société SIFA, intervenue en mars 2004. Cette sortie de périmètre est sans incidence significative sur le bilan et le compte de résultat consolidés.

### 3.3. Rachats d'intérêts minoritaires

Le pourcentage d'intérêt du Groupe dans ADPM est passé de 66 à 100%, suite au rachat par cette dernière, en décembre 2004, de ses propres actions précédemment détenues par le groupe Vinci. Corrélativement, le pourcentage d'intérêt dans SAB (Belgique) détenu par ADPM est passé de 16,5 à 25,1%.

Par ailleurs, suite au rachat par ADPT, lors de la liquidation de Dolphin Télécom, de la participation de 49% que cette dernière détenait précédemment dans le capital de SERTA, le pourcentage d'intérêt du Groupe dans SERTA est passé de 51 à 100%.

## Note 4 – Chiffre d'affaires consolidé

En 2004, la ventilation du chiffre d'affaires s'établit comme suit:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Redevances aériennes	556.316	489.765
Immobilier	162.603	151.982
Parkings et autres équipements	197.394	190.832
Assistance aéroportuaire	143.746	153.242
Taxe d'aéroport	298.204	283.852
Produits commerciaux	271.045	258.246
Prestations industrielles et autres produits	191.549	183.927
<b>Total du chiffre d'affaires</b>	<b>1.820.857</b>	<b>1.711.846</b>

La répartition du chiffre d'affaires par sociétés est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Chiffre d'affaires sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions 2004	Contributions 2003
Aéroports de Paris .....	1.721.364	(54.677)	1.666.686	1.582.959
ADP ingénierie .....	27.160	(1.053)	26.107	29.403
ADP Management .....	2.698	(7)	2.691	2.248
ADP Télécom .....	66.785	(28.460)	38.325	34.467
SERTA .....	2.641	(1.562)	1.079	1.316
Alyzia Airport Services .....	6.970	(6.334)	636	1.630
Alyzia Handling .....	20.945	(17.923)	3.022	2.458
Alyzia Sûreté .....	14.038	(14.024)	14	-
Locmafer .....	4.975	(4.385)	590	-
Sapser .....	32.716	(25.055)	7.661	9.678
Société de Distribution Aéroportuaire (49%) .....	74.045	-	74.045	42.875
SIFA (50%) .....	-	-	-	4.812
<b>Total du chiffre d'affaires .....</b>	<b>1.974.337</b>	<b>(153.480)</b>	<b>1.820.857</b>	<b>1.711.846</b>

La comparabilité du chiffre d'affaires des deux exercices est notamment influencée par:

- les mouvements de périmètre: sortie de SIFA et entrée de Locmafer et Alyzia Sûreté,
- un exercice 2003 limité à 7 mois pour Société de Distribution Aéroportuaire.

#### **Note 5 – Autres produits d'exploitation.**

Les autres produits d'exploitation s'analysent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Production stockée .....	(330)	(201)
Production immobilisée .....	46.580	54.726
Subventions d'exploitation .....	1.309	2.138
Reprises de provisions pour:		
- dépréciations des immobilisations .....	361	1
- dépréciation des actifs circulants .....	34.377	6.390
- risques et charges d'exploitation .....	48.729	38.897
Sous-total reprises de provisions .....	83.467	45.288
Autres produits d'exploitation .....	1.141	(104)
Transferts de charges d'exploitation .....	825	1.974
<b>Total des autres produits d'exploitation .....</b>	<b>132.992</b>	<b>103.820</b>

Les reprises de provisions pour risques et charges se décomposent comme suit en 2004 (*en milliers d'euros*):

- Provisions pour litiges .....	10.253
- Provisions pour engagements sociaux .....	32.032
- Risque de réhabilitation CDG 1 .....	6.210
- Autres .....	234
<b>Total .....</b>	<b>48.729</b>

Au 31 décembre 2004, la production immobilisée comprend notamment un montant de 44.350 milliers d'euros au titre des frais d'études et de surveillance des travaux (F.E.S.T) contre 52.541 milliers d'euros en 2003.

## Note 6 – Achats consommés

La décomposition des achats consommés s'établit ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Achats de matières premières .....	7.027	5.334
Variation de stocks de matières premières .....	1.072	86
Achats de marchandises .....	32.063	20.611
Variation de stocks de marchandises .....	(973)	(1.856)
Achats de sous-traitance .....	9.997	8.486
Autres achats non stockés de matières et fournitures .....	51.390	47.722
<b>Total des achats consommés .....</b>	<b>100.576</b>	<b>80.383</b>

Les autres achats non stockés comprennent notamment les fournitures d'électricité et de gaz.

## Note 7 – Charges de personnel et effectif

L'analyse des charges de personnel est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Salaires et traitements .....	372.035	361.145
Charges sociales .....	164.091	156.710
Intéressement & Participation des salariés .....	13.659	16.846
<b>Total des charges de personnel .....</b>	<b>549.785</b>	<b>534.700</b>

L'évolution des charges de personnel par rapport à l'exercice précédent, soit + 2,8%, est notamment impactée par les éléments suivants:

- les mesures salariales + 1,52%
- l'évolution du G.V.T (Glissement Vieillesse Technicité) + 1,87%
- l'évolution des agents mois - 0,46%

Les effectifs à la clôture se ventilent comme suit:

	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Cadres .....	1.368	1.197
Agents de maîtrise .....	5.110	5.081
Employés et ouvriers .....	3.733	4.024
<b>Effectif total .....</b>	<b>10.211</b>	<b>10.302</b>
<i>Dont ADP .....</i>	<i>8.237</i>	<i>8.203</i>
<i>Dont ADP Ingénierie .....</i>	<i>91</i>	<i>77</i>
<i>Dont ADP Management .....</i>	<i>8</i>	<i>6</i>
<i>Dont groupe Alyzia .....</i>	<i>1.488</i>	<i>1.697</i>
<i>Dont ADP Télécom .....</i>	<i>203</i>	<i>128</i>
<i>Dont Société de Distribution Aéroportuaire (49%) .....</i>	<i>184</i>	<i>191</i>

## Note 8 – Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation s'analysent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Services extérieurs:		
- Sous-traitance .....	320.998	306.561
- Entretien, réparations .....	75.627	70.126
- Autres charges externes .....	123.900	112.226
<b>Total des services extérieurs .....</b>	<b>520.526</b>	<b>488.914</b>
Autres charges de gestion courante .....	51.145	12.113
<b>Total des autres charges d'exploitation .....</b>	<b>571.671</b>	<b>501.027</b>

A noter qu'en 2004, les autres charges de gestion courante incluent un montant de 33.234 milliers d'euros au titre des créances devenues irrécouvrables. Ce montant est, par ailleurs, compensé par des reprises de provisions sur actifs circulants figurant en Autres produits d'exploitation (cf. note 5).

## Note 9 – Dotations aux amortissements et provisions

Les dotations aux amortissements et provisions d'exploitation sont ainsi détaillées:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
<b>Dotations aux amortissements des:</b>		
- immobilisations corporelles et incorporelles . . . . .	253.892	219.733
- biens en location-financement . . . . .	6.191	5.058
	<b>260.083</b>	<b>224.791</b>
<b>Dotations aux provisions:</b>		
- pour dépréciation des actifs circulants . . . . .	14.175	17.695
- pour risques et charges d'exploitation . . . . .	55.214	37.153
	<b>69.389</b>	<b>54.848</b>
<b>Total des dotations aux amortissements et provisions . . . .</b>	<b>329.472</b>	<b>279.639</b>

Les dotations aux provisions pour risques et charges se décomposent comme suit en 2004:

- Provisions pour litiges . . . . .	15.483
- Provisions pour engagements sociaux . . . . .	34.846
- Autres . . . . .	4.886
<b>Total . . . . .</b>	<b>55.214</b>

## Note 10 – Charges et produits financiers

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Produits de participation . . . . .	2.532	3.658
Gains de change . . . . .	4.580	4.863
Produits d'intérêt sur <i>swaps</i> . . . . .	50.585	51.575
Autres revenus et produits financiers . . . . .	4.977	6.536
Reprises de provisions et transfert de charges . . . . .	412	1.293
<b>Total produits financiers . . . . .</b>	<b>63.086</b>	<b>67.925</b>
Dotations aux provisions sur titres BCIA (Chine) (cf. note 11 <i>renvoi 2</i> ) . . . . .	(4.868)	0
Dotations aux autres amortissements et provisions . . . . .	(3.523)	(4.580)
Pertes de change . . . . .	(3.865)	(3.443)
Charges d'intérêt sur <i>swaps</i> . . . . .	(31.360)	(32.934)
Intérêts sur emprunts et charges assimilées . . . . .	(113.515)	(114.502)
<b>Total charges financières . . . . .</b>	<b>(157.131)</b>	<b>(155.459)</b>
<b>Charges financières nettes . . . . .</b>	<b>(94.044)</b>	<b>(87.535)</b>



## Note 11 – Charges et produits exceptionnels

La décomposition du résultat exceptionnel est la suivante:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Impact de l'accident du Terminal 2E (cf. note 1.2):		
- Sortie d'actifs (partie détruite de l'aérogare) . . . . .	(14.600)	-
- Dotations aux provisions pour dépréciation et pour risques . . . . .	(76.369)	-
- Indemnités d'assurances . . . . .	80.478	-
- Autres charges . . . . .	(5.708)	-
<b>Sous-total</b> . . . . .	<b>(16.199)</b>	<b>-</b>
Plus ou moins valeur de cession sur actifs incorporels et corporels . . . . .	474	151
Plus ou moins valeur de cession sur immobilisations financières . . . . .	5.566 <sup>(1)</sup>	81
Provisions pour risques sur BCIA (Chine) . . . . .	13.673 <sup>(2)</sup>	(13.673)
Autres dotations aux provisions nettes de reprises . . . . .	(15.255)	(8.862)
Reprise des écarts d'acquisitions négatifs ADPM et SERTA . . .	3.932	-
Autres charges et produits exceptionnels . . . . .	(18.069) <sup>(3)</sup>	(7.035)
<b>Charges exceptionnelles nettes</b> . . . . .	<b>(25.878)</b>	<b>(29.338)</b>

(1) Dont 4.962 milliers d'euros au titre de la cession des titres CAMS (Cambodge).

(2) Provision pour risque 2003 intégralement reprise en résultat exceptionnel, puis partiellement reconstituée en provision financière pour dépréciation de titres (cf. note 10).

(3) Dont 11.262 milliers d'euros de transactions fournisseurs.

## Note 12 – Impôts sur les résultats

### 12.1 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Charge d'impôt exigible . . . . .	(65.958)	(85.120)
Charge nette d'impôt différé . . . . .	2.378	(3.029)
<b>Charge d'impôt sur les résultats</b> . . . . .	<b>(63.580)</b>	<b>(88.149)</b>

### 12.2 Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique et la charge d'impôt effective se présente ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Résultat net après impôt des entreprises intégrées . . . . .	123.710	125.002
Charge d'impôt sur les résultats . . . . .	63.580	88.149
<b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b> . . . . .	<b>187.289</b>	<b>213.151</b>
Taux théorique d'imposition en vigueur en France . . . . .	35,43%	35,43%
<b>Charge d'impôt théorique</b> . . . . .	<b>(66.363)</b>	<b>(75.519)</b>
Incidence sur l'impôt théorique des:		
- Variations de la provision pour risques non déductible BCIA (Chine) . . . . .	4.845	(4.845)
- Variations des autres différences temporaires et reports déficitaires non reconnus . . . . .	(685)	70
- Différences permanentes . . . . .	(182)	(7.387)
- Crédits et avoirs fiscaux . . . . .	623	1.292
- Taxe spéciale sur les réserves de plus-values à long terme . . . . .	(2.086)	
- Incidence des baisses de taux d'impôt sur les actifs nets d'impôt . . . . .	(3.008)	
- Ajustements au titre des périodes antérieures . . . . .	3.275	(1.760)
<b>Charge réelle d'impôt sur les résultats</b> . . . . .	<b>(63.580)</b>	<b>(88.149)</b>
Taux effectif d'impôt . . . . .	33,95%	41,36%

### 12.3 Ventilation des actifs et passifs d'impôt différé

L'analyse des actifs et passifs d'impôt différé est la suivante en fin d'exercice:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Différences temporaires dont la déductibilité fiscale est différée:		
- Engagements sociaux	124.635	127.925
- Provisions et charges à payer	986	532
- Autres	216	78
Différences temporaires dont l'imposition est différée:		
- Provisions réglementées	(54.057)	(55.610)
- Réserves de réévaluation	(8.348)	(8.689)
- Location-financement	(11.048)	(11.833)
- Frais d'émission d'emprunts	(2.723)	(3.560)
- Autres	(34)	(1.578)
<b>Actifs d'impôt différés nets</b>	<b>49.628</b>	<b>47.265</b>

Ces montants sont éclatés comme suit au bilan:

- à l'actif (dans les Autres créances et comptes de régularisation)	49.631	47.306
- au passif (dans les Provisions pour risques et charges)	(4)	(41)

### Note 13 – Entreprises mises en équivalence

La valeur des entreprises mises en équivalence a évolué comme suit au cours de l'exercice:

(en milliers d'euros)	% d'intérêts 2004	Au 31 décembre 2003	Dividendes	Quote-part de résultat	Ecart de conversion	Autres variations	Au 31 décembre 2004
FRANCE HANDLING	34,06%	8.907		658			9.565
GIE ROISSYPÔLE	90,00%	(3.466)				3.466(1)	0
SCI ROISSY							
SOGARIS	40,00%	3.376		994			4.370
SAB (Belgique)	25,12%	3.020	(678)	2.199		28	4.569
SETA (Mexique)	25,50%	5.996		(396)	(389)	3.807(2)	9.018
<b>Total</b>		<b>17.833</b>	<b>(678)</b>	<b>3.455</b>	<b>(389)</b>	<b>7.301</b>	<b>27.522</b>

Quote-part GIE Roissypôle inscrite en reprises de Provisions pour risque au passif du bilan	4.835
<b>Total des résultats mis en équivalence</b>	<b>8.290</b>

(1) Reclassement en provisions pour risques et charges au passif du bilan.

(2) Apport en fonds propres par conversion de prêt.

### Note 14 – Intérêts minoritaires

Le poste correspondant du passif du bilan a évolué comme suit au cours de l'exercice:

(en milliers d'euros)	% d'intérêts 2003	Au 31 décembre 2003	Dividendes	Quote-part de résultat	Variation de périmètre	Autres variations	Au 31 décembre 2004
SERTA	49,00%	1.661		166	(1.827)		0
ADPM	34,00%	40.897	230	5.155	(46.305)	23	0
GIE							
ROISSYPÔLE	41,00%	2.923				(2.923)(1)	0
SAB (Belgique)	8,50%	(310)	(217)	747	(220)		0
<b>Total</b>		<b>45.171</b>	<b>13</b>	<b>6.068</b>	<b>(48.352)</b>	<b>(2.900)</b>	<b>0</b>

(1) Dont -2.900 milliers d'euros de reclassement en Provisions pour risques et charges.

### Note 15 – Ecart d'acquisitions

Les écarts d'acquisitions figurant à l'actif du bilan concernent exclusivement la société ADPM. Ils ont évolué comme suit:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2003	Augmentations	Diminutions	Au 31 décembre 2004
Valeur brute	298			298
Amortissements	(201)	(60)		(261)
<b>Valeur nette</b>	<b>97</b>	<b>(60)</b>	<b>0</b>	<b>37</b>

## Note 16 – Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles s'analysent ainsi à la clôture:

(en milliers d'euros)	Frais de recherche	Logiciels	Autres	Avances & acomptes	Total
<b>Au 31 décembre 2003:</b>					
- Valeur brute	103	69.549	4.421	4.747	78.820
- Cumul des amortissements	(103)	(62.268)	(712)		(63.083)
<b>Valeur nette</b>	<b>-</b>	<b>7.281</b>	<b>3.709</b>	<b>4.747</b>	<b>15.737</b>
<b>Au 31 décembre 2004:</b>					
- Valeur brute	103	76.255	-	4.927	81.284
- Cumul des amortissements	(103)	(69.893)	-		(69.996)
<b>Valeur nette</b>	<b>-</b>	<b>6.362</b>	<b>-</b>	<b>4.927</b>	<b>11.289</b>

Les immobilisations incorporelles ont évolué comme suit d'un exercice à l'autre:

(en milliers d'euros)	Frais de recherche	Logiciels	Autres	Avances & acomptes	Total
<b>Valeur nette au 31 décembre 2003</b>	<b>-</b>	<b>7.281</b>	<b>3.709</b>	<b>4.747</b>	<b>15.737</b>
- Investissements		728		2.442	3.170
- Amortissements		(7.898)			(7.898)
- Transferts de poste à poste et autres variations		6.251	(3.709)	(2.263)	279
<b>Valeur nette au 31 décembre 2004</b>	<b>-</b>	<b>6.362</b>	<b>-</b>	<b>4.927</b>	<b>11.289</b>

La diminution du poste "Autres" correspond à l'annulation de l'apport (intra-groupe) de clientèle effectué en 2001 par Aéroports de Paris au profit d'ADPT.

## Note 17 – Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles s'analysent ainsi en fin d'exercice:

(en milliers d'euros)	Terrains	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Au 31 décembre 2003:</b>						
- Valeur brute	74.004	5.474.833	139.858	167.515	748.712	6.604.922
- Cumul des amortissements	(7.520)	(2.472.211)	(87.448)	(123.466)	-	(2.690.646)
- Cumul des dépréciations	-	-	-	-	-	-
<b>Valeur nette</b>	<b>66.484</b>	<b>3.002.622</b>	<b>52.409</b>	<b>44.049</b>	<b>748.712</b>	<b>3.914.276</b>
<b>Au 31 décembre 2004:</b>						
- Valeur brute	76.093	5.722.662	150.154	174.119	968.049	7.091.077
- Cumul des amortissements	(7.854)	(2.657.401)	(98.479)	(135.375)	-	(2.899.109)
- Cumul des dépréciations	-	(75.520)	-	-	-	(75.520)
<b>Valeur nette</b>	<b>68.239</b>	<b>2.989.741</b>	<b>51.676</b>	<b>38.744</b>	<b>968.049</b>	<b>4.116.448</b>
<i>Dont valeur nette des immobilisations contrat de location-financement:</i>						
- Au 31 décembre 2003	7.698	60.775	-	-	-	68.473
- Au 31 décembre 2004	7.698	55.717	3.585	-	-	67.001

Les immobilisations corporelles ont évolué comme suit d'un exercice à l'autre:

(en milliers d'euros)	Terrains	Construc- tions	Instal- lations techniques	Autres	Immo- bilisations en cours & Avances et acomptes	Total
<b>Valeur nette au 31.12.2003 . . .</b>	<b>66.484</b>	<b>3.002.622</b>	<b>52.409</b>	<b>44.049</b>	<b>748.712</b>	<b>3.914.276</b>
- Investissements (1) . . . . .	557	8.566	5.991	1.980	531.662	548.757
- Cessions et mises au rebut . . . . .	(41)	7	(169)	(33)	-	(235)
- Amortissements . . . . .	(519)	(242.983)	(13.154)	(14.807)	-	(271.463)
- Dépréciations . . . . .	-	(75.520)	-	-	-	(75.520)
- Transferts de poste à poste et autres variations . . . . .	1.758	297.050	6.597	7.554	(312.325)	633
<b>Valeur nette au 31.12.2004 . . .</b>	<b>68.239</b>	<b>2.989.741</b>	<b>51.676</b>	<b>38.744</b>	<b>968.049</b>	<b>4.116.448</b>
(1) dont contrats de location- financement . . . . .	-	-	-	-	-	-

La provision pour dépréciation de 75.520 milliers d'euros concerne exclusivement l'aérogare 2E de la plate-forme de Roissy Charles de Gaulle suite au sinistre du 23 mai 2004. Par ailleurs, un montant d'indemnités à percevoir des assurances est inscrit en Autres créances et comptes de régularisation à l'actif du bilan pour 80 millions d'euros (cf. note 22).

Au 31 décembre 2003, les immobilisations corporelles de l'établissement Aéroports de Paris avaient fait l'objet de retraitements par report à nouveau en vue d'effectuer un rattrapage des réformes non encore réalisées et de constater les changements de méthode sur les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (F.E.S.T.), ainsi que les grands travaux de maintenance. La totalité de ces retraitements avait été imputée sur le poste "Constructions". Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, ces corrections ont été enregistrées pour leur montant définitif dans la comptabilité auxiliaire des immobilisations. Il en résulte les écarts présentés ci-dessous:

(en milliers d'euros)	Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux	Grands travaux de mainte- nance	Réformes	Total
Ecarts sur les valeurs brutes . . . . .	(308)	(5.607)	1.064	(4.851)
Ecarts sur les amortissements . . . . .	(937)	5.879	(676)	4.266
Ecarts sur les amortissements dérogatoires . . . . .	5.993	0	790	6.783
Ecarts sur les quotes-parts de subventions/résultat . . . . .	0	0	6	6
<b>Total des écarts . . . . .</b>	<b>4.748</b>	<b>272</b>	<b>1.184</b>	<b>6.204</b>
Impacts sur le résultat d'exploitation . . . . .	(865)	0	(676)	(1.541)
Impacts sur le résultat exceptionnel . . . . .	5.613	272	1.860	7.745
<b>Total des impacts sur le résultat de l'exercice . . . . .</b>	<b>4.748</b>	<b>272</b>	<b>1.184</b>	<b>6.204</b>

Signe "-" correspond à des charges  
Signe "+" correspond à des produits

#### Les principaux investissements de l'année 2004 sont les suivants:

- **les investissements de capacité**, qui se sont élevés à 221,3 millions d'euros, traduisent la poursuite du développement de la plate-forme de CDG pour améliorer l'efficacité du hub et faire face à l'accroissement continu du trafic. Les principales opérations concernent notamment:
  - le lancement des travaux du satellite S3 situé à l'est des terminaux CDG 2E et CDG 2F dont la vocation est d'améliorer les performances du hub, notamment en augmentant le nombre de points de contact et permettant d'accueillir les A380;
  - la poursuite du chantier du tri bagages est (TBE) avec le début des essais pour la première tranche et l'étude de faisabilité de son extension en partenariat avec le titulaire du marché et Air France;

- la poursuite des travaux du Système Automatique de Transport (SAT) qui contribuera à l'aménagement et à la desserte des zones d'activités de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle (terminaux, parking, zones immobilières) et renforcera leur mise en relation avec l'infrastructure SNCF.

L'année 2004 a été marquée en outre par les travaux nécessaires à la gestion des conséquences de l'accident du terminal CDG 2E et la poursuite des études de programme destinées à préparer l'accueil de l'A380 tant pour les aspects réglementaires avec la DGAC que pour la coordination générale des actions à mener.

- **les investissements liés aux développements immobiliers**, qui se sont élevés à 3,8 millions d'euros. Ces investissements concernent essentiellement en 2004 des opérations de viabilisation et d'aménagement du patrimoine foncier loué à des tiers et de maintenance du patrimoine immobilier.
- **les investissements courants**, qui se sont élevés à 208,1 millions d'euros, traduisent pour l'essentiel la mise aux normes des installations et l'amélioration de la qualité du service aux passagers. La hausse de ces investissements par rapport à 2003 reflète en particulier la montée en puissance de deux opérations de réhabilitation lourde, l'une au Hall 2 d'Orly Ouest et l'autre à CDG 1 avec le démarrage de la première phase en avril 2004, entraînant la neutralisation d'un quart vertical du corps central ainsi que de l'un des sept satellites du terminal.

Les investissements courants comprennent en outre les investissements des filiales pour un total de 14,2 millions d'euros dont 13 millions d'euros au titre d'ADP Télécom.

- **les investissements de sûreté**, qui se sont élevés à 40 millions d'euros.
- **les investissements au titres des frais d'étude et de surveillance des travaux**, qui se sont élevés à 57,4 millions d'euros.

#### Note 18 – Titres de participation non consolidés

(en milliers d'euros)	% d'intérêt 2004	Au 31 décembre 2004	% d'intérêt 2003	Au 31 décembre 2003
BCIA (Chine) .....	6,6%	74.246	10,0%	119.871
LOCMAFER .....	-	-	100,0%	1.064
AIRPORT SMART LTD .....	40,0%	313	40,0%	313
SOFREAVIA .....	7,8%	245	7,8%	246
IDF .....	2,5%	229	2,5%	229
SOGECEBA .....	65,0%	-	65,0%	118
C2FPA .....	21,3%	100	21,3%	100
AVIANCE .....	99,9%	80	99,9%	80
CIVIPOL Conseil .....	2,9%	76	2,9%	76
CFL .....	33,3%	14	33,3%	14
GIFA .....	-	-	35,0%	13
CAMS (Cambodge) .....	-	-	60,0%	11
MPS .....	100,0%	8	100,0%	8
ALYZIA SURETE (ex-SURVIA) ...	-	-	100,0%	8
SOGEAC (Guinée) .....	29,0%	5	29,0%	5
ALYZIA TRAINING .....	100,0%	-	100,0%	5
API .....	50,0%	4	50,0%	4
TLS .....	100,0%	-	100,0%	-
GIE CDG Express .....	33,0%	-	33,0%	-
APAS .....	100,0%	-	100,0%	-
ADC (Cameroun) .....	34,0%	-	34,0%	-
PAMS (Russie) .....	100,0%	-	100,0%	-
FINANCIÈRE ASSISTANCE .....	99,9%	-	99,9%	-
MSA .....	100,0%	-	100,0%	-
ARGIA .....	65,0%	-	65,0%	-
<b>Valeurs nettes .....</b>		<b>75.320</b>		<b>122.165</b>

La baisse de valeur des titres non consolidés est principalement due à la cession par ADPM au groupe Vinci d'une quote-part de 34% de la participation antérieurement détenue dans BCIA (Chine). Les titres CAMS (Cambodge) ont été cédés dans le cadre de cette même opération.

Il est rappelé, par ailleurs, que les sociétés Locmafer et Alyzia Sûreté, qui figuraient encore sous cette rubrique au 31 décembre 2003, sont entrées dans le périmètre de consolidation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

### Note 19 – Autres immobilisations financières

Les autres immobilisations financières s'établissent comme suit en fin d'exercice:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004		Au 31 décembre 2003	
	Valeurs brutes	Dépréciations	Valeurs nettes	Valeurs nettes
Créances rattachées à des participations .....	4.306	-	<b>4.306</b>	8.101
Prêts .....	12.223	-	<b>12.223</b>	10.522
Dépôts & cautionnements .....	97	-	<b>97</b>	(239)
Autres .....	943	-	<b>943</b>	(945)
Intérêts courus non échus .....	32.150	-	<b>32.150</b>	32.925
<b>Total .....</b>	<b>49.719</b>	<b>-</b>	<b>49.719</b>	<b>50.364</b>

Dont part à moins d'un an au 31 décembre 2004 sur:

- Créances rattachées à des participations .....	577
- Prêts .....	3.616
- Dépôts et cautionnements .....	3
- Intérêts courus non échus .....	32.150
<b>- Total .....</b>	<b>36.346</b>

Les créances rattachées à des participations concernent principalement la créance détenue envers la société SETA (Mexique) mise en équivalence.

### Note 20 – Stocks

Le détail des stocks est le suivant au 31 décembre:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004			Au 31 décembre 2003
	Valeurs brutes	Dépréciations	Valeurs nettes	Valeurs nettes
Stocks matières premières .....	3.032	(26)	<b>3.005</b>	3.084
Stocks d'encours .....	16	-	<b>16</b>	346
Stocks de marchandises .....	1.830	(58)	<b>1.772</b>	1.807
<b>Total .....</b>	<b>4.878</b>	<b>(84)</b>	<b>4.793</b>	<b>5.237</b>

### Note 21 – Clients et comptes rattachés

Les Clients et comptes rattachés se décomposent ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Valeurs brutes .....	399.531	370.807
Provisions pour dépréciations .....	(63.039)	(83.248)
<b>Total .....</b>	<b>336.493</b>	<b>287.560</b>

La diminution des provisions pour dépréciation s'explique essentiellement par l'absence de défaillance de clients importants au cours de l'exercice 2004 et par l'admission en non-valeur des titres irrécouvrables concernant les compagnies aériennes en liquidation judiciaire.

## Note 22 – Autres créances et comptes de régularisation

Le détail des autres créances et comptes de régularisation est le suivant:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004			Au 31 décembre 2003
	Valeurs brutes	Dépréciations	Valeurs nettes	Valeurs nettes
Avances et acomptes versés .....	5.480		<b>5.480</b>	3.633
Créances sociales .....	2.872		<b>2.872</b>	1.997
Créances fiscales:				
- Créance fiscale FEST .....	58.528		<b>58.528</b>	63.838
- Autres créances fiscales .....	94.133		<b>94.133</b>	40.711
Comptes courants débiteurs .....	2.655	(612)	<b>2.043</b>	5.293
Créances sur cessions d'immobilisations .....	0	-	<b>0</b>	0
Autres créances d'exploitation .....	103.546	(1.127)	<b>102.418</b>	26.010
Charges constatées d'avance .....	11.301		<b>11.301</b>	7.822
Impôt différé actif .....	49.631		<b>49.631</b>	47.306
Primes de remboursement des obligations .....	2.654		<b>2.654</b>	3.028
Charges à répartir .....	7.910		<b>7.910</b>	10.859
<b>Total .....</b>	<b>338.710</b>	<b>(1.739)</b>	<b>336.971</b>	<b>210.498</b>

Dont part à plus d'un an au 31 décembre 2004 sur:

- Créance fiscale FEST .....	54.918
- Charges constatées d'avance .....	6.386
- Charges à répartir (frais d'émission d'emprunts) .....	6.311
- <b>Total .....</b>	<b>67.615</b>

La créance fiscale d'Aéroports de Paris résultant du retraitement des Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux enregistrée au bilan d'ouverture 2003 pour 63,8 millions d'euros a été minorée de 5,3 millions d'euros pour atteindre un montant de 58,5 millions d'euros au 31 décembre 2004. Cette diminution correspond:

- à l'impact en terme d'impôt de la quote-part d'amortissement sur le retraitement initial des amortissements de 180,2 millions d'euros pour 3,66 millions d'euros;
- à l'anticipation de l'impact de l'évolution du taux d'impôt sur les amortissements à venir pour 1,64 millions d'euros.

Les Autres créances d'exploitation, soit 103.546 milliers d'euros en valeur brute, comprennent notamment le montant des indemnités à percevoir des assurances au titre du sinistre de l'aérogare 2E, soit 80 millions d'euros.

Les primes de remboursement, qui constituent la différence entre la valeur de remboursement des emprunts obligataires et leur valeur nominale, sont portées à l'actif lorsque l'obligation est émise au-dessous du pair.

Les primes de remboursement figurant à l'actif correspondent aux emprunts obligataires émis en euros.

Les charges à répartir au 31 décembre 2004 correspondent exclusivement à l'étalement des frais d'émission d'emprunts obligataires.

## Note 23 – Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit d'un exercice à l'autre:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2003	Dotations	Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	Au 31 décembre 2004
Provisions pour engagements sociaux:						
- Indemnités fin de carrière (ADP) .....	155.873	16.302	(9.907)			<b>162.268</b>
- PARDA .....	72.489	7.098	(19.128)			<b>60.459</b>
- Retraite complémentaire pompiers .....	3.096	155	(181)			<b>3.070</b>
- Couverture Santé .....	126.595	10.972	(2.603)			<b>134.964</b>
- Médailles du travail .....	1.349	62	(124)			<b>1.287</b>
sous-total ADP (société-mère) ...	<b>359.402</b>	<b>34.589</b>	<b>(31.943)</b>	-	-	<b>362.048</b>
- Indemnités fin de carrière (Filiales) .....	1.716	257	(88)	258		<b>2.143</b>
	<b>361.118</b>	<b>34.846</b>	<b>(32.032)</b>	<b>258</b>	-	<b>364.191</b>
Autres provisions:						
- Provisions pour litiges .....	15.717	21.384	(10.933)			<b>26.167</b>
- Risque sur BCIA (Chine) .....	13.673		(13.673)			-
- Provision GIE Roissypôle .....	-		(4.835)		6.366	<b>(1) 1.531</b>
- Autres provisions pour risques .....	10.500	18.059	(14.262)	(934)	(861)	<b>12.501</b>
- Ecart d'acquisition négatifs ....	-		(3.932)	3.932		-
- Provisions pour impôts différés .....	41		(37)			<b>4</b>
	<b>39.930</b>	<b>39.442</b>	<b>(47.673)</b>	<b>2.999</b>	<b>5.505</b>	<b>40.203</b>
<b>Total</b>	<b>401.049</b>	<b>74.288</b>	<b>(79.704)</b>	<b>3.257</b>	<b>5.505</b>	<b>404.394</b>

(1) Compte tenu du montant encore négatif des capitaux propres retraités du GIE Roissypôle, les sommes précédemment portées à l'actif en Participations mises en équivalence et au passif en Intérêts minoritaires ont été reclassées en Provisions pour risques et charges en 2004 (cf. notes 13 et 14).

Chez la société-mère Aéroports de Paris, les provisions pour engagements sociaux correspondent aux avantages postérieurs à l'emploi suivants:

- Indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite;
- PARDA (Protocole d'Accord sur le Régime de Départ Anticipé): Aéroports de Paris a mis en place, depuis 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé. Les bénéficiaires de ces allocations perçoivent une allocation égale à 65% de la rémunération de la dernière année d'activité;
- Retraite complémentaire pompiers: un accord 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 pré-retraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurance. La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité (230 pompiers);
- Couverture Santé: les agents d'Aéroports de Paris ont la possibilité d'adhérer à quatre mutuelles. 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 pré-retraités. La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités;
- Les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris, ainsi que les primes versées concomitamment.



Chez les filiales, les engagements sociaux sont exclusivement constitués des indemnités de fin de carrière.

Les hypothèses actuarielles retenues pour le calcul des engagements sociaux sont les suivantes:

- un taux d'actualisation de 4,25%,
- 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 deux 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 37%,
- du PARDA: taux de charges sociales de 20%,
- de la couverture santé: taux de progression des dépenses de 4%.

La société Aéroports de Paris amortit ses écarts actuariels selon la méthode du corridor et comptabilise en produits ou en charges les écarts actuariels constatés au cours de l'exercice.

L'analyse des engagements sociaux concernant la société-mère Aéroports de Paris se résume ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	IFC	PARDA	Retraite complémentaire des pompiers	Couverture Santé	Médailles d'honneur de l'aéro- nautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	186.336	89.564	2.739	132.768	1.349	412.756
Ecart actuariel de la période	693	13.961	(415)	11.519	(136)	25.622
Actualisation de l'engagement	8.215	3.445	116	5.591	59	17.426
Droits acquis au cours de l'exercice	9.307	988	75	5.381	65	15.816
Prestations servies	(11.358)	(18.864)	(103)	(2.603)	(50)	(32.978)
<b>Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture</b>	<b>193.193</b>	<b>89.094</b>	<b>2.412</b>	<b>152.656</b>	<b>1.287</b>	<b>438.642</b>
Ecart actuariel différé au bilan	(4.072)	(28.237)	1.073	(17.692)	-	(48.928)
Valeur de marché des actifs en représentation à la clôture	(26.853)	(398)	(415)	-	-	(27.666)
<b>Passif comptabilisé au bilan</b>	<b>162.268</b>	<b>60.459</b>	<b>3.070</b>	<b>134.964</b>	<b>1.287</b>	<b>362.048</b>
<b>Analyse de la charge de l'exercice</b>						
Charge d'actualisation	8.215	3.445	116	5.591	59	17.426
Rendement des actifs du régime	(1.220)	(7)	(14)	-	-	(1.241)
Amortissement de l'écart actuariel	-	2.672	(22)	-	(136)	2.514
Coût des services passés	9.307	988	75	5.381	65	15.816
<b>Charge de la période</b>	<b>16.302</b>	<b>7.098</b>	<b>155</b>	<b>10.972</b>	<b>(12)</b>	<b>34.515</b>

## Note 24 – Emprunts et dettes financières

L'endettement du groupe Aéroports de Paris est détaillé comme suit:

(en milliers d'euros)	Échéances < 1 an	Échéances > 1 an et < 5 ans	Échéances > 5 ans	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Emprunts obligataires .....	106.713	259.163	1.500.000	1.865.877	1.997.839
Intérêts courus sur emprunts obligataires .....	78.800			78.800	79.651
Emprunts auprès des établissements de crédit .....	346	147.993	350.000	498.339	249.006
Intérêts courus sur autres emprunts . . . .	724			724	486
Dettes financières diverses .....	2.761	3.835	14.355	20.951	29.236
Dettes financières crédit-bail .....	5.031	21.916	5.967	32.915	31.603
Intérêts courus sur dettes financières diverses .....	36			36	46
Concours bancaires courants .....	9.498			9.498	6.646
<b>Total .....</b>	<b>203.910</b>	<b>432.908</b>	<b>1.870.323</b>	<b>2.507.141</b>	<b>2.394.513</b>

La durée et le taux d'intérêt des emprunts obligataires sont les suivants au 31 décembre 2004:

Date de souscription	Date du terme	Type d'amortissement	Taux %	Restant dû au 31 décembre 2004
24/04/1995	24/05/2005	in fine	7,80	106.714
12/11/1996	12/11/2006	in fine	6,00	106.714
20/07/1998	27/10/2008	in fine	4,95	152.449
15/02/2000	15/02/2010	in fine	5,875	450.000
15/03/2001	15/03/2011	in fine	5,25	400.000
25/03/2002	25/03/2012	in fine	5,25	350.000
11/03/2003	11/03/2013	in fine	4,10	300.000
<b>Total</b>				<b>1.865.877</b>

### Analyse des principales variations

Au cours de l'exercice 2004, deux nouveaux emprunts ont été souscrits auprès de la Banque Européenne d'Investissement pour les montants respectifs de 220 et 30 millions d'euros pour une durée de 15 ans chacun.

## Swaps sur emprunts obligataires

*(en milliers d'euros)*

Date du swap initial	Durée	Montant	Intérêts payés en 2004		Intérêts perçus en 2004	
			Taux	Montants	Taux	Montants
20/07/1998	10 ans	53.357	Variable Euribor 3 mois -0,1225%	1.067	Fixe 4,95%	2.641
27/10/2002	6 ans	53.357	Fixe 3,125%	1.667	Variable Euribor 3 mois - 0,1225%	1.067
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%	2.115	Fixe 5,875%	4.406
15/02/2000	10 ans	75.000	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	1.628	Fixe 5,875%	4.406
15/11/2002	8 ans	75.000	Fixe 4,280 %	3.246	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	1.628
15/02/2000	10 ans	75.000	Variable Euribor 3 mois -0,050%	1.563	Fixe 5,875%	4.406
15/05/2003	7 ans	75.000	Fixe 3,645%	2.764	Variable Euribor 3 mois - 0,050%	1.563
15/03/2001	10 ans	100.000	Variable Euribor 3 mois + 0,03%	2.175	Fixe 5,25%	5.250
15/03/2001	10 ans	100.000	Variable Euribor 3 mois + 0,035% trimestriel	2.180	Fixe 5,25%	5.250
25/03/2002	10 ans	87.500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	1.887	Fixe 5,25 %	4.594
25/03/2002	10 ans	87.500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	1.887	Fixe 5,25 %	4.594
<b>Total</b>		<b>931.714</b>		<b>25.490</b>		<b>44.211</b>

## Swaps sur emprunts obligataires en devises (échus en 2004)

*(en milliers d'euros)*

Date du swap initial	Durée	Montant	Intérêts payés en 2004		Intérêts perçus en 2004	
			Taux	Montants	Taux	Montants
12/11/1999	5 ans	43.559	Variable Euribor 6 mois -0,025%	962	Fixe 3,52%	1.621
12/11/1999	5 ans	65.000 KCHF	Fixe 3,68%	1.583	Fixe 3,52%	1.505
12/01/2002	2 ans	44.812	Variable Euribor 6 mois	997	Fixe 3,52%	1.505
<b>Total</b>				<b>3.542</b>		<b>4.631</b>

## Swaps sur autres emprunts

*(en milliers d'euros)*

Date du swap initial	Durée	Montant	Intérêts payés en 2004		Intérêts perçus en 2004	
			Taux	Montants	Taux	Montants
17/09/1997	10 ans	53.357	Variable Euribor 3 mois - 0,16%	1.057	Variable Euribor 3 mois + 0,15%	1.225
17/09/1997	10 ans	7.622	Variable Euribor 3 mois - 0,15%	152	Fixe 5,63%	429
17/09/1997	10 ans	7.622	Variable Euribor 3 mois - 0,15%	152	Fixe 5,62%	428
15/06/1999	9 ans	39.806	Variable Euribor 3 mois - 0,12%	805	Variable Libor US 3 mois - 0,11%	436
<b>Total</b>		<b>108.407</b>		<b>2.166</b>		<b>2.518</b>

## Juste valeur des swaps

A titre indicatif, la juste valeur des *swaps* de taux, déterminée sur la base des informations disponibles sur le marché, est estimée à 86,3 millions d'euros au 31 décembre 2004. Ce montant représente ce que la société Aéroports de Paris aurait reçu pour dénouer à la date de clôture l'ensemble des contrats en cours.

## Note 25 – Autres dettes et comptes de régularisation

Les autres dettes se répartissent comme suit en fin d'exercice:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
Avances et acomptes reçus sur commandes .....	1.858	1.740
Dettes sociales .....	115.143	104.717
Dettes d'impôt exigible .....	2.912	47.834
Autres dettes fiscales .....	26.692	27.650
Fournisseurs d'immobilisations .....	188.959	123.617
Versements restant à effectuer sur acquisitions de titres .....	1.372	-
Comptes courants créditeurs .....	348	3.962
Autres dettes .....	25.911	28.859
Produits constatés d'avance .....	95.881	85.215
<b>Total</b> .....	<b>459.076</b>	<b>423.595</b>
Dont échéances à plus d'un an et moins de cinq ans au 31 décembre 2004 sur:		
Dettes d'impôt exigible (Taxe spéciale sur réserve de plus- value à long terme) .....	2.086	
Produits constatés d'avance .....	2.417	
<b>Total</b> .....	<b>4.503</b>	

Les produits constatés d'avance comprennent notamment les subventions d'investissement, soit 30.149 milliers d'euros au 31 décembre 2004 (contre 32.837 milliers d'euros en 2003) et les redevances domaniales, soit 47.417 milliers d'euros (contre 46.087 milliers d'euros en 2003).

## Note 26 – Engagements hors bilan

Les engagements souscrits par le groupe Aéroports de Paris sont les suivants:

(en milliers d'euros)	Au 31 décembre 2004	Au 31 décembre 2003
<b>Engagements donnés</b>		
Avals, cautions .....	15.293	3.537
Garanties à première demande .....	1.579	-
Autres .....	12.184	7.745
<b>Total</b> .....	<b>29.056</b>	<b>11.282</b>
<b>Engagements reçus</b>		
Avals, cautions .....	33.569	30.503
Garanties à première demande .....	172.779	153.715
Hypothèque DGAC .....	300	665
<b>Total</b> .....	<b>206.648</b>	<b>184.883</b>

Les contrats de location-financement, notamment le crédit-bail, figurent par ailleurs dans les emprunts et dettes financières au passif du bilan pour 32.915 milliers d'euros au 31 décembre 2004.

## Note 27 – Passage aux normes IFRS

Aéroports de Paris a engagé les travaux afin de se conformer à la présentation des comptes consolidés aux normes internationales pour les exercices à venir.

Une structure de projet comportant des groupes de travail, une équipe projet et un comité de pilotage a été mise en place dans la perspective d'atteindre cet objectif pour l'exercice 2005.

Le projet a été structuré en trois phases principales pour l'ensemble des normes retenues avec l'aide des différents intervenants dans le processus retenu (Opérationnels, Comptables & financiers, Direction informatique):

- L'analyse et interprétations des normes pour Aéroports de Paris
- L'étude sur l'adaptation des outils comptables et financiers,
- La mise en œuvre au sein des systèmes d'informations des normes IFRS.

Les travaux ont porté essentiellement sur les normes suivantes identifiées comme ayant un impact significatif pour le Groupe Aéroports de Paris:

- IAS 1 & 7 (Informations financières),
- IAS 14 (Informations sectorielles),
- IAS 16 (Immobilisations corporelles),
- IAS 36 (Dépréciation des actifs non financiers),
- IAS 19 (Avantages au personnel),
- IAS 39 (Instruments financiers),
- IAS 40 (Immeubles de placement).

Après validation du Comité de Pilotage, des décisions structurantes suivantes ont été retenues, notamment:

- Définition des segments d'activité pour le Groupe,
- Définition des composants d'immobilisations corporelles,
- Définition des unités génératrices de trésorerie,
- Modalités de présentation des états financiers,
- Etablissement du périmètre des immeubles de placements et des immeubles d'exploitation.

## Note 28 – Soldes intermédiaires de gestion

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<b>Au 31 décembre 2004</b>	<b>Au 31 décembre 2003</b>
<b>Chiffre d'affaires</b> .....	4	<b>1.820.857</b>	<b>1.711.846</b>
Production stockée et immobilisée .....	5	46.250	54.525
<b>Production de l'exercice</b> .....		<b>1.867.107</b>	<b>1.766.370</b>
Achats consommés .....	6	(100.576)	(80.383)
Services extérieurs .....	8	(520.526)	(488.914)
<b>Valeur ajoutée</b> .....		<b>1.246.006</b>	<b>1.197.074</b>
Charges de personnel .....	7	(549.785)	(534.700)
Impôts et taxes .....		(95.133)	(89.893)
Subventions d'exploitation .....		1.309	2.138
<b>Excédent brut d'exploitation</b> .....		<b>602.396</b>	<b>574.618</b>
Dotations aux amortissements .....	9	(260.083)	(224.791)
Dotations nettes aux provisions d'exploitation (1) .....		14.078	(9.560)
Autres charges et produits d'exploitation (2) .....		(49.179)	(10.244)
<b>Résultat d'exploitation</b> .....		<b>307.212</b>	<b>330.023</b>
Résultat financier .....	10	(94.044)	(87.535)
<b>Résultat courant des entreprises intégrées</b> .....		<b>213.167</b>	<b>242.489</b>
Résultat exceptionnel .....	11	(25.878)	(29.338)
Impôts sur les résultats .....	12	(63.580)	(88.149)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b> .....		<b>123.710</b>	<b>125.002</b>
Quote-part dans les résultats des entreprises mises en équivalence .....	13	8.290	411
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition ...	15	(60)	(60)
<b>Résultat net du groupe ADP consolidé</b> .....		<b>131.940</b>	<b>125.354</b>
Intérêts minoritaires .....	14	(6.069)	3.542
<b>Résultat net (part du groupe ADP)</b> .....		<b>125.871</b>	<b>128.896</b>
 (1) <i>Détail des Dotations nettes aux provisions d'exploitation:</i>			
- Dotations aux provisions .....	9	(69.389)	(54.848)
- Reprises de provisions .....	5	83.467	45.288
		<b>14.078</b>	<b>(9.560)</b>
 (2) <i>Détail des Autres charges et produits d'exploitation:</i>			
- Autres charges d'exploitation courante .....	8	(51.145)	(12.113)
- Autres produits d'exploitation .....	5	1.141	(104)
- Transferts de charges d'exploitation .....	5	825	1.974
		<b>(49.179)</b>	<b>(10.244)</b>

## Note 29 – Périmètre de consolidation

La liste des sociétés consolidées au 31 décembre 2004 est la suivante:

Entités	Méthode de consolidation	Adresse	Siren	Pays	% intérêt	% contrôle	Filiale de
AÉROPORTS DE PARIS	IG	291, Boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	552 016 628	France	MÈRE	MÈRE	
ADP INGENIERIE	IG	Aéroport d'Orly - Parc Central Zone Sud Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	431 897 081	France	100,0%	100,0%	ADP
ADP MANAGEMENT	IG	291, Boulevard Raspail 75014 PARIS	380 309 294	France	100,0%	100,0%	ADP
ADP TELECOM	IG	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	437 947 666	France	100,0%	100,0%	ADP
SERTA	IG	291, Boulevard Raspail 75014 PARIS	390 192 342	France	100,0%	100,0%	ADP & ADPT
ALYZIA AIRPORT SERVICES	IG	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	552 134 975	France	100,0%	100,0%	ADP
ALYZIA HANDLING	IG	Bât 449 - Aérogare Sud - BP 135 94541 ORLY AÉROGARE CEDEX	441 341 666	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
ALYZIA SURETÉ	IG	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	411 381 346	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
LOCMAFER	IG	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	777 345 653	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
SAPSER	IG	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	320 268 352	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
SDA	IP	114, av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	448 457 978	France	49,0%	49,0%	ADP
FRANCE HANDLING	MEE	Fret 650 Bât 351 Cedex A650 Avenue de Fontainebleau- Extension Est 94398 ORLY AÉROGARE CEDEX	712 052 612	France	34,1%	34,1%	ADP
SETA	MEE	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO (District Fédéral - Mexique)		Mexique	25,5%	25,5%	ADP
GIE ROISSYPÔLE	MEE	17, Cours Valmy 92800 PUTEAUX	380 893 438	France	90,0%	49,0%	ADP
SCI ROISSY SOGARIS	MEE	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	383 484 987	France	40,0%	40,0%	ADP
SAB	MEE	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE (Belgique)		Belgique	25,1%	25,1%	ADPM

IG = Intégration globale

IP = Intégration proportionnelle

MEE = Mise en équivalence

## ANNEXE 3

## COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003

## Compte de résultat consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31/12/2003	Exercice clos au 31/12/2002 non audité
<b>Chiffre d'affaires</b> .....	1.711.846	1.487.409
Autres produits d'exploitation .....	103.819	81.317
<b>Total produits d'exploitation</b> .....	<b>1.815.665</b>	<b>1.568.726</b>
Achats consommés .....	-80.383	-71.308
Charges de personnel .....	-534.700	-510.128
Autres charges d'exploitation .....	-501.027	-415.988
Impôts et taxes .....	-89.893	-85.509
Dotations aux amortissements et aux provisions .....	-279.639	-275.539
<b>Total charges d'exploitation</b> .....	<b>-1.485.642</b>	<b>-1.358.473</b>
<b>Résultat d'exploitation</b> .....	<b>330.023</b>	<b>210.253</b>
Charges et produits financiers .....	-87.535	-60.252
<b>Résultat courant des entreprises intégrées</b> .....	<b>242.488</b>	<b>150.001</b>
Charges et produits exceptionnels .....	-29.338	-8.090
Impôts sur les résultats .....	-88.148	-46.304
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b> .....	<b>125.002</b>	<b>95.607</b>
Quote-part dans les résultats des entreprises mises en équivalence .....	411	304
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition .....	-60	-60
<b>Résultat net du groupe ADP consolidé</b> .....	<b>125.354</b>	<b>95.851</b>
Intérêts minoritaires .....	-3.542	2.305
<b>Résultat net (part du groupe ADP)</b> .....	<b>128.896</b>	<b>93.546</b>



## Bilan consolidé – Actif

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2002 non audité	Retraitements	Exercice ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Exercice clos au 31 décembre 2003
Ecart d'acquisition	157	0	157	97
Immobilisations incorporelles	8.546	-3	8.543	15.737
Immobilisations corporelles	3.746.413	-152.037	3.594.376	3.914.276
Titres de participation non consolidés	126.936	0	126.936	122.166
Titres mis en équivalence	18.692	-1.149	17.543	17.833
Autres immobilisations financières	51.673	-1	51.672	50.364
Total immobilisations financières	197.301	-1.150	196.151	190.362
<b>Total actif immobilisé</b>	<b>3.952.417</b>	<b>-153.190</b>	<b>3.799.227</b>	<b>4.120.473</b>
Stocks et en cours	3.750	0	3.750	5.237
Clients et comptes rattachés	254.931	-484	254.447	287.560
Autres créances et comptes de régularisation	100.622	111.040	211.662	210.498
Valeurs mobilières de placement	269.794	-23	269.771	221.045
Disponibilités	25.769	-428	25.341	24.845
<b>Total actif circulant</b>	<b>654.865</b>	<b>110.106</b>	<b>764.971</b>	<b>749.184</b>
<b>Total actif</b>	<b>4.607.282</b>	<b>-43.084</b>	<b>4.564.198</b>	<b>4.869.656</b>

## Bilan consolidé – Passif

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2002 non audité	Retraitements	Exercice ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Exercice clos au 31 décembre 2003
Capital	255.943	0	255.943	255.943
Primes	0	0	0	0
Réserves consolidées	1.172.475	-216.485	955.990	1.047.195
Résultat net de l'exercice	93.546	0	93.546	128.896
<b>Total capitaux propres – part du groupe</b>	<b>1.521.964</b>	<b>-216.485</b>	<b>1.305.479</b>	<b>1.432.034</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>	<b>46.318</b>	<b>22</b>	<b>46.340</b>	<b>45.171</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>	<b>215.994</b>	<b>182.210</b>	<b>398.204</b>	<b>401.049</b>
Emprunts et dettes financières	2.190.929	-38.843	2.152.086	2.394.513
Fournisseurs et comptes rattachés	290.180	1.429	291.609	173.295
Autres dettes et comptes de régularisation	341.898	28.582	370.480	423.595
<b>Total dettes</b>	<b>2.823.007</b>	<b>-8.832</b>	<b>2.814.175</b>	<b>2.991.403</b>
<b>Total passif</b>	<b>4.607.282</b>	<b>-43.085</b>	<b>4.564.198</b>	<b>4.869.656</b>

## Tableau de flux de trésorerie consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2003 <i>audité</i>	Exercice clos au 31 décembre 2002 <i>non audité</i>
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité</b>		
Résultat net des sociétés intégrées .....	125.002	95.607
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité :		
- Amortissements et provisions .....	260.173	237.358
- Variation des impôts différés .....	3.029	2.648
- plus-values de cession, nettes d'impôt .....	-150	-2.319
Subventions virées au compte de résultat .....	5.299	-3.899
<b>Marge brute d'autofinancement des sociétés intégrées .....</b>	<b>393.353</b>	<b>329.395</b>
Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence .....	229	50
- stock .....	-1.566	-365
- créances d'exploitation .....	-49.332	13.955
- dettes d'exploitation .....	-122.763	140.766
<i>variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité</i> .....	<i>-173.661</i>	<i>154.356</i>
<b>Flux net de trésorerie générés par l'activité</b> .....	<b>219.921</b>	<b>483.801</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>		
Acquisition d'immobilisations incorporelles .....	-5.915	-12.845
Acquisition d'immobilisations corporelles .....	-502.442	-650.904
Acquisitions nettes d'immobilisations financières .....	312	1.792
Cessions d'immobilisations, nettes d'impôt .....	3.930	884
Incidence des variations de périmètre et changement de méthode .....	-588	1.097
<b>Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b> .....	<b>-504.703</b>	<b>-659.976</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations de financement</b>		
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère .....	0	0
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées .....	-221	-15
Augmentations de capital en numéraire .....	0	65.200
Subventions reçues au cours de l'exercice .....	1.183	1.989
Subventions versées au cours de l'exercice .....	0	-1.299
Emissions d'emprunts .....	404.880	363.594
Remboursements d'emprunts .....	-166.312	-69.461
<b>Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement</b> .....	<b>239.530</b>	<b>360.023</b>
<b>Variation de trésorerie</b> .....	<b>-45.252</b>	<b>183.848</b>
Trésorerie d'ouverture .....	284.496	101.073
Trésorerie de clôture .....	239.244	284.921
Incidence des variations de cours des devises .....	0	0

Le tableau de flux de trésorerie a été construit en tenant compte des retraitements apportés au bilan d'ouverture 2003. Les flux de l'exercice 2003 ont ainsi été déterminés à partir des soldes retraités; ce qui explique que le montant de la trésorerie d'ouverture 2003 soit différent du solde de la trésorerie de clôture 2002.

## Tableau de variation des capitaux propres

(en milliers d'euros)	Capital de la société consolidante	Réserves consolidées	Résultat consolidé	Différence de conversion	Capitaux propres
<b>Situation au 31 décembre 2001 non audité</b>	<b>190.743</b>	<b>1.188.235</b>	<b>35.232</b>	<b>-</b>	<b>1.414.210</b>
- variation du capital de la société consolidante	65.200				65.200
- report résultat 2001		35.232	-35.232		0
- résultat consolidé du groupe 2002			93.546		93.546
- changement de méthode		-47.817			-47.817
- autres variations		-356		-2.820	-3.176
<b>Situation au 31 décembre 2002 non audité</b>	<b>255.943</b>	<b>1.175.295</b>	<b>93.546</b>	<b>-2.820</b>	<b>1.521.964</b>
Retraitements		-216.706		221	-216.485
<b>Exercice ouvert 1<sup>er</sup> janvier 2003</b>	<b>255.943</b>	<b>958.589</b>	<b>93.546</b>	<b>-2.599</b>	<b>1.305.479</b>
- variation du capital de la société consolidante					0
- report résultat 2002		93.546	-93.546		0
- résultat consolidé du groupe 2003			128.896	133	129.029
- changement de méthode					0
- autres variations		-3.074		600	-2.474
<b>Situation au 31 décembre 2003</b>	<b>255.943</b>	<b>1.049.061</b>	<b>128.896</b>	<b>-1.866</b>	<b>1.432.034</b>

Les soldes en "autres variations" correspondent essentiellement à des écarts de conversion.

### Annexes aux états financiers consolidés

#### 1. Faits marquants

##### 1.1 Organisation administrative et financière

M. Pierre Graff a été nommé Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris le 16 septembre 2003.

Le gouvernement a annoncé, à cette même date, sa décision de transformer le statut de l'établissement public d'Aéroports de Paris en société anonyme à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2005. Pendant une période transitoire du 1<sup>er</sup> juillet 2004 au 31 décembre 2004, l'établissement public ne serait plus doté d'un agent comptable.

Conformément aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> mars 1984 modifiée, notamment son article 30, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a désigné pour une période de six exercices les cabinets Ernst & Young Audit et RSM Salustro Reydel en qualité de commissaires aux comptes d'Aéroports de Paris pour auditer, pour la première fois à partir de l'exercice 2003, les comptes consolidés.

Par ailleurs, en juillet 2003, le directeur général de l'aviation civile a informé Aéroports de Paris de la séparation des activités relatives à la navigation aérienne des activités de gestionnaire d'aéroport à effet du 1<sup>er</sup> janvier 2005 en application des textes suivants:

- Règlements 549 à 552/2004 relatifs à la fourniture de service de navigation aérienne dans le ciel unique européen,
- Loi organique 2001-692 du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances.

##### 1.1 Gestion

Le 27 juin 2003, Aéroports de Paris a mis en service la première tranche du Terminal 2E à CDG.

Aéroports de Paris a mis en place une nouvelle organisation à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2003 en créant des directions opérationnelles responsables de la gestion plate-formes de Roissy, Orly et Le Bourget.

Le 17 février 2003, la société Air Lib, deuxième compagnie aérienne française, a déposé son bilan. L'impact financier sur l'exercice 2003 a été minime. En effet, la majeure partie des dettes de la compagnie avait été provisionnée en 2002.

Un arrêté du 31 décembre 2002 a fortement augmenté le taux de la taxe d'aéroport, conduisant Aéroports de Paris à comptabiliser en chiffre d'affaires 283,85 millions d'euros contre 127,46 millions d'euros en 2002.

## 1.2 Changements de méthodes et comparabilité des exercices

Dans la perspective de la transformation en société anonyme, de l'application des nouvelles normes IFRS et de la continuité de ce qui avait été initié en 2002 en matière d'engagements sociaux, des retraitements comptables ont été opérés au 1<sup>er</sup> janvier 2003 avec un impact sur le report à nouveau. Cet impact est détaillé dans le tableau ci-après:

*(en millions d'euros)*

<b>Total capitaux propres – part du groupe 31 décembre 2002 non audité :</b> .....		<b>1.522,0</b>
<i>Retraitements opérés sur les comptes sociaux d'ADP</i> .....		-305,9
Provisions pour engagements sociaux .....	-189,6	
Immobilisations – net d'impôt .....	-102,9	
Aides aux compagnies aériennes .....	-45,7	
Produits constatés d'avance – soultes des emprunts .....	-2,5	
Charges à répartir – soultes des emprunts .....	1,1	
Subventions d'investissement .....	3,4	
Provisions pour risques – net d'impôt .....	4,5	
Charges à payer sociales .....	25,3	
Autres .....	0,4	
<i>Retraitements complémentaires opérés sur les comptes consolidés :</i> .....		89,5
Frais d'émission d'emprunts – net d'impôt différé .....	7,5	
Crédit-bail – net d'impôt différé .....	31,6	
Impôts différés .....	52,4	
Mise en équivalence .....	-1,2	
Autres .....	-0,9	
<b>Total capitaux propres – part du groupe 1<sup>er</sup> janvier 2003 non audité</b> .....		<b>1.305,5</b>

Le montant de ces changements de méthodes figure dans la colonne "retraitements" des tableaux de l'annexe. Les montants les plus significatifs sont expliqués dans les paragraphes analysant les postes de bilan correspondants.

La définition de nouveaux seuils de consolidation à compter de l'exercice 2003 a eu pour effet de modifier le périmètre de consolidation du groupe Aéroports de Paris, en entraînant l'exclusion des filiales qui ne répondent pas aux critères désormais retenus.

## 1.3 Projet inventaire 2003

Avec la mise en place, en 2004, d'une nouvelle application intégrée de gestion financière et comptable de ses investissements et dans la perspective du passage aux nouvelles normes comptables, Aéroports de Paris a engagé un projet inventaire en 2003.

Les premières conclusions des travaux qui ont été lancés ont fait apparaître la nécessité, d'une part de revoir le mode d'évaluation des frais d'étude et de surveillance des travaux qui avaient été fortement surestimés et d'autre part de procéder au reclassement de certains grands travaux de maintenance.

## **2. Méthodes de consolidation et principes comptables**

Les comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris sont établis en conformité avec la méthodologie des comptes consolidés arrêtée par le règlement 99-02 du Comité de la Réglementation Comptable.

Le groupe Aéroports de Paris applique les méthodes préférentielles prévues dans le règlement 99-02. Il s'agit:

- de la comptabilisation d'une provision pour les engagements de retraite,
- du retraitement du crédit-bail,
- de l'étalement sur la durée de vie de l'emprunt, des frais d'émission, des primes d'émission et celles de remboursement des emprunts obligataires,
- de l'enregistrement en résultat consolidé des écarts de conversion actif et passif monétaires, lorsqu'il s'agit d'une monnaie autre que l'Euro.

Les comptes sont consolidés dans le respect des principes comptables:

- de prudence,
- de coûts historiques,
- de continuité d'exploitation,
- d'indépendance des exercices,
- de permanence des méthodes.

### **2.1 Date de clôture des exercices**

Toutes les entreprises consolidées ont arrêté leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2003.

### **2.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères consolidées**

Cette conversion s'effectue selon la méthode du cours de clôture:

- Les postes de bilan sont exprimés en euros sur la base des cours de clôture;
- Les postes du compte de résultat sont convertis en utilisant pour chaque devise le cours moyen de l'exercice;
- Les différences par rapport au bilan et aux résultats d'ouverture résultant de la conversion en euros des comptes des sociétés étrangères apparaissent dans l'analyse de variation des capitaux propres au poste "écart de conversion";
- Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans un pays à forte inflation.

### **2.3 Conversion des créances et des dettes en monnaies étrangères**

Les dettes et créances en monnaies étrangères sont valorisées au cours de clôture de l'exercice. Les écarts de conversion actif font l'objet d'une provision pour risque financier dans les comptes sociaux. Conformément à la méthode préférentielle du règlement CRC 99.02, les écarts de conversion actif et passif sont comptabilisés en résultat consolidé.

### **2.4 Provisions réglementées**

Les provisions réglementées sont annulées en consolidation, après constatation d'une éventuelle imposition différée.

## 2.5 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés selon la méthode du report variable au taux d'impôt de l'exercice N+1 (35,43%).

Les écarts temporaires entre les bases comptables et fiscales des différents actifs et passifs donnent lieu à impôts différés.

Des impôts différés actif sont constatés sur les déficits fiscaux des sociétés dès lors que leur récupération est probable.

Les calculs d'impôts différés tiennent compte de l'intégration fiscale 2003.

## 2.6 Ecart de première consolidation

La différence entre le coût d'acquisition des titres et l'évaluation totale à leur juste valeur des actifs et passifs identifiés à la date d'acquisition constitue l'écart d'acquisition.

L'écart d'acquisition positif est inscrit à l'actif immobilisé et amorti sur une durée qui doit refléter, aussi raisonnablement que possible, les hypothèses retenues et les objectifs fixés et documentés lors de l'acquisition.

Les écarts d'acquisition enregistrés dans les comptes de la société mère sont amortis sur une durée de cinq ans.

## 2.7 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (pour celles acquises à titre onéreux) ou à leur coût de production (pour celles produites par l'entreprise elle-même).

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.

Les immobilisations corporelles sont amorties en linéaire selon leur durée normale d'utilisation. Les taux d'amortissement généralement retenus par le groupe Aéroports de Paris sont les suivants:

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| • Aménagements de terrain:            | 20 ans                         |
| • Constructions:                      | 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 ans |
| • Installations techniques:           | 5 à 15 ans                     |
| • Matériel et outillage:              | 5 à 15 ans                     |
| • Matériel de bureau et informatique: | 5 à 7 ans                      |
| • Matériel de transport:              | 7 à 10 ans                     |

La provision constatée sur les immobilisations réévaluées est considérée en consolidation comme une provision réglementée et, de ce fait, retraitée.

## 2.8 Immobilisations financières

Les titres de participation non consolidés 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 rectifiées, 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.

Dans le cas particulier d'immobilisations financières achetées en monnaie étrangère, le taux de conversion utilisé pour convertir le prix d'acquisition correspond:

- au taux de change en vigueur à la date d'entrée dans le périmètre de consolidation;
- ou au taux de la couverture de change si celle-ci a été prise avant l'acquisition. Dans ce cas, les frais liés à la couverture sont incorporés au coût d'acquisition pour leur montant net d'impôt.

## **2.9 Immobilisations incorporelles**

Les immobilisations incorporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (pour celles acquises à titre onéreux) ou à leur coût de production (pour celles produites par l'entreprise elle-même).

Les immobilisations incorporelles sont amorties en linéaire selon leur durée normale d'utilisation. Les taux d'amortissement généralement retenus par le groupe Aéroports de Paris sont les suivants:

- Logiciels: 1 à 5 ans
- Autres immobilisations incorporelles: analyse au cas par cas.

## **2.10 Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles**

Les actifs détenus à long terme sont dépréciés de manière exceptionnelle lorsque, du fait d'événements ou de circonstances intervenus au cours de l'exercice, leur valeur d'utilité apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

## **2.11 Contrat de crédit-bail**

Les biens financés par crédit-bail ont été portés à l'actif du bilan comme s'ils avaient été financés par emprunt.

Un bien loué dans le cadre d'une location-financement est amorti sur sa durée de vie économique.

## **2.12 Stocks**

La valeur brute 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 provision doit être constituée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'entrée en stock. La valeur d'inventaire est la valeur actuelle; celle-ci est la valeur de réalisation nette.

## **2.13 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.

Elles sont éventuellement dépréciées par voie de provision pour 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 six 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, qui représentent plus de 66% du montant des créances douteuses;
- 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'irrecouvrabilité 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...).

#### **2.14 Valeurs mobilières de placement**

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 accréditives libellées en devises sont valorisées au cours de change de la clôture de l'exercice.

#### **2.15 Engagements sociaux**

Les engagements sociaux sont totalement provisionnés, y compris les engagements de l'Etablissement au titre du PARDA (Protocole d'Accord Régime de Retraite Anticipée) en appliquant la norme internationale IAS 19. Cette méthode de calcul est la méthode rétrospective avec salaires de fin de carrière. Cette méthode comptable est appliquée depuis l'exercice 2002 pour une meilleure information dans le cadre de la méthode préférentielle.

#### **2.16 Provisions pour risques et charges**

Le Groupe applique le règlement CRC n° 2000-06. Dans ce cadre, des provisions pour risques et charges sont constituées pour faire face aux sorties probables de ressources au profit de tiers, sans contrepartie pour la société. Ces provisions sont estimées en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes.

La politique générale du groupe Aéroports de Paris ne présente pas de spécificités en matière de provisions pour risques et charges, à l'exception des provisions pour contentieux commerciaux qui sont appréciées à la clôture de chaque exercice par rapport aux conséquences financières de chaque litige et aux probabilités qui leur sont associées.

#### **2.17 Subventions d'investissement**

Les subventions d'investissement figurant en capitaux propres dans les comptes sociaux sont reclassées en produits constatés d'avance dans les comptes consolidés et figurent donc dans les comptes de régularisation.

La subvention est échelonnée sur la durée de l'amortissement du bien qui en a bénéficié.

#### **2.18 Frais de recherche et de développement**

Les frais de recherche et développement sont enregistrés en immobilisations. Ils s'élèvent à 103.000 euros et concernent la société SERTA. Ces frais sont totalement amortis à la clôture de l'exercice.

#### **2.19 Unité de comptes**

Les tableaux présentés ci-après sont présentés en milliers d'euros, sauf exceptions signalées.

#### **2.20 Tableau des flux de trésorerie**

La trésorerie correspond aux disponibilités, aux valeurs mobilières de placement et aux soldes créditeurs de banque.

#### **2.21 Comptabilisation des instruments financiers**

Les résultats relatifs aux instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations de couverture sont déterminés et comptabilisés de manière symétrique à la prise en compte de produits et charges sur les éléments couverts.



## 2.22 Information par secteur d'activité et secteur géographique

Le Groupe est géré selon un seul secteur d'activité, étant donné que la direction évalue la performance du Groupe dans son ensemble et non sur la base d'unités opérationnelles distinctes. Cependant, le Groupe a entamé un processus de réflexion et d'adaptation des systèmes d'information, pour répondre aux nouvelles normes internationales et disposer d'informations sectorielles pertinentes.

## 2.23 Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe d'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 aéroport 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 L. 251-2 et L. 282-8 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.

## 3. Variation de périmètre

### 3.1 Principes d'intégration des sociétés au groupe ADP

Il a été établi de nouveaux seuils de consolidation à appliquer à compter de l'exercice 2003. Les critères d'intégration, représentatifs de l'activité, retenus pour le Groupe sont les suivants :

- total du bilan supérieur à 2 millions d'euros et,
- chiffre d'affaires total supérieur à 2 millions d'euros.

### 3.2 Sociétés entrées dans le périmètre de consolidation en 2003

Compte tenu des nouveaux critères mis en place, les sociétés suivantes ont été incluses dans le périmètre de consolidation au cours de l'exercice 2003:

- **GIE Roissy Pôle:** Cette filiale est détenue à 40% par Aéroports de Paris et consolidée par mise en équivalence. Le pourcentage d'intérêt du groupe s'élève à 90%.
- **Roissy Sogaris (SCI):** Cette filiale est détenue à 40% par Aéroports de Paris et consolidée par mise en équivalence.
- **SDA:** Cette société, créée en 2003 et détenue à 49% par Aéroports de Paris qui la contrôle conjointement, est intégrée proportionnellement.
- **SAB (Belgique):** Cette filiale d'ADP Management, détenue à 25%, est à présent consolidée par mise en équivalence ; du fait de la présence de minoritaires au sein d'ADP Management, le pourcentage d'intérêt du groupe s'élève à 16,5%.

### 3.3 Impact des entrées de périmètre sur les comptes consolidés 2003

La contribution au résultat net consolidé pour les sociétés entrées dans le périmètre en 2003 est la suivante:

• GIE Roissy Pôle .....	230.000
• Roissy SOGARIS .....	1.119.000
• SDA .....	2.235.000
• SAB .....	- 660.000
Total .....	2.924.000

### 3.4 Sociétés sorties du périmètre en 2003

Compte tenu des nouveaux seuils de consolidation définis en 2003, les filiales suivantes de la branche Alyzia ne sont plus consolidées:

- Argia, CFL, FA, GIFA, Locmafer, MPS, MSA, SOGECEBA, Alyzia Sûreté, TLS.

### 3.5 Sociétés exclues du périmètre

Conformément aux règles habituellement admises, seules les filiales ayant une activité économique influente sur les comptes du groupe Aéroports de Paris ont donné lieu à consolidation. Les sociétés suivantes ont été exclues du périmètre de consolidation:

- **C2FP:** Cette société, créée en 2003, est détenue à 22,5% par le Groupe mais n'a pas été retenue dans le périmètre de consolidation en raison du peu de volume d'activité réalisé au cours de l'exercice.
- **GIE CDG Express:** Aéroports de Paris détient 33,33% des parts de ce groupement et exerce un contrôle conjoint sur les décisions de gestion. Cette filiale a été exclue du périmètre au regard des nouveaux seuils de consolidation.
- **AirportSmart Ltd:** Aéroports de Paris détient 40% des titres de cette société mais celle-ci n'est pas incluse dans le périmètre de consolidation du fait des seuils retenus.
- **GACN (filiale de SETA):** cette société est exclue du périmètre de consolidation au vu de l'absence d'influence notable (pourcentage de détention de 3,8%).
- **Les participations d'ADPM** suivantes ont été laissées en dehors du périmètre de consolidation au regard des nouveaux seuils retenus cette année. Les contrôles exercés sur les filiales concernées sont les suivants:
  - ADEMA - Madagascar (détention par ADPM à 34%): influence notable
  - ADC - Cameroun (détention par ADPM à 34%): influence notable
  - SOGEAC - Guinée (détention par ADPM à 29%): influence notable
  - CAMS - Cambodge (détention par ADPM à 60%): contrôle exclusif
  - PAMS - Russie (détention par ADPM à 100%): contrôle exclusif
  - BCIA - Chine (détention par ADPM à 10%): aucune influence.

## 4. Analyse des postes du compte de résultat

### 4.1 Chiffre d'affaires consolidé

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Part dans CA total en %	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Part dans CA total en %	Variation (en milliers d'euros)	Variation en %
Ventes de marchandises . . . . .	<b>60.128</b>	3,51	21.136	1,42	38.992	184
Ventes de travaux . . . . .	<b>8.876</b>	0,52	7.973	0,54	903	11
Ventes de services . . . . .	<b>1.642.842</b>	95,97	1.458.300	98,04	184.542	13
<b>Total</b>	<b>1.711.846</b>	<b>100</b>	<b>1.487.409</b>	<b>100</b>	<b>224.437</b>	<b>15</b>

La progression du chiffre d'affaires en 2003 d'un montant de 224 millions d'euros s'explique principalement par une forte augmentation des produits relatifs à la taxe d'aéroport (en hausse de 156,3 millions d'euros sur l'exercice 2003). Cette dernière s'élève à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003 à 8,05 euro par passager contre 3,58 euros par passager au cours de l'exercice 2002.

## 4.2 Autres produits d'exploitation

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Variation en (en milliers d'euros)	Variation en %
Production stockée .....	-201	470	-671	-143
Production immobilisée .....	54.725	66.127	-11.402	-17
Subvention d'exploitation .....	2.138	2.300	-162	-7
Reprise amortissements et provisions d'exploitation .....	45.288	9.979	35.309	354
Autres produits d'exploitation .....	-105	2.190	-2.295	-105
Transfert de charges d'exploitation .....	1.974	251	1.723	686
<b>Total .....</b>	<b>103.819</b>	<b>81.317</b>	<b>22.502</b>	<b>28</b>

Le montant des reprises sur amortissements et provisions se décompose en:

- reprise de provisions sur créances clients pour un montant de 6,5 millions;
- reprise de provisions pour risques et charges pour 38,8 millions d'euros dont:
  - reprise de provisions pour litiges à hauteur de 15,6 millions d'euros;
  - reprise de provisions pour retraite pour 20,8 millions d'euros;
  - reprise de provisions pour autres avantages sociaux (couverture santé) pour 2,4 millions d'euros.

### 4.2.1 Production immobilisée

En 2003, le compte de production immobilisée fait apparaître un montant de 54,7 millions d'euros représentant principalement les frais d'études et de surveillance de travaux (F.E.S.T), après retraitement du projet inventaire.

## 4.3 Charges de personnel

### 4.3.1 Analyse des charges

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Variation (en milliers d'euros)	Variation en %
Salaires et traitements .....	361.855	349.498	12.357	4
Charges sociales .....	172.845	160.630	12.215	8
<b>Total .....</b>	<b>534.700</b>	<b>510.128</b>	<b>24.572</b>	<b>5</b>

L'évolution des charges de personnel est impactée des événements suivants:

- augmentation des salaires suite à des mesures salariales (+1,65%);
- évolution du Glissement Vieillesse Technicité (GVT) (+1,33%);
- évolution des agents mois (-0,49%).

### 4.3.2 Effectifs

Les effectifs à la clôture se ventilent comme suit:

(en milliers)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité
Cadres .....	1.191	1.108
Agents de maîtrise .....	5.057	4.845
Employés .....	3.701	3.441
<b>Total .....</b>	<b>9.949</b>	<b>9.394</b>
<i>Dont ADP .....</i>	<i>8.203</i>	<i>8.096</i>
<i>Dont ADP Ingénierie .....</i>	<i>77</i>	<i>57</i>
<i>Dont ADP Management .....</i>	<i>6</i>	<i>5</i>
<i>Dont Groupe Alyzia .....</i>	<i>1.344</i>	<i>1.140</i>
<i>Dont ADP Télécom .....</i>	<i>128</i>	<i>96</i>
<i>Dont SDA .....</i>	<i>191</i>	<i>0</i>

#### 4.4 Charges externes et autres charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Variation en (en milliers d'euros)	Variation en %
Autres services & charges externes .....	488.914	406.721	82.193	20
Autres charges d'exploitation .....	12.113	9.267	2.846	31
<b>Total .....</b>	<b>501.027</b>	<b>415.988</b>	<b>85.039</b>	<b>20</b>

La variation des autres charges externes en 2003 d'un montant de 85 millions d'euros est essentiellement imputable à:

- L'augmentation des charges d'inspection de filtrage et de contrôles bagages pour un montant total de 60 millions d'euros;
- La progression des frais de gardiennage pour un montant de 9 millions d'euros.

#### 4.5 Résultat financier

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité
Produits de participation .....	3.658	2.178
Différence de change .....	4.863	513
Intérêts et produits assimilés .....	58.110	59.394
Reprises de provisions et transfert de charges .....	1.293	34.813
<b>Total produits financiers</b>	<b>67.924</b>	<b>96.898</b>
Dotations aux amortissements et provisions .....	-4.580	-8.182
Différence de change .....	-3.443	-8.694
Intérêts et charges assimilées .....	-147.436	-140.274
<b>Total charges financières</b>	<b>-155.459</b>	<b>-157.150</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-87.535</b>	<b>-60.252</b>

#### 4.6 Résultat exceptionnel

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité
Plus ou moins value de cession sur actifs incorporelles et corporelles .....	151	875
Plus ou moins value de cession sur immobilisations financières .....	81	2.778
Dotations aux provisions nettes .....	-22.535	1.573
Autres produits exceptionnels .....	9.558	12.880
Autres charges exceptionnelles .....	-16.593	-26.196
<b>Total résultat exceptionnel</b>	<b>-29.338</b>	<b>-8.090</b>

Le résultat exceptionnel inclut notamment la dotation pour provision sur risque BCIA de 13,7 millions d'euros.

#### 4.7 Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

La décomposition de ce poste par entité est la suivante:

• SETA: .....	-968.000 euros
• France Handling: .....	558.000 euros
• SAB: .....	-423.000 euros
• GIE Roissy Pôle: .....	124.000 euros
• SCI Roissy SOGARIS .....	1.120.000 euros
Total .....	411.000 euros

## 4.8 Résultat des minoritaires

La décomposition de ce poste par entité est la suivante:

• ADP Management: .....	-3.524.000 euros
• SERTA: .....	-150.000 euros
• GIE Roissy Pôle: .....	-105.000 euros
• SAB: .....	237.000 euros
Total .....	-3.543.000 euros

## 4.9 Impôt sur le résultat

### 4.9.1 Analyse de l'impôt sur le résultat

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2003	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité
Impôts exigibles .....	85.120	43.656
Impôts différés .....	3.028	2.648
<b>Total .....</b>	<b>88.148</b>	<b>46.304</b>

### 4.9.2 Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la détermination de l'impôt théorique et la charge d'impôt effective est présenté ci-dessous:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Base	2003	Base	2002 Non audité
Résultat courant avant impôt .....		<b>213.150</b>		<b>141.911</b>
Taux impôt société .....		35,43%		35,43%
<b>Charge d'impôt théorique .....</b>		<b>-75.519</b>		<b>-50.279</b>
Impôts différés actifs non comptabilisés .....	13.478	-4.775	3.067	-1.087
Différences fiscales permanentes .....	20.846	-7.386	-8.479	3.004
Régularisation impôt 2002 .....		-1.760		
Produit d'impôt exercices antérieurs .....				2.058
Crédit impôt utilisé .....		1.292		
<b>Charge d'impôt effective .....</b>		<b>-88.148</b>		<b>-46.304</b>

## 5. Analyse du bilan

### 5.1 Analyse et variation des écarts d'acquisition

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Augmentation	Diminution	Exercice clos au 31/12/2003
Valeur brute .....	3.992		3.694	298
Amortissements .....	3.836	60	3.694	202
<b>Valeur nette .....</b>	<b>157</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>97</b>

Les diminutions d'écarts d'acquisition sont dues à la sortie du périmètre de LOCMAFER (1.839.000), FA (1.843.000) et MSA (12.000). Ces écarts d'acquisition étaient totalement amortis.

## 5.2 Immobilisations incorporelles

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Retraitement	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Augmentation	Diminution	Variation de Périmètre	Virement de poste à poste	Valeur au 31 décembre 2003
Frais d'établissement . . . . .	24	-23	1	-	-	-	-	0
Frais de recherche . . . . .	103	0	103	-	-	-	-	103
Concession, brevets, licences . . . . .	58.855	0	58.855	4.416	-650	-	7.197	69.549
Autres immobilisations incorporelles . . . . .	4.421	0	4.421	-	-	-	-	4.421
Avances et acomptes sur immob. incorp. . . . .	1.963	0	1.963	2.885	-1.116	-	1.015	4.747
<b>Immobilisations incorporelles brutes . . . . .</b>	<b>65.366</b>	<b>-23</b>	<b>65.343</b>	<b>7.031</b>	<b>-1.766</b>	<b>-</b>	<b>8.212</b>	<b>78.820</b>
Frais d'établissement . . . . .	21	-20	1	-	-	-1	-	0
Frais de recherche . . . . .	103	0	103	-	-	-	-	103
Concessions, brevets, licences . . . . .	56.279	0	56.279	6.719	-729	-	-	62.269
Fonds de commerce . . . . .	0	0	0	-	-	-	-	0
Autres immobilisations incorporelles . . . . .	417	0	417	295	-	-	-	712
<b>Amortissements des immobilisations incorporelles . . . . .</b>	<b>56.820</b>	<b>-20</b>	<b>56.800</b>	<b>7.014</b>	<b>-729</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>63.084</b>
<b>Immobilisations incorporelles nettes . . . . .</b>	<b>8.546</b>	<b>-3</b>	<b>8.543</b>	<b>18</b>	<b>-1.037</b>	<b>-</b>	<b>8.212</b>	<b>15.737</b>

## 5.3 Immobilisations corporelles

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Retraitement	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Augmentation	Diminution	Variation de Périmètre	Virement de poste à poste	Valeur au 31 décembre 2003
Terrains . . . . .	66.038	-	66.038	67	-28	-	227	66.305
Terrains en crédit bail . . . . .		7.698	7.698					7.698
Constructions . . . . .	4.583.398	-1.587	4.581.811	32.279	-39.523	-	773.761	5.348.328
Constructions en crédit bail . . . . .	134.077	-7.572	126.505	-	-	-	-	126.505
Installations techniques . . . . .	351.897	-226.147	125.750	19.708	-13.844	-3	5.252	136.864
Installations techniques en crédit bail . . . . .	2.907	87	2.994	-	-	-	-	2.994
Autres immobilisations corporelles . . . . .	182.349	-18.320	164.029	18.234	-19.769	-151	5.173	167.515
Immobilisations corporelles en cours . . . . .	4.327	0	4.327	4.065	-	-	-7.982	411
Avances et acomptes . . . . .	1.047.808	0	1.047.808	500.751	-15.635	-	-784.622	748.301
<b>Immobilisations corporelles brutes . . . . .</b>	<b>6.372.801</b>	<b>-245.841</b>	<b>6.126.960</b>	<b>575.104</b>	<b>-88.799</b>	<b>-154</b>	<b>-8.191</b>	<b>6.604.921</b>
Terrains . . . . .	7.040	0	7.040	480	-	-	-	7.520
Constructions . . . . .	2.217.635	33.713	2.251.348	195.214	-40.083	-	3	2.406.481
Constructions en crédit bail . . . . .	67.877	-7.206	60.671	5.058	-	-	-	65.730
Installations techniques . . . . .	193.769	-111.628	82.141	12.811	-10.495	-3	-	84.454
Installations techniques en crédit bail . . . . .	2.907	87	2.994	-	-	-	-	2.994
Autres immobilisations corporelles . . . . .	137.160	-8.770	128.390	14.745	-19.540	-130	-1	123.466
<b>Amortissements immobilisations corporelles . . . . .</b>	<b>2.626.388</b>	<b>-93.804</b>	<b>2.532.584</b>	<b>228.308</b>	<b>-70.118</b>	<b>-133</b>	<b>2</b>	<b>2.690.645</b>
<b>Immobilisations incorporelles nettes . . . . .</b>	<b>3.746.413</b>	<b>-152.037</b>	<b>3.594.376</b>	<b>346.797</b>	<b>-18.682</b>	<b>-21</b>	<b>-8.193</b>	<b>3.914.276</b>

Dans le cadre de la mise en place du nouvel outil de gestion intégré, des reclassements de compte à compte ont été effectués.

La colonne "Retraitements" des deux tableaux précédents comprend les opérations suivantes:

- Sur les valeurs brutes:
  - o La correction des Frais d'Etudes et de Surveillance Technique (FEST) à hauteur de 252 millions d'euros,
  - o Des reclassements en vue d'immobiliser des Grands Travaux de Maintenance pour (30) millions d'euros,
  - o Un rattrapage sur des réformes qui n'avaient pas été effectuées à hauteur de 24 millions d'euros.
- Sur les amortissements:
  - o Les corrections d'amortissement liées aux corrections sur les valeurs brutes détaillées ci-dessus pour un montant de 87 millions d'euros,
  - o La correction des amortissements relatifs au traitement du crédit-bail immobilier en consolidation pour un montant de 7 millions d'euros.

#### Principales mises en service de l'exercice 2003:

L'aérogare 2 E a été mis partiellement en service pour un montant de 576,6 millions d'euros, hors Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST), et comprend le corps central, l'isthme, la jetée, ainsi qu'une partie du tri bagage.

#### Principales acquisitions en immobilisations en cours

Les investissements les plus importants pour l'année 2003 représentent 409,8 millions d'euros. Ils sont constitués en majeure partie de la réhabilitation de CDG 1 (19,3 millions d'euros), du tri bagages de l'aérogare 2 E (157,9 millions d'euros), de la construction du SAT (Système Automatique de Transport interne à CDG) (26,9 millions d'euros) et de l'adaptation des pistes et des voies de circulation pour les nouveaux modèles d'avions (40,8 millions d'euros).

#### 5.4 Titres de participation non consolidés

<i>(en milliers d'euros)</i>	Détentrice	% détention	Valeur nette comptable
IDF .....	ADP	2,47%	229
SOFREAVIA .....	ADP	7,80%	246
CIVIPOL Conseil .....	ADP	2,94%	76
AIRPORT SMART LTD .....	ADP	40%	313
C2FPA .....	ADP	22%	100
GIE CDG Express .....	ADP	33%	0
APAS .....	ALYZIA	100%	0
API .....	ALYZIA	50%	5
AVIANCE France .....	ALYZIA	100%	80
ALYZIA TRAINING .....	ALYZIA	100%	5
SOGECEBA .....	ALYZIA	65%	118
CFL .....	ALYZIA	33%	14
FA .....	ALYZIA	100%	0
GIFA .....	ALYZIA	35%	13
LOCMAFER .....	ALYZIA	100%	1.064
SURVIA .....	ALYZIA	100%	8
ADEMA (Madagascar) .....	ADPM	34%	
ADC (Cameroun) .....	ADPM	34%	
SOGEAC Guinée .....	ADPM	29%	5
CAMS (Cambodge) .....	ADPM	60%	11
PAMS (Russie) .....	ADPM	100%	
BCIA (Chine) .....	ADPM	9,99%	119.871
MPS .....	SAPSER	100,00%	8
<b>Total</b> .....			<b>122.166</b>

Les titres de participation non consolidés correspondent essentiellement à la filiale chinoise BCIA de la société ADPM, elle-même filiale à 66% d'Aéroports de Paris.

## 5.5 Titres des sociétés mises en équivalence

(en milliers d'euros)	% de détention	Valeur titres 31 décembre 2002 Non audité	Retraitement	Dividendes	Résultat	Réserve de Conversion	Mouvement de périmètre	Valeur titres 31 décembre 2003
France								
Handling .....	34,1%	8.577		-229	559			8.907
GIE ROISSY								
POLE .....	40%				230		-3.696	-3.466
GIFA .....	35%	135					-135	0
SAB (Belgique) ..	25%				-660		3.680	3.020
ROISSY								
SOGARIS ....	40%				1.119		2.256	3.376
SETA .....	25.50%	9.980	-1.150		-968	-1.867		5.996
<b>TOTAL .....</b>		<b>18.692</b>	<b>-1.150</b>	<b>-229</b>	<b>280</b>	<b>-1.867</b>	<b>2.105</b>	<b>17.832</b>

## 5.6 Autres immobilisations financières

Les autres immobilisations financières sont composées de:

- Créances rattachées à des participations pour 9 millions dont 8 millions détenus envers la société SETA,
- Prêts à hauteur de 10,5 millions d'euros,
- Autres immobilisations dont essentiellement des intérêts courus non échus pour 30,8 millions d'euros.

## 5.7 Stocks

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Retraitements	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	31 décembre 2003 Brut	Provision	31 décembre 2003 Net
Stocks matières						
premières .....	3.188	-	3.188	3.098	14	3.084
Stocks d'encours .....	547	-	547	346	-	346
Stocks de						
marchandises .....	16	-	16	1.871	64	1.807
<b>Total .....</b>	<b>3.750</b>	<b>-</b>	<b>3.750</b>	<b>5.315</b>	<b>78</b>	<b>5.237</b>

## 5.8 Clients et comptes rattachés

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Retraitements	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	31 décembre 2003
Créances clients valeur brute .....	326.927	-484	326.443	370.807
Provision .....	-71.996	0	-71.996	-83.247
<b>Créances clients valeur nette .....</b>	<b>254.931</b>	<b>-484</b>	<b>254.447</b>	<b>287.560</b>

Les créances douteuses ont été provisionnées à hauteur de 83 millions d'euros en 2003 contre 72 millions d'euros en 2002. Cette augmentation de plus de 15% est liée à la liquidation judiciaire des compagnies aériennes françaises (Air Lib, Aéris, Air Littoral et Euralair Horizons) et résulte principalement des sommes dues au titre de la taxe d'aéroport.



## 5.9 Autres créances et comptes de régularisation

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice clos au 31 décembre 2002 <i>Non audité</i>	Retraitements	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	31 décembre 2003
Avances et acomptes versés .....	7.087	352	7.439	3.633
Créances sociales .....	3.782	0	3.782	1.997
Créances fiscales .....	47.292	63.812	111.104	104.549
Comptes courants débiteurs .....	4.221	146	4.367	5.293
Créances sur cessions d'immos .....	0	0	0	0
Autres créances d'exploitation .....	17.384	-20	17.364	33.833
Impôt différé actif .....	17.735	33.405	51.139	47.306
Primes de remboursement des obligations .....	3.122	0	3.122	3.028
Charges à répartir .....	0	13.345	13.345	10.859
<b>Total .....</b>	<b>100.622</b>	<b>111.040</b>	<b>211.662</b>	<b>210.498</b>

Les créances fiscales comprennent notamment pour un montant de 63,8 millions d'euros la créance fiscale d'Aéroports de Paris résultant du retraitement des Frais d'Etudes et de Surveillance Technique enregistré dans le bilan d'ouverture 2003. Le taux retenu pour déterminer cette créance est le taux de l'impôt sur les sociétés en vigueur à ce jour. Les modalités de recouvrement de cette créance sont en cours de finalisation avec l'administration fiscale.

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.

Les primes de remboursement figurant à l'actif correspondent aux emprunts obligataires émis en euros.

Les charges à répartir correspondent à l'étalement:

- des frais d'émission d'emprunts obligataires pour 10 millions d'euros,
- et des soultes pour 0,9 million d'euros.

Les créances sont ventilées par échéance comme suit:

<i>(en milliers d'euros)</i>	31 décembre 2003	Echéance < 1 an	Echéance > 1 an
Clients et comptes rattachés .....	370.807	370.807	-
Avances et acomptes versés .....	3.633	3.633	-
Créances sociales .....	1.997	1.997	-
Créances fiscales .....	104.549	104.549	-
Comptes courants débiteurs .....	5.293	5.293	-
Créances sur cessions d'immobilisations .....	0	0	0
Autres créances d'exploitation .....	33.833	33.833	-
Impôt différé actif .....	47.306	31.117	16.189
Primes de remboursement des obligations .....	3.028	3.028	-
Charges à répartir .....	10.859	809	10.050
<b>Total .....</b>	<b>581.305</b>	<b>555.066</b>	<b>26.239</b>

## 5.10 Intérêts minoritaires

(en milliers d'euros)	% de minoritaires	Réserves minoritaires 31 décembre 2002 Non audité	Retraitement	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Dividendes	Résultat	Variations de périmètre	Réserves Minoritaires 31 décembre 2003
SERTA .....	49%	1.811		1.811	-	-150	-	1.661
ADPM .....	34%	44.642		44.642	-220	-3.525	-	40.897
GIE Roissy								
Pole .....	60%	-		-	-	-105	3.028	2.933
SAB .....	84%	-		-	-	237	-547	-310
SOGCEBA ..	35%	57		57	-	-	-57	0
ARGIA .....	35%	-192		-192	-	-	192	0
<b>Total .....</b>		<b>46.318</b>		<b>46.318</b>	<b>-220</b>	<b>-3.543</b>	<b>2.616</b>	<b>45.171</b>

## 5.11 Provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 Non audité	Retraitements	Exercice Ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	Variation	31 décembre 2003
Provisions pour litiges .....	34.946	-6.919	28.027	-14.011	14.016
Autres provisions pour risques .....	9.575	-	9.575	13.875	23.450
Provisions pour impôts .....	2.540	-	2.540	-2.534	6
Provisions pour pensions et retraites .....	167.739	67.471	235.210	-1.922	233.288
Provisions pour avantages au personnel .....	0	121.969	121.969	8.275	130.244
Provisions pour impôts différés .....	1.194	-321	873	-828	45
<b>Total .....</b>	<b>215.994</b>	<b>182.200</b>	<b>398.194</b>	<b>2.855</b>	<b>401.049</b>

Les engagements concernant les indemnités de fin de carrière et le PARDA ont été réévalués à hauteur de 67 millions d'euros. Par ailleurs, pour compléter les provisions antérieurement constituées, Aéroports de Paris a décidé de couvrir l'ensemble des engagements sociaux en ajoutant les engagements pris au titre de la couverture santé à hauteur de 118 millions d'euros. D'autres modifications sont intervenues pour un montant total de (3) millions d'euros. Les retraitements ont été effectués au 1<sup>er</sup> janvier 2003 par report à nouveau, les engagements de l'exercice sont constatés en dotation 2003.

Ces retraitements ont également généré des impôts différés dont le détail figure dans le tableau ci-dessous, dans la colonne "retraitements".

Les provisions pour risques et charges au 31 décembre 2003 sont essentiellement composées de:

- Provisions pour pensions et retraites pour 233 millions d'euros dont :
  - o Indemnités de fin de carrière à hauteur de 158 millions d'euros,
  - o PARDA (Protocole d'Accord sur le Régime de Départ Anticipé) à hauteur de 72 millions d'euros: Aéroports de Paris a mis en place, depuis 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipée. Les bénéficiaires perçoivent une allocation de pré-retraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.
  - o Indemnité retraite pompiers à hauteur de 3 millions d'euros: 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'assurance. La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité (230 pompiers).

- Provisions pour avantages au personnel pour 130 millions d'euros dont principalement la couverture santé à hauteur de 127 millions d'euros: les agents d'Aéroports de Paris ont la possibilité d'adhérer à quatre mutuelles. 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 pré-retraités. La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.
- Autres provisions pour risques pour 23 millions d'euros dont essentiellement:
  - o Provision pour risque de change sur les titres BCIA pour 14 millions d'euros: l'évaluation des titres cotés BCIA fait ressortir une valeur des titres supérieure au cours d'acquisition. Cependant, les titres sont cotés en dollars Hong Kong et l'impact du change fait ressortir une perte latente de 14 millions d'euros, provisionnée en raison de la probabilité pour ADPM de céder ses titres prochainement.
  - o Provision de la réhabilitation Charles de Gaulle 1 à hauteur de 6 millions.

Les hypothèses actuarielles retenues pour le calcul des engagements sociaux sont les suivantes:

- un taux d'actualisation de 4,25%,
- 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 37 %,
- du PARDA: taux de charges sociales de 22 %,
- 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.

Les engagements sociaux comptabilisés au passif du bilan pour un montant total de 363,5 millions d'euros proviennent essentiellement d'Aéroports de Paris, selon le tableau récapitulatif suivant :

(en milliers d'euros)

Libellé	IFC	PARDA	Retraite compl. des pompiers	Couverture santé	Médailles d'honneur de l'aéronautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	172.975	83.411	3.109	118.453	1.256	379.204
Ecart actuariel de la période	4.257	16.799	-504	6.173	30	26.755
Actualisation de l'engagement	7.684	3.393	138	5.278	55	16.548
Droits acquis au cours de l'exercice	8.866	979	95	5.174	63	15.177
Prestations servies	-7.445	-15.018	-99	-2.310	-55	-24.927
<b>Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture</b>	<b>186.337</b>	<b>89.564</b>	<b>2.739</b>	<b>132.768</b>	<b>1.349</b>	<b>412.757</b>
Ecart actuariel différé au bilan	-4.379	-16.926	638	-6.173	-	-26.840
Valeur de marché des actifs en représentation à la clôture	-26.084	-149	-281	-	-	-26.514
<b>Passif comptabilisé au bilan</b>	<b>155.874</b>	<b>72.489</b>	<b>3.096</b>	<b>126.595</b>	<b>1.349</b>	<b>359.403</b>
<b>Analyse de la charge de l'exercice</b>						<b>0</b>
Charges d'actualisation	7.685	3.393	138	5.278	55	16.549
Rendement des actifs du régime	-1.395	-4	-6	-	30	-1.375
Amortissement de l'écart actuariel	0	-	-	-	-	0
Coût des services passés	8.866	979	95	5.174	63	15.177
<b>Charge de la période</b>	<b>15.156</b>	<b>4.368</b>	<b>227</b>	<b>10.452</b>	<b>148</b>	<b>30.351</b>

Le solde de la provision (4,1 millions d'euros) provient des autres sociétés du groupe.

La variation de la provision pour impôts différés présentée ci-dessus est justifiée dans le tableau suivant:

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31 décembre 2002 non audité	Retraitements	Exercice ouvert 1 <sup>er</sup> janvier 2003	31 décembre 2003
Provisions non déductibles	11.018	-5.790	5.228	324
Autres différences fiscales temporaires	-2.246	2.481	235	-395
Provision pour retraite	68.339	14.751	83.090	82.594
Couverture santé et médaille du travail		42.413	42.413	45.331
Amortissements réputés différés	104	-95	9	0
Frais d'émissions d'emprunts		-4.111	-4.111	-3.560
Déficits fiscaux ordinaires	1.080	-1.080	0	0
Réserves de réévaluation	-8.872	0	-8.872	-8.689
Crédit bail	2.964	-14.561	-11.597	-11.833
Provisions réglementées	-55.847	0	-55.847	-55.610
Autres		-282	-282	-900
<b>Total</b>	<b>16.541</b>	<b>33.725</b>	<b>50.266</b>	<b>47.262</b>
Impôts différés Actifs	17.735	33.404	51.139	47.307
Impôts différés Passifs	-1.194	321	-873	-45
<b>Total</b>	<b>16.541</b>	<b>33.725</b>	<b>50.266</b>	<b>47.262</b>

## 5.12 Dettes financières court terme et long terme

L'endettement du groupe Aéroports de Paris est détaillé dans l'échéancier suivant :

(en milliers d'euros)	Echéance < 1 an	Echéance 1 an et < 5 ans	Echéance > 5 ans	Total
Emprunts obligataires .....	131.961	365.878	1.500.000	1.997.838
Intérêts courus sur emprunts obligataires .....	79.651	-	-	79.651
Emprunts auprès établ. de crédits .....	667	148.339	100.000	249.006
Intérêts courus sur autres emprunts .....	486	-	-	486
Dettes financières diverses .....	9.300	19.936	-	29.236
Dettes financières crédit-bail .....	4.611	18.689	8.303	31.604
Intérêts courus sur dettes financières diverses ....	46	-	-	46
Concours bancaires courants .....	6.646	-	-	6.646
<b>Total .....</b>	<b>233.368</b>	<b>552.842</b>	<b>1.608.303</b>	<b>2.394.513</b>

La durée et le taux d'intérêt des emprunts obligataires sont les suivants au 31 décembre 2003:

Date de souscription	Date du terme	Type d'amortissement	Taux %	Restant dû au 31 décembre 2003
24/04/1995 .....	24/05/2005	In fine	7,80	106.714
12/11/1996 .....	12/11/2006	In fine	6,00	106.174
20/07/1998 .....	27/10/2008	In fine	4,95	152.449
15/02/2000 .....	15/02/2010	In fine	5,875	450.000
15/03/2001 .....	15/03/2011	In fine	5,25	400.000
25/03/2002 .....	25/03/2012	In fine	5,25	350.000
11/03/2003 .....	11/03/2013	In fine	4,10	300.000
12/11/1999 .....	12/11/2004	In fine	3,50	131.961
(Emprunt Suisse)				
				<b>1.997.838</b>

### Primes de remboursement des obligations

Elles sont inscrites au passif lorsque l'obligation, émise au pair, est remboursable pour un montant supérieur.

### Analyse des principales variations

Au cours de l'exercice 2003, Aéroports de Paris a notamment :

- souscrit deux nouveaux emprunts:
  - un emprunt obligataire sur une durée de 10 ans à un taux de 4,10% pour un montant de 300.000.000 euros.
  - un emprunt auprès d'un établissement de crédit sur une durée de 15 ans à un taux variable Euribor 3 mois avec une marge plafonnée à +0,13% pour un montant de 100.000.000 euros.
- remboursé un emprunt obligataire pour la somme de 152.449.000 euros.

D'autre part, concernant les emprunts en devises (exclusivement en Francs suisses), Aéroports de Paris a souscrit deux swaps de devises afin de se prémunir contre le risque de change:

- le premier à hauteur de 70.000 KCHF avec un cours à terme de 1,6070.
- le second à hauteur de 65.000 KCHF avec un cours à terme de 1,3925.

## Swaps sur emprunts obligataires

Date du swap initial	Durée	Montant en milliers d'euros	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges financières	Taux	Produits financiers
20/07/1998	10 ans	53.357	Variable Euribor 3 mois – 0,1225%	1.393	Fixe 4,95%	2.641
15/02/2000	10 ans	75.000	Fixe 4,415%	835	Fixe 5,875%	4.406
15/02/2000	10 ans	75.000	Variable Euribor 3 mois – 0,060%	1.088	Fixe 5,875%	4.406
15/02/2000	10 ans	75.000	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	2.023	Fixe 5,875%	4.406
15/02/2000	10 ans	75.000	Fixe 4,280%	3.272	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	2.203
15/02/2000	10 ans	75.000	Variable Euribor 3 mois – 0,050%	1.958	Fixe 5,875%	4.406
15/03/2001	10 ans	100.000	Variable Euribor 3 mois + 0,03%	2.495	Fixe 5,25%	5.250
15/03/2001	10 ans	100.000	Variable Euribor 3 mois + 0,0325% trimestriel	2.500	Fixe 5,25%	5.250
25/03/2002	10 ans	87.500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325%	2.200	Fixe 5,25%	4.594
25/03/2002	10 ans	87.500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325%	2.200	Fixe 5,25%	4.594
27/10/2002	6 ans	53.357	Fixe 3,125%	1.658	Variable Euribor 3 mois – 0,1225%	959
15/05/2003	10 ans	75.000	Fixe 3,645%	1.412	Variable Euribor 3 mois – 0,050%	871
<b>Total Swaps sur emprunts obligataires</b>		<b>931.714</b>		<b>23.034</b>		<b>43.806</b>

## Swaps sur autres emprunts

Date du swap initial	Durée	Montant en milliers d'euros	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges financières	Taux	Produits financiers
17/09/1997	10 ans	53.357	Variable Pibor 3 mois – 0,16%	1.232	Variable Pibor 3 mois + 0,15%	1.401
17/09/1997	10 ans	7.622	Variable Pibor 3 mois – 0,15%	178	Fixe 5,63%	429
17/09/1997	10 ans	7.622	Variable Pibor 3 mois – 0,15%	177	Fixe 5,62%	428
<b>Total swaps sur autres emprunts</b>		<b>68.601</b>		<b>1.587</b>		<b>2.258</b>

## Swaps sur emprunts obligataires en devises

Date du swap initial	Durée	Montant en milliers d'euros	Remboursements effectués Taux	Charges financières	Remboursements obtenus Taux	Produits financiers
12/11/1999	5 ans	65.000 KCHF	Fixe 3,68%	1.585	Fixe 3,51%	1.472
12/11/1999	5 ans	43.559	Variable Euribor 6 mois – 0,025%	1.192	Fixe 3,51%	1.585
12/01/2002	2 ans	44.812	Variable Euribor 6 mois	1.048	Fixe 3,51%	1.472
<b>Total swaps sur autres emprunts</b>				<b>3.825</b>		<b>4.529</b>

### 5.13 Autres dettes

(en milliers d'euros)	Exercice clos au 31/12/2002 Non audité	Retraitements	Exercice Ouvert 01/01/2003	31/12/2003
Avances et acomptes reçus sur commandes	4.486	0	4.486	1.740
Dettes sociales	116.128	-24.383	91.745	104.717
Dettes fiscales	28.761	-22	28.739	27.650
Fournisseurs d'immobilisations	66.603	-13	66.590	123.617
Comptes courants créditeurs	42	-76	-34	3.962
Autres dettes (1)	125.878	53.076	178.954	161.909
<b>Total</b>	<b>341.898</b>	<b>28.582</b>	<b>370.480</b>	<b>423.595</b>

(1) Ce poste comprend notamment les dettes dues au titre de l'aide aux compagnies aériennes.

En 2002, Aéroports de Paris a reçu une dotation de l'Etat de 45,7 millions d'euros, destinée à compenser les surcoûts supportés par les compagnies aériennes au titre des événements du 11 septembre 2001. Les sommes dues ont été initialement considérées au 30 juin 2003 comme des charges de l'exercice. En fait, ces opérations auraient dû être rattachées à l'exercice 2002, année où Aéroport de Paris a bénéficié de cette dotation. Les retraitements correspondants ont été effectués au 1<sup>er</sup> janvier 2003 avec un impact sur le report à nouveau.

Au cours de l'année 2003, des versements provisoires ont été effectués pour un montant de 31,9 millions d'euros sur le montant global de 45,7 millions d'euros. Au 31 décembre 2003, reste en compte le solde de 13,7 millions d'euros.

Le poste "autres dettes" comprend également la dette d'impôt sur les sociétés ainsi que les produits constatés d'avance.

## 6. Autres informations

### 6.1 Détail des engagements hors bilan

L'ensemble des engagements hors bilan souscrits par le groupe Aéroports de Paris sont les suivants:

Engagements donnés	31 décembre 2003	31 décembre 2002 Non audité
Avais, cautions, garanties	11.282	2.044
Redevances de crédit-bail restant à courir	41.899	45.744
<b>Total</b>	<b>53.181</b>	<b>47.788</b>
Engagements reçus		
Avais, cautions, garanties	184.883	114.042
Montant des contrats de crédit-bail en cours	-	134.077
<b>Total</b>	<b>184.883</b>	<b>248.119</b>

Les principaux engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

## 6.2 Passage aux normes IFRS

La société a mis en œuvre un processus de réflexion afin de mettre en place les nouvelles normes IFRS.

## 7. Evénements postérieurs à la clôture

Depuis la date de clôture de l'exercice, deux événements significatifs sont survenus dans le cadre de l'activité générale de l'entreprise et de son organisation.

La confirmation en 2004 que l'établissement public Aéroports de Paris ne sera plus doté d'un agent comptable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2004 a deux conséquences au plan de la gestion financière et comptable:

- Le transfert de la responsabilité de la détermination de l'assiette et du recouvrement de la taxe d'aéroport à la Direction générale de l'aviation civile,
- Le retrait pour l'établissement public de la faculté qui lui était offerte de traiter son recouvrement contentieux directement par voie de titres exécutoires.

Le 23 mai 2004, un élément de la structure de la salle d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle s'est effondré sur une trentaine de mètres, entraînant le décès de 4 personnes et en blessant 6 autres.

Les causes de l'accident seront déterminées au terme d'enquêtes administratives et judiciaires.

Le terminal 2E étant fermé pour une période indéterminée, le trafic a été réparti sur les autres terminaux.

Aéroports de Paris a souscrit les polices d'assurance suivantes:

- Une police unique de chantier pour un montant de 438 millions d'euros couvrant les ouvrages suivants:

Aérogares CDG 2E y compris les voiries réseaux divers (VRD) y afférents composé notamment:

- d'un corps central;
  - d'un isthme;
  - d'une jetée;
  - de passerelles;
  - d'un parc à voiture.
- Une assurance de responsabilité civile exploitant d'aérodrome dont l'objet principal est de couvrir entre autre:
    - tous les dommages causés aux tiers corporels, matériels et immatériels;
    - les dommages liés aux activités industrielles et commerciales;
    - les dommages résultant d'activité d'ingénierie.



## 8. Périmètre

### 8.1. Sociétés intégrées globalement

Entité	Adresse	Siren	Pays	Capital social (en milliers d'euros)	% intérêt	% contrôle	Filiale de
ADP			France		MERE	MERE	MERE
ADP ingénierie	Aéroport d'Orly – Parc Central Zone Sud - Bât. 641 – 91200 Athis Mons	431897081 (RCS)	France	4,600	100%	100%	ADP
ADP Management	291 bd Raspail – 75014 Paris	380309294 (RCS)	France	129,101	66%	66%	ADP
ADPT	Roissypole – le Dôme – 4 rue de la Haye – 93290	437947666(RCS)	France	28,348	100%	100%	ADP
Alyzia	Tremblay en France Roissypole – le Dôme – 4 rue de la Haye – 93290	552134975 (RCS)	France	13,950	100%	100%	ADP
Serta	Tremblay en France 291 bd Raspail 75014 Paris	390192342 (RCS)	France	1,067	51%	51%	ADP
Alyzia Handling	Aérogare Sud 94310 Orly	44134666 (RCS)	France	0,08	100%	100%	Alyzia
SAPSER	4, rue de la Haye 93290 Tremblay en France	320368352 (RCS)	France	0,8	99,9%	99,9%	Alyzia

### 8.2 Sociétés intégrées proportionnellement

Entité	Adresse	Siren	Pays	Capital social (en milliers d'euros)	% intérêt	% contrôle	Filiale de
SDA (commerces)	114 av. Charles de Gaulle 92200 Neuilly Sur Seine	448457978 (RCS)	France	1,000	49,0%	49,0%	ADP
SIFA	22 av. des Nations 95931 Roissy CDG Cedex	410679526 (RCS)	France	0,038	50,0%	50,0%	Alyzia

### 8.3 Sociétés mises en équivalence

Entité	Adresse	Siren	Pays	Capital social (en milliers d'euros)	% intérêt	% contrôle	Filiale de
France HANDLING	Gare de Fret – Extension Est – 94310 Orly	712052612 (RCS)	France	12,212	34,1%	34,1%	ADP
SETA (droit mexicain)	Ville de Mexico, District Federal Mexique		Mexique	42,778	25,5%	25,5%	ADP
Gie Roissy Pôle			France	0	90,0%	40,0%	ADP
Roissy Sogaris (SCI)	Avenue de Versailles – 94150 Rungis	383484987 (RCS)	France	5,624	40,0%	40,0%	ADP
SAB (Belgique)			Belgique	7,691	16,5%	25,0%	ADPM

## ANNEXE 4

### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Economie, des Finances et du Budget, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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.

Nous précisons que votre Établissement n'étant pas tenu antérieurement de désigner des commissaires aux comptes, les comptes consolidés de l'exercice précédent n'ont pas fait l'objet d'une certification.

#### **1- *Opinion sur les comptes consolidés***

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France à l'exception des points décrits dans les paragraphes suivants; 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 examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nos travaux nous amènent à formuler des réserves sur les points suivants:

- Les procédures de gestion comptable des immobilisations de l'entité ADP sont en cours de finalisation. A ce jour, la comptabilisation des désinvestissements de biens immobilisés n'est prise en compte que de façon partielle. En raison de cette limitation nous ne sommes pas en mesure d'évaluer les ajustements éventuels qui pourraient affecter les valeurs brutes et les amortissements des immobilisations inscrites à l'actif pour respectivement € 5.935 millions et € 2.754 millions au 31 décembre 2003.
- La note 5.11 de l'annexe décrit les principes suivis pour la détermination de la provision concernant les engagements relatifs aux charges de couverture santé par les mutuelles pour les salariés actifs et retraités de l'entité ADP qui s'élève à € 127 millions. Le calcul actuariel qui justifie le chiffre comptabilisé se fonde sur un taux de progression annuel des dépenses de santé de 4 %. En raison du manque d'éléments disponibles pour justifier cette hypothèse, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur ce taux et par conséquent d'apprécier si la provision comptabilisée devrait être ajustée.

Sous ces réserves, nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur:

- La note 1.3 de l'annexe qui expose les causes et les conséquences des modifications, liées à des changements de méthodes comptables, apportées au bilan consolidé publié au 31 décembre 2002, dans le cadre de la première certification des comptes au 31 décembre 2003. L'ensemble de ces effets sont pris en compte dans les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice 2003,
- La note 7 de l'annexe qui présente le sinistre survenu le 23 mai 2004 au terminal 2 E de Roissy et décrit la politique de couverture des conséquences financières de cet accident pour Aéroports de Paris.

## **2- Justification des appréciations**

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, introduites par la loi de sécurité financière du 1<sup>er</sup> août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants:

- Comme mentionné ci-dessus, la note 1.3 de l'annexe expose les modifications apportées au bilan consolidé arrêté au 31 décembre 2002. S'agissant du premier exercice faisant l'objet de la pleine application de l'ensemble des dispositions comptables applicables, l'effet des changements de méthodes comptables a été pris en compte dans les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par l'entité, nous nous sommes assurés du bien fondé de ces modifications et de l'information financière les concernant.
- La note 2.23 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 le groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus 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 avec réserves, exprimée dans la première partie de ce rapport.

## **3- Vérification spécifique**

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés ci-dessus, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Neuilly et Paris, le 18 juin 2004  
Les commissaires aux comptes

ERNST & YOUNG AUDIT  
Francis Gidoïn

RSM SALUSTRO REYDEL  
Philippe Arnaud

## ANNEXE 5

### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2004

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'économie, des finances et du budget, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2004, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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.

#### **1- Opinion sur les comptes consolidés**

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles 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 examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.2 – 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'annexe qui présente les conséquences du sinistre survenu le 23 mai 2004 au terminal 2 E de Roissy et qui décrit le traitement comptable retenu et les conséquences financières constatées dans les comptes annuels.

#### **2- Justification des appréciations**

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants:

- La note 1.2 – 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'annexe expose le traitement comptable retenu pour la prise en compte des conséquences financières du sinistre du 23 mai 2004 survenu au terminal 2 E de Roissy. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par le groupe, nous avons vérifié les informations fournies dans les notes annexes ainsi que le caractère approprié des méthodes comptables et nous nous sommes assurés de leur correcte application.
- La note 2.21 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 le groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables décrites dans la note précitée 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 sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

#### **3- Vérification spécifique**

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Courbevoie et Paris, le 25 mai 2005  
Les commissaires aux comptes

ERNST & YOUNG AUDIT  
Francis Gidoïn

SALUSTRO REYDEL  
Philippe Arnaud

## ANNEXE 6

### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministère de l'économie, des finances et du budget, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2005, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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. Ces comptes ont été préparés pour la première fois conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne. Ils comprennent à titre comparatif les données relatives à l'exercice 2004 retraitées selon les mêmes règles, à l'exception des normes IAS 32 et IAS 39 qui, conformément à l'option offerte par la norme IFRS 1, ne sont appliquées par la société qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

#### ***I. Opinion sur les comptes consolidés***

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles 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 examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

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 3.1.1 de l'annexe qui présente les éléments relatifs au sinistre survenu le 23 mai 2004 au terminal 2 E de Roissy et décrit le traitement comptable retenu par le Groupe ainsi que les conséquences financières de cet accident pour Aéroports de Paris.

#### ***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 4.5, 4.7 et 20 de l'annexe décrivent les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des immobilisations corporelles. La note 3.1.1 expose également le traitement comptable relatif aux immobilisations affectées par le sinistre du 23 mai 2004 survenu au terminal 2 E de Roissy. Les notes 4.6 et 21 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 21 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 œuvre.

- La note 4.22.3 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 décrites dans la note précitée 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 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**

Par ailleurs, nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification 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, le 30 mars 2006

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL  
*Membre de KPMG International*

Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Francis Gidoïn

## ANNEXE 7

### RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2005

Aéroports de Paris  
Exercice clos le 31 décembre 2005

Rapport spécial des commissaires aux comptes  
sur les conventions réglementées

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre société, nous devons vous présenter un rapport sur les conventions réglementées dont nous avons été avisés. Il n'entre pas dans notre mission de rechercher l'existence éventuelle de telles conventions.

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce.

Paris-La Défense, le 30 mars 2006

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL  
*Membre de KPMG International*

Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Francis Gidoïn

**ANNEXE 8**

**RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES  
CONDITIONS DES TRAVAUX DU CONSEIL AINSI QUE SUR LES PROCEDURES  
DE CONTROLE INTERNE MISES EN PLACE PAR AEROPORTS DE PARIS AU  
TITRE DE L'EXERCICE 2005**



## **Rapport du président du conseil d'administration**

sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que sur les procédures de contrôle interne mises en place par Aéroports de Paris (article L. 225-37 du Code de commerce, issu de l'article 117 de la loi n° 2003-706 du 1<sup>er</sup> août 2003 de sécurité financière et modifié par l'article 7 de la loi n° 2005-842 du 26 juillet 2005 pour la confiance et la modernisation de l'économie)

### **- Exercice 2005 -**

#### Préambule

*Aéroports de Paris s'est placé dès l'exercice 2003 dans le champ d'application de l'article L. 225-37 du Code de commerce (issu de l'article 117 de la loi n° 2003-706 du 1<sup>er</sup> août 2003 de sécurité financière) qui instaure l'obligation pour le président du conseil d'administration des sociétés faisant publiquement appel à l'épargne (réduction du champ d'application initial par l'article 7 de la loi n° 2005-842 du 26 juillet 2005 pour la confiance et la modernisation de l'économie) de rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place par la société.*

*L'entreprise a poursuivi pour l'exercice 2005 la démarche engagée au titre des exercices 2003 et 2004. Celle-ci a de nouveau été coordonnée par la direction de l'audit et s'est articulée autour des deux mêmes instances mises en place pour l'exercice précédent:*

- *un groupe de travail, composé de représentants des principales directions (fonctionnelles et opérationnelles) parties prenantes à la démarche et qui a notamment approfondi la réflexion sur les points de contrôle interne de l'entreprise comme du groupe et pris en charge le projet de rédaction du texte du rapport, soumis à la validation préalable du comité de suivi (cf. infra) avant présentation au Président-directeur général,*
- *un comité de suivi, chargé de superviser régulièrement l'avancée du groupe de travail et de procéder à la validation du dossier; la présidence en a été assurée par le directeur de l'audit; il était composé en outre du directeur général adjoint finances et administration générale, du secrétaire général, du directeur de la stratégie, du directeur des filiales et participations, ainsi que du directeur du contrôle de gestion et du directeur des comptabilités.*

*Ces instances se sont régulièrement réunies au premier trimestre 2006 après un premier travail préparatoire interne à la direction de l'audit au cours du dernier trimestre 2005.*

*La notion de groupe reste une constante de la démarche et les filiales y ont donc été, comme l'an passé, étroitement associées. Elle a par contre été plus marquée en insistant notamment non seulement sur la composante gouvernance groupe et sur le degré de maîtrise du contrôle de la maison mère sur ses principales filiales, mais également sur les questions de gouvernance au sein de chaque société et de contrôle interne propre à chacune d'entre elles. Les actions spécifiques menées à ce titre ont été conduites en marge de la démarche générale par les équipes de la direction de l'audit auprès des organes de direction des filiales elles-mêmes, en collaboration avec la direction des filiales et participations. Un compte-rendu des travaux a été fait au comité de suivi chargé de superviser l'avancée de la démarche et de procéder à la validation du dossier.*

*Afin d'assurer la cohérence des différents documents établis par l'entreprise, la démarche d'ensemble a par ailleurs été articulée avec celle conduite dans le cadre de la préparation de l'entreprise au projet d'ouverture de son capital par voie d'introduction en bourse.*

*Le rapport a été présenté par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris au conseil d'administration du 30 mars 2006, après une présentation au comité d'audit du 21 mars.*

*Les commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter dans un rapport, conformément à l'article L. 225-235 du Code de commerce issu de l'article 112 de la loi de sécurité financière, "leurs observations, pour celles des procédures de contrôle interne qui sont relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière".*

*L'architecture du rapport en trois parties qui a été retenue s'inscrit en droite ligne des tendances dégagées par l'Autorité des marchés financiers (AMF) dans les rapports que cette dernière a publiés les 13 janvier 2005 et 18 janvier 2006 par application de l'article L. 621-18-3 du Code monétaire et financier. Elle reprend celle retenue dans le cadre du rapport établi au titre de l'exercice 2004 et assure dès lors une permanence dans la présentation des informations.*

## **INTRODUCTION**

Aéroports de Paris, établissement public depuis sa création en 1945 placé sous la tutelle conjointe du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et dont les missions comme les règles d'organisation et de fonctionnement sont définies par le Code de l'aviation civile (art. L.251-1 et suivants, R. 252-12 et suivants, D. 251-2 et suivants), a vu son cadre juridique notablement modifié par les dispositions de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et celles du décret en Conseil d'Etat n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris.

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports dispose ainsi que "l'établissement public Aéroports de Paris est transformé en société anonyme" précisant toutefois que "cette transformation n'emporte ni création d'une personne morale nouvelle, ni conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels". Aéroports de Paris est une société anonyme depuis le 22 juillet 2005.

L'exercice 2005 présente donc la particularité de voir Aéroports de Paris doté d'un statut d'établissement public durant la première partie de l'année et de société anonyme durant la seconde, avec les incidences qu'un tel changement peut emporter en matière de gouvernance.

Les dispositions législatives issues de la loi et constituant le cadre permanent d'intervention de la société sont reprises dans les articles L. 251-1 et L. 251-2 du Code de l'aviation civile, exposant la nature juridique de la société ainsi que ses missions.

L'article L. 251-1 du Code de l'aviation civile énonce que "la société Aéroports de Paris est régie par le présent code, par les dispositions du titre 1<sup>er</sup> de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et, sauf dispositions législatives contraires<sup>17</sup>, par les lois applicables aux sociétés anonymes. (...) La majorité de son capital est détenue par l'Etat."

Ces principes sont repris dans l'article 1<sup>er</sup> des statuts de la société relatif à sa forme sociale.

Aux termes de l'article L. 251-2 du Code de l'aviation civile, "la société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région d'Ile de France dont la liste est fixée par décret<sup>18</sup>. Elle fournit sur les aérodromes mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants."

Le décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris fixe quant à lui ses statuts initiaux (annexe 2 au décret) et approuve le cahier des charges (annexe 1 au décret) qui lui est applicable, ce dernier déterminant notamment les conditions dans lesquelles Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aéroports dont elle a la charge.

L'objet social de la société Aéroports de Paris entérine la disparition du principe de spécialité qui prévalait dans le cadre de l'ancien statut d'établissement public. Il stipule ainsi que "la société a pour objet, en France et à l'étranger, d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le

<sup>17</sup> Notamment la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

<sup>18</sup> Article D. 251 du Code de l'aviation civile, issu du décret n° 2005-854 du 27 juillet 2005: "Les aérodromes, autres que ceux de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget, que la société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer sont les suivants Chavenay-Villepreux, Chelles-Le-Pin, Coulommiers-Voisins, Etampes-Mondésir, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbly, Paris-Issy les Moulinaux, Persan-Beaumont, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble."

développement d'installations aéroportuaires; de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle; de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers et immobiliers qu'elle détient ou utilise; de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés; de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière; enfin, 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".

---

## **1 – La gouvernance de l'entreprise et du Groupe**

### **1.1 – L'organisation générale**

L'organisation instaurée dans le cadre du plan d'organisation et de fonctionnement des services d'Aéroports de Paris, arrêté par le conseil d'administration du 26 juin 2003, et qui avait trouvé en 2004 une première année complète de mise en œuvre après les ajustements pratiqués durant le second semestre 2003, a été notablement modifiée dans le cadre du changement de statut, avec notamment le retour des services de navigation aérienne à l'Etat et la suppression corrélative de la direction des opérations aériennes<sup>19</sup>.

En lieu et place des président et directeur général de l'établissement public, a été nommé un Président-directeur général de la Société; a également été nommé un directeur général délégué. Tous deux sont mandataires sociaux. Les deux directeurs généraux délégués de l'établissement public, en charge des finances et de l'administration pour l'un, de l'aménagement et du développement pour l'autre, ont pris quant à eux le titre de directeurs généraux adjoints sans autre changement dans leurs fonctions et responsabilités respectives.

A noter, dans ce contexte, que le poste de directeur général délégué "clientèle et services" a été supprimé et les activités de son pôle réallouées à d'autres directions, à l'exception des commerces, l'intérim de la direction commerciale étant assuré par le directeur général, et de l'escale, directement rattachée à ce dernier.

Cette réorganisation, dont l'objectif était d'alléger et de simplifier le fonctionnement de l'établissement public en plaçant la prise de décision au plus près du terrain et en mettant notamment en place des directions de plates-formes (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget), a fait l'objet d'un bilan d'étape à la fin du premier semestre 2005, avant le changement de statut en société anonyme.

### **1.2 – La gouvernance**

Les statuts d'Aéroports de Paris prévoient que la direction générale de la société est assumée, sous sa responsabilité, par le président du conseil d'administration, qui porte le titre de Président-directeur général.

Le conseil d'administration, organe collégial de la société, agit en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'assemblée générale des actionnaires.

#### **1.2.1. Le conseil d'administration et les comités spécialisés**

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 fonction.

Il est assisté par un directeur de cabinet en charge du secrétariat 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.

---

<sup>19</sup> Pour mémoire, conformément aux dispositions antérieures du Code de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris en tant qu'agent de l'Etat, assurait dans le cadre de l'établissement public la direction des services de la navigation aérienne sous l'autorité du ministre chargé des transports.

Jusqu'au 14 juillet 2009, le conseil d'administration comprend 21 membres issus de trois collèges de sept représentants chacun. Par décret en date du 22 juillet 2005, ont été nommés 14 membres du conseil d'administration de la société Aéroports de Paris: sept en qualité de représentants de l'Etat et sept autres en qualité de personnalités qualifiées. Les sept administrateurs représentants les salariés élus le 3 juin 2004 sont maintenus jusqu'à la fin de leur mandat. Deux administrateurs représentants de l'Etat ont été remplacés respectivement en dates des 7 septembre et 16 novembre 2005; par ailleurs, deux membres représentants des salariés sont partis en retraite et ont été remplacés.

Assistent au conseil d'administration, avec voix consultative, le directeur général de l'aviation civile en qualité de commissaire du gouvernement, la directrice de la régulation économique de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) en qualité de commissaire du gouvernement adjoint, le contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise. Le conseil d'administration s'est réuni 11 fois en 2005 (participation moyenne de 77 %).

Le conseil d'administration, lors de sa séance du 9 septembre 2005, s'est doté d'un règlement intérieur destiné à préciser les modalités pratiques de son fonctionnement, en complément des dispositions prévues par la loi et les statuts de la société. Ce règlement intérieur institue des comités spécialisés et une charte de l'administrateur.

Le conseil d'administration a revu les modalités d'organisation de ses comités consultatifs. Trois comités, dénommés respectivement, comité de la stratégie et des investissements, comité d'audit et comité des rémunérations, remplacent les précédents comités spécialisés existants dans le cadre du statut d'établissement public d'Aéroports de Paris.

Ces comités 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 une décision sur les questions relevant de leurs attributions. Sur la base des documents qui leur sont fournis préalablement, ces comités émettent des avis, qui sont ensuite soumis au conseil d'administration. Ils 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 ni au conseil d'administration ni au Président-directeur général. Les présidents des comités spécialisés rendent compte au conseil d'administration des débats et des recommandations.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur la 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.

Le contrôleur général et le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint peuvent assister avec voix consultative à toutes les réunions des comités.

Les comités évaluent, une fois par an, les conditions de leur fonctionnement et élaborent leur programme de travail.

Tous ces comités se sont par ailleurs dotés d'un règlement intérieur, partie intégrante du règlement intérieur du conseil d'administration.

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 celles en matière d'opérations de diversification en auditant 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; enfin, d'examiner la doctrine économique de l'entreprise.

Il peut également examiner toutes les questions relatives à la définition et la mise en oeuvre de la stratégie du groupe Aéroports de Paris, que le conseil d'administration veut bien lui soumettre ou dont il jugera utile de se saisir.

Il est composé de six membres avec voix délibératives, dont deux représentants des salariés.

Créé le 9 septembre 2005, le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni deux fois depuis cette date (dernière réunion en date du 2 mars 2006) avec un taux de présence des membres de 78% en 2005. Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants : désignation du président du comité, présentation de la stratégie internationale du Groupe par un consultant, préparation du programme d'investissements 2006-2010 et de son financement, bilan de l'activité d'exploitation internationale et perspective 2006.

Le comité d'audit aide le conseil d'administration à veiller à l'exactitude et à la sincérité des comptes sociaux et consolidés d'Aéroports de Paris. Il éclaire ce dernier sur la fiabilité et la qualité des informations qui lui sont délivrées (l'ensemble des attributions du comité d'audit est détaillé infra). Il exerce ses activités sous la responsabilité du conseil d'administration et n'a pas de pouvoir de décision propre.

Il peut également prendre en charge toutes les questions que le conseil d'administration veut bien lui soumettre ou dont il jugera utile de se saisir.

Il est composé de cinq membres avec voix délibérative, dont un représentant de l'Etat, trois personnalités qualifiées et un représentant des salariés. Les membres du comité doivent posséder les compétences financières et comptables nécessaires.

Le comité d'audit tient au moins trois réunions par an.

Créé le 9 septembre 2005, le comité d'audit s'est réuni trois fois depuis cette date (dernière réunion en date du 21 mars 2006) avec un taux de présence des membres de 64% en 2005.

Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants: la préparation de comptes semestriels conformes aux normes comptables françaises et aux normes IFRS, la conclusion d'un audit, le budget pour 2006, le programme de la direction de l'audit pour 2006, la préparation de l'arrêté des comptes de l'exercice 2005. L'ancien comité d'audit s'était réuni trois fois en 2005, notamment pour préparer l'arrêté des comptes de l'exercice 2004, examiner les options devant être retenues dans le cadre de la mise en place de nouvelles normes comptables, l'impact au niveau comptable de l'accident du terminal CDG 2E de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle et l'effet de l'ouverture du capital de la Société sur le coût de sa dette.

Le comité des rémunérations est notamment chargé de formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération des mandataires, y compris le cas échéant, sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération. Il donne en outre un avis sur la politique de rémunérations des principaux dirigeants de la Société. Il propose, le cas échéant, au conseil d'administration un montant global pour les jetons de présence des administrateurs à soumettre à l'assemblée générale de la société et leurs règles de répartition. Enfin, il est chargé d'approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

Il est composé de quatre membres avec voix délibérative, dont la majorité est choisie parmi les personnalités qualifiées.

Créé le 9 septembre 2005, le comité des rémunérations s'est réuni deux fois depuis cette date (dernière réunion en date du 15 février 2006) avec un taux de présence des membres de 75% en 2005.

Au cours de ses réunions, le comité a abordé les sujets suivants: désignation de la présidence de ce comité, examen des conditions de rémunération du Président-directeur général et du directeur général délégué avec formulation d'une proposition au conseil d'administration, première esquisse d'un programme de travail sur l'évolution des rémunérations des dirigeants, proposition de structure et de rémunération 2006.

Une fois par an, le conseil d'administration débat de son propre fonctionnement, et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. Tous les trois ans, il pourra mettre en oeuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement; celle-ci sera réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la société, sous la direction d'un administrateur indépendant.

Tout au long de son mandat, chaque administrateur peut bénéficier d'une formation spécifique sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité.

Le conseil d'administration a également arrêté les termes d'une charte de l'administrateur, qui précise les droits et devoirs de celui-ci, regroupé en huit 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. Dans l'optique de l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris et de sa cotation sur un marché réglementé, la charte rappelle les règles applicables à l'utilisation et à la communication d'informations privilégiées.

### **1.2.2. La direction générale**

Alors que dans le cadre de l'établissement public le conseil d'administration d'Aéroports de Paris avait des pouvoirs très étendus et déléguait les actes de gestion au Président et au directeur général, qui en confiaient telle part à leurs collaborateurs, au travers d'un système de délégations de pouvoirs ou de signature, le Code de commerce confère au Président-directeur général de la société anonyme les pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la société et représenter celle-ci dans ses rapports avec les tiers, charge à lui à rendre compte de sa gestion au conseil d'administration.

Lors de sa séance du 9 septembre 2005, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a toutefois décidé d'apporter un certain nombre de limitation aux pouvoirs du Président-directeur général et a ainsi décidé que ce dernier doit obtenir l'autorisation préalable du conseil pour les actes suivants:

- la 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; approbation des 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 aéroports; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.
- la 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 HT.

Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-directeur général peut approuver les actes relatifs à cette dernière matière; il doit alors informer 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 nommé Président-directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005; il occupait précédemment les fonctions de Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris; nommé par décret en conseil des ministres du 19 septembre 2003, il avait vu son mandat renouvelé par décret du 16 juillet 2004.

Conformément aux statuts, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-directeur général, nommer une ou plusieurs personnes physiques pour l'assister avec le titre de directeur général délégué. Leur nombre est limité à cinq.

Prenant acte du souhait exprimé par M. Hubert du Mesnil, directeur général de l'établissement public nommé par décret en conseil des ministres du 31 octobre 2001 puis directeur général délégué nommé par le conseil d'administration du 9 septembre 2005, de renoncer à son mandat social, le conseil

d'administration d'Aéroports de Paris, sur proposition du Président-directeur général, a décidé en sa séance du 27 octobre 2005 de nommer à compter de cette date pour une durée indéterminée M. François Rubichon aux fonctions de directeur général délégué.

Ce même conseil a par ailleurs décidé de fixer sans préjudice des délégations de signature qui pourraient être consenties par le Président-directeur général pour pallier les cas d'empêchement matériel ou d'urgence, les pouvoirs du directeur général délégué dans les limites des attributions du Président-directeur général sous réserve des questions suivantes qui relèvent de la compétence du Président-directeur général: établissement du plan d'organisation des services d'Aéroports de Paris; nomination des directeurs et des cadres dirigeants et des représentants de la société Aéroports de Paris au sein des filiales et participations; approbation des projets d'investissement; approbation des baux à construction d'une durée supérieure à trente ans; approbation des marchés et transactions d'un montant supérieur à 10 millions d'euros, cessions d'actifs ou d'investissements de développement externe inférieurs à 30 millions d'euros, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France; cessions d'actifs ou investissements de développement externe d'un montant inférieur à 10 millions d'euros pour toutes les autres activités; décisions d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports et entre aéroports; définition de la politique et des conditions tarifaires des redevances, des loyers et autres recettes; décision d'émettre des emprunts obligataires dans la limite autorisée annuellement par le conseil d'administration.

### **1.2.3. Le secrétaire général**

Créée au 1<sup>er</sup> février 2005, la fonction de secrétariat général remplace la direction de la modernisation et de la coordination des structures mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2004 dans la suite du plan d'organisation et de fonctionnement des services d'Aéroports de Paris du 26 juin 2003.

Rattaché au directeur général délégué d'Aéroports de Paris, le secrétariat général a pour mission d'animer le fonctionnement opérationnel de la structure de gouvernance de l'entreprise, de conduire le processus de modernisation organisationnelle, et enfin de mener tout projet spécifique à la demande de la direction générale, notamment sur des sujets de fonctionnement, d'évolution structurelle, d'organisation et de gouvernance.

### **1.2.4. Le conseil de direction et le comité exécutif**

Le conseil de direction (CODIR) de la société, auquel participent – outre le Président-directeur général, le directeur général délégué et le directeur de cabinet – les directeurs généraux adjoints, les directeurs des différentes directions rattachées au directeur général délégué ainsi que les directeurs des plates-formes Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, se consacre à la politique générale et au respect des orientations stratégiques d'Aéroports de Paris.

Le comité exécutif (COMEX) exerce le suivi de l'exécution des décisions du conseil de direction, la mise en oeuvre des orientations stratégiques et le pilotage de la gestion courante. Y participent le Président-directeur général, le directeur général délégué et les directeurs généraux adjoints, les directeurs des plates-formes, ainsi qu'un certain nombre d'autres directeurs (communication, ressources humaines et opérations aériennes<sup>20</sup>).

Le Président-directeur général de la société anonyme dirige les deux instances CODIR et COMEX, là où le président du conseil d'administration et le directeur général de l'établissement public assuraient la présidence respectivement du conseil pour le premier et du comité pour le second.

Le Président-directeur général d'Aéroports de Paris, dans le souci de doter le Groupe d'une structure de direction simple, lisible et efficace, la mieux à même de répondre aux objectifs assignés par son actionnaire, de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution, a décidé en début d'année 2006 la modification de la composition de ces deux instances, ainsi que la périodicité de leurs réunions.

### **1.2.5. La commission consultative des marchés**

Par décision du 25 octobre 2005, le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a modifié les conditions de fonctionnement de la commission consultative des marchés (CCM).

<sup>20</sup> Dans le cadre de l'établissement public uniquement.



Cette commission a 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 ainsi que les projets d'avenant ayant pour objet une modification substantielle de l'économie contractuelle du marché initial; de formuler des avis sur toute question relative à la préparation, la passation ou à l'exécution de ces marchés et avenants; de vérifier la conformité des procédures de passation de ces marchés et avenants aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris.

Les procédures instituées dans le cadre de cette commission comme celles relatives à sa consultation sur demande sont destinées à s'assurer d'une véritable et efficace mise en concurrence dans le cadre de la passation des marchés. La commission doit également apprécier la régularité de la procédure retenue par Aéroports de Paris ainsi que la pertinence du choix du candidat pressenti.

Elle est composée de douze membres avec voix délibérative: sept membres 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, le secrétaire général ou son représentant 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).

Cette commission s'est dotée d'un règlement intérieur.

Elle se substitue dans toutes ses attributions à la commission de même nom créée par le conseil d'administration dans le cadre de l'établissement public Aéroports de Paris et amenée à lui rendre compte sur des sujets comparables.

Outre sa participation active à la commission consultative des marchés, la direction juridique et des assurances participe à la définition de la politique juridique de l'entreprise, fixe les règles de recours à des conseils externes, apporte son expertise au soutien de la gouvernance de l'entreprise et suit directement les affaires importantes et contentieuses; enfin elle identifie les risques pour les réduire ou les transfère soit à des assureurs soit à des tiers par des dispositifs contractuels.

#### **1.2.6. La gouvernance du Groupe**

Concernant les filiales, la direction des filiales et participations est notamment chargée d'assurer le lien entre la stratégie du groupe Aéroports de Paris et la stratégie des filiales, au travers entre autres de l'évaluation périodique de la situation des filiales et participations et notamment les risques financiers et stratégiques induits, de l'évaluation de la pertinence des stratégies proposées par chacune des filiales, de la vérification de la cohérence de ces stratégies entre elles et avec la stratégie retenue pour le groupe Aéroports de Paris, la contribution à l'élaboration du plan stratégique pluriannuel de chaque filiale et des indicateurs de suivi pertinents. Elle anime également des sujets transversaux afin de développer l'efficacité du Groupe et rechercher des synergies entre les filiales comme entre celles-ci et Aéroports de Paris.

Dans ce cadre a été réalisée au cours de l'exercice une revue stratégique portant sur les activités filialisées présentes au sein du groupe Aéroports de Paris, avec formulation de propositions ou actions qui ont été validées par la direction générale.

Des contrats d'objectifs régissent les relations entre Aéroports de Paris et chaque filiale.

Outre l'organisation d'une session de formation pour l'ensemble des administrateurs des filiales d'Aéroports de Paris, relative à leurs rôle et responsabilité, la direction des filiales et participations a tenu au cours de l'année cinq réunions rassemblant les dirigeants des filiales et huit "comités Groupe", instance de validation des orientations stratégiques et des opérations touchant le périmètre du Groupe.

Comme l'an passé, la démarche de contrôle interne au niveau du Groupe s'est concrétisée par la transmission à la direction de l'audit, des documents suivants pour l'exercice 2004 relatifs à chacune des filiales concernées (comptes sociaux, rapport de gestion, rapport du Président au titre de l'article L. 225-37 du Code de commerce et enfin rapports des commissaires aux comptes).

Elle a été complétée cette année par une série d'entretiens auprès des présidents, directeurs généraux et directeurs administratifs et financiers des principales filiales portant plus particulièrement pour les premiers sur les modalités de gouvernance, pour les seconds sur le dispositif général de

contrôle interne de la filiale concernée et enfin pour les derniers sur les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Ont été prises en compte dans ce cadre, les filiales de premier rang détenues à plus de 50% à savoir: ADP Management et Alyzia Airport Services prises individuellement en tant que sociétés mais également en qualité de têtes de groupe, Hub télécom, ADP ingénierie et enfin la Société de Distribution Aéroportuaire, qui bien que détenue à 49% par Aéroports de Paris est une "joint venture" à gestion conjointe avec AELIA et à ce titre prise en compte dans le périmètre de consolidation du Groupe.

### **1.3 – Le système de délégations**

Les statuts de l'établissement public Aéroports de Paris, tels qu'ils étaient prévus dans le Code de l'aviation civile, conféraient des pouvoirs très étendus au conseil d'administration. Ce dernier avait accordé au président de très larges délégations pour assurer la gestion courante de l'établissement, avec la faculté de subdéléguer son pouvoir au directeur général, aux directeurs et aux cadres dirigeants. Parallèlement, le directeur général tenait directement du Code de l'aviation civile des prérogatives propres; il était ainsi notamment chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration.

Le conseil d'administration, le président et le directeur général, chacun dans leur domaine de compétences, avaient ainsi délégué une partie de leurs attributions, et une organisation des délégations de pouvoir et de signature avait été mise en place. La responsabilité de la plupart des actes afférents à la gestion quotidienne avait dès lors été transférée, selon les cas, au directeur général ou aux directeurs ou cadres dirigeants.

L'ensemble du dispositif ainsi mis en place s'appliquait dans le respect du plan d'organisation et de fonctionnement des services d'Aéroports de Paris et selon les éventuelles instructions particulières de chaque délégué.

Les délégations de pouvoirs et de signature, ainsi mises en place, obéissaient alors aux règles du droit public.

Le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, qui a opéré la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, a prévu (article 6-II<sup>21</sup>) un régime transitoire en matière de délégations pour éviter une rupture dans la chaîne de commandement au sein de l'entreprise. Ainsi le système de délégations mis en place au sein de l'établissement public Aéroports de Paris reste en vigueur dans la société anonyme jusqu'à sa modification.

Le nouveau cadre de ces délégations, obéissant aux règles du droit privé, est en cours d'élaboration; il s'appuiera d'une part sur les règles nouvelles de gouvernement d'entreprise telles que précisées par le conseil d'administration lors de ses séances du 9 septembre 2005 (limitation des pouvoirs du Président-directeur général) et du 27 octobre 2005 (limitation des pouvoirs du directeur général délégué) et d'autre part sur le plan d'organisation et de fonctionnement des services d'Aéroports de Paris.

Il convient de noter que l'article 16 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports opère une validation législative des actes pris avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 par l'établissement public Aéroports de Paris: ils ne sont plus susceptibles d'être contestés devant le juge sur le fondement de ce que leur signataire ne disposait pas d'une délégation régulière.

## **2 – Le contrôle interne**

### **2.1 – Les objectifs du contrôle interne: définition et limites**

Le contrôle interne mis en œuvre par le conseil d'administration, les dirigeants, et de façon générale l'ensemble du personnel d'Aéroports de Paris, est destiné à fournir une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs suivants:

- réalisation et optimisation des opérations dans un souci de performances, de rentabilité et de conservation du patrimoine;

---

<sup>21</sup> Art. 6-II du décret n°2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris: "La transformation en société anonyme est sans incidence sur les délégations et subdélégations de pouvoirs et de signature applicables au sein de l'établissement public Aéroports de Paris à la date de publication du présent décret."

- fiabilité des informations financières à usages interne et externe;
- conformité aux lois et aux réglementations en vigueur s'appliquant tant à l'entreprise qu'au Groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Les procédures de contrôle interne, quant à elles, sont constituées de règles, directives et manières de procéder, en place au sein de l'organisation, qui visent à:

- s'assurer que ses activités ainsi que les comportements de ses membres:
  - se conforment aux lois et règlements, normes et règles internes applicables,
  - s'inscrivent dans le cadre des valeurs, orientations et objectifs définis par les organes sociaux et leurs délégataires, notamment en matière de politique de gestion des risques.
- vérifier que les communications internes et externes reflètent avec sincérité la situation et l'activité de l'organisation.

L'un des objectifs du système de contrôle interne est de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise et les risques d'erreurs ou de fraudes, en particulier dans les domaines comptable et financier (cf. partie 3 du présent rapport). Comme tout système de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

## **2.2 – L'organisation générale du contrôle interne**

Les actes de gestion tout comme ceux liés à l'exploitation de l'entreprise sont encadrés par une réglementation nationale et internationale et soumis aux contrôles de l'Etat au travers des tutelles.

En sus de cet environnement externe qui dispose de son propre système de contrôle, 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 son patrimoine, son image ou ses résultats. Des actions sont entreprises à tous niveaux afin d'améliorer les procédures pour assurer de meilleures prévention et gestion des risques.

### **2.2.1. Les procédures opérationnelles**

L'accueil et la circulation des individus (passagers, accompagnants, personnels) et des biens (avions, voitures, bus, etc.) au sein des installations d'Aéroports de Paris sont régis par des procédures internes établies dans le respect des lois et règlements en vigueur, avec pour objectif prioritaire l'efficacité opérationnelle tout en assurant la sauvegarde du patrimoine.

Ces procédures s'appliquent aux différents aéroports et aérodromes exploités par l'entreprise et font l'objet d'évolutions et d'améliorations régulières notamment dans le cadre du déploiement du Système de Management. Leur application et leur contrôle ont été confiés aux directions des plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget directement rattachées au directeur général délégué; ces directions de plates-formes sont organisées en unités opérationnelles<sup>22</sup> avec un contrôle interne s'appuyant principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leur activité.

Afin de maîtriser au mieux les aléas liés à l'exploitation courante des plates-formes et notamment leurs effets négatifs sur l'entreprise, Aéroports de Paris dispose sur chaque aéroport d'un dispositif de gestion de crise structuré autour d'une organisation de permanence 24 heures sur 24 placée sous l'autorité de directeurs de permanence, et dotée de locaux et de moyens de communication spécialement prévus à cet effet. Ce même dispositif satisfait aux obligations réglementaires des plans de secours aéronautiques et répond aux besoins de pilotage des situations d'exploitation dégradées ou de crise.

<sup>22</sup> Aires Aéronautiques, Aérogares, Parcs et Accès, Energie et Logistique pour Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle; Exploitation-travaux et Immobilier-relations clients pour Paris - Le Bourget.

Dans ce cadre, les directions des plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle disposent de postes de commandement (PC avancés) opérationnels en H 24 permettant d'agir rapidement au plus près des éventuels incidents. Les postes de commandement sont de deux niveaux, un premier spécifique aux activités (terminaux, aires aéronautiques, accès et transports, production d'énergie), un second centralisant et gérant l'information en provenance des PC territoriaux. En cas de crise grave, ce PC réunit les acteurs de la plate-forme, sous l'autorité du Préfet, qui dirige les opérations. Il est modulable en fonction des événements. Au 31 décembre 2005, l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle était ainsi doté de 7 PC, l'aéroport de Paris - Orly de 6 (après l'ouverture en avril 2005 du PC aires aéronautiques) et l'aéroport du Bourget d'un PC crise activé en cas de besoin.

En complément à cette organisation permanente par aéroport, un "PC crise" situé au siège social du boulevard Raspail à Paris, et une permanence centrale renforcée autour d'un directeur de permanence centrale assure une veille permanente sur les événements de l'entreprise et assure le cas échéant la gestion des crises.

Dans le domaine aéronautique, la démarche de certification d'aérodrome qui va être rendue obligatoire par la prochaine transposition en droit français des règles sur la sécurité des aérodromes de l'OACI<sup>23</sup> publiées en 2001 a été engagée au niveau des plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle<sup>24</sup>. La Direction générale de l'aviation civile a mené des audits en 2004 et en 2005 au niveau de ces aérodromes et les certificats de conformité pour les deux plates-formes sont attendus en 2006.

### **2.2.2. Les procédures relatives au développement des infrastructures.**

Les procédures concernant ce domaine d'activité sont pilotées par trois directions distinctes sous la responsabilité d'un directeur général adjoint: la direction de l'aménagement et des programmes, la direction de l'ingénierie et de l'architecture et enfin la direction de la maîtrise d'ouvrage délégué:

- les procédures liées à l'insertion urbanistique et environnementale des plates-formes aéroportuaires, la gestion de leur plan masse ainsi que le choix des grandes options techniques, l'établissement des programmes pour le compte des maîtres d'ouvrage sont du ressort de la direction de l'aménagement et des programmes;
- celles qui relèvent de la maîtrise d'œuvre de conception et d'exécution (cette dernière s'exerçant en vertu d'un lien contractuel avec la maîtrise d'ouvrage déléguée, garantissant la pertinence du projet tel que défini dans son programme, sa répartition en lots homogènes, son coût, sa livraison dans les délais, sa qualité et ses performances) sont confiées à la direction de l'ingénierie et de l'architecture;
- la négociation avec les entreprises, la gestion des contrats et la conduite des travaux sont réalisées par la direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée au bénéfice d'un maître d'ouvrage interne clairement identifié selon l'importance du projet. Ce dernier a en charge la définition du programme.

Un protocole d'accord a été signé le 4 avril 2005 entre la direction de l'ingénierie et de l'architecture et la direction de la maîtrise d'œuvre déléguée afin de rappeler les principes généraux qui ont vocation à être appliqués sur chaque projet au travers des conventions passées entre les deux directions. Par la suite, des conventions spécifiques à chaque projet engagé ont été signées entre les deux directions au cours de l'année 2005.

### **2.2.3. Les procédures pilotées par les directions fonctionnelles**

Contributeur à l'amélioration des procédures de contrôle interne, notamment au travers de formalisation des processus, de ses activités de management des risques et de gestion de crise<sup>25</sup>, la

<sup>23</sup> Organisation de l'aviation civile internationale.

<sup>24</sup> La première phase du processus de certification concerne également d'autres plates-formes significatives de province (Nice-Côte d'azur, Lyon Saint-Exupéry, Bâle Mulhouse, Marseille Provence, Strasbourg Entzheim, Toulouse Blagnac, Bordeaux Mérignac, Nantes Atlantique, Pointe à Pitre Le Raizet) mais pas l'aéroport Paris - Le Bourget.

<sup>25</sup> La gestion de crise a été transférée à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2005 à la nouvelle direction de la sûreté et des préventions, dont il est fait état par ailleurs ; à cette même date, la direction de la stratégie s'est transformée en direction de la stratégie et de la qualité.

*direction de la stratégie* a poursuivi les travaux engagés au cours du second semestre 2004, avec l'aide d'un consultant externe et sur la base d'entretiens réalisés auprès des directeurs et responsables d'unités opérationnelles, en vue de l'élaboration d'une cartographie générale des risques du groupe Aéroports de Paris dans le but de mieux identifier les risques majeurs pressentis et prioriser les actions à entreprendre pour les réduire et les contrôler plus efficacement.

Les informations recueillies dans ce cadre ont servi de base pour présenter au conseil d'administration du 23 juin 2005 un programme d'action spécifique relatif aux risques du Groupe intégré au projet de plan stratégique 2006-2010. Elles ont également permis à la direction de l'audit de mieux appréhender les risques au sein du Groupe et de préciser son programme annuel 2006.

Dans la continuité des évolutions menées en 2003 et 2004 dans le dispositif de permanence et de gestion de crise, la direction de la stratégie a poursuivi l'amélioration des procédures et moyens correspondants et systématisé les retours d'expérience. Le bien fondé des évolutions engagées a été confirmé au travers de la gestion des diverses situations exceptionnelles de l'année 2005.

Une meilleure acceptation du développement des plates-formes d'Aéroports de Paris par leur environnement (riverains, élus, gouvernement, associations) passe non seulement par une communication appropriée répondant aux attentes des différents publics mais également par une maîtrise adéquate des risques environnementaux générés par l'activité aéroportuaire et par une politique de prévention efficace. La *direction de l'environnement et des relations territoriales*, a en charge ces différentes démarches et les met en œuvre dans le cadre de procédures spécifiques.

Aéroports de Paris s'est ainsi doté d'un système de management environnemental conforme aux préconisations de la norme ISO 14001. Ce système est certifié pour les aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget (certification obtenue en 2005) et couvre l'ensemble des compétences et attributions d'Aéroports de Paris relatives à la conception et à l'exploitation des aéroports à l'exclusion du domaine de la navigation aérienne.

L'audit de renouvellement tenu en décembre 2005 sur Paris - Orly n'a pas révélé de non-conformité. Paris - Charles de Gaulle a initié les démarches adéquates au début de l'année 2006 pour lever la non-conformité qui avait été relevée lors d'un audit de suivi de la certification ISO 14001 version 2004 menée à la fin de l'année 2005.

En 2003, Aéroports de Paris a fait procéder à la notation de son système de management environnemental par CoreRatings, organisme externe, et a obtenu la note B+ sur une échelle allant de A+ à D-. A la suite des actions engagées en 2004 et en 2005 par l'entreprise, la notation obtenue en 2005 a été A+ pour l'entreprise prise dans son ensemble sur les six domaines d'analyse (environnement, ressources humaines, fonction commerciale, fonction achats, société civile et gouvernement d'entreprise), l'environnement obtenant la note AA+.

En application des dispositions de l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris participe à l'organisation des visites de sûreté en mettant à disposition des officiers de police judiciaire des moyens humains et matériels et inscrit son action dans le cadre des textes d'application (arrêtés du 1<sup>er</sup> septembre et du 1<sup>er</sup> novembre 2003 entrés en vigueur le 18 décembre 2003); la sûreté s'entend par la prévention des actes illicites à l'encontre du transport aérien.

En matière de contrôle interne, l'entreprise s'est dotée en 2002 d'une *direction de la sûreté*, directement rattachée à la direction générale et chargée de veiller à la bonne application de ces obligations au sein de l'organisation. La direction inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires, qui précisent les rôles et responsabilités respectives 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 ou contrôles sur tous les champs de compétence de l'établissement en matière de sûreté.

En 2005, un bilan de son activité a mis en évidence la nécessité, à la fois, de regrouper au niveau central l'ensemble des missions de service public concernant la limitation des risques de toute nature pour l'entreprise, ses collaborateurs et ses clients, et de renforcer les actions de sûreté sur le terrain. Ceci a conduit à un élargissement des activités de la direction de la sûreté au niveau central avec la

création, au côté des pôles politique anticipation, programmes d'investissements, nouvelles techniques et évaluations, d'un pôle préventions. Ce pôle traitera de la protection des réseaux, des données et des installations physiques ainsi que des aspects d'intelligence économique.

La direction de la sûreté est devenue au 1<sup>er</sup> novembre 2005 direction de la sûreté et des préventions.

*La direction de l'audit* fait l'objet d'un développement ultérieur (cf. infra).

## **2.3 – Les structures de contrôle**

Les structures de contrôle peuvent être regroupées en trois groupes d'acteurs avec d'une part les organes et entités internes à Aéroports de Paris, notamment la direction de l'audit et le comité d'audit, d'autre part les commissaires aux comptes de l'entreprise et du Groupe, et enfin les intervenants représentants l'Etat.

### **2.3.1. Les structures internes de contrôle**

Comité d'audit: dans le cadre des missions arrêtées par le conseil d'administration, il est chargé d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes, d'examiner les comptes sociaux et consolidés, ainsi que leurs annexes, de veiller à la fiabilité et à la qualité des informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de l'entreprise, d'examiner les budgets de l'entreprise, de procéder à un examen régulier, avec la direction générale, des principaux risques financiers, d'examiner la politique financière, comptable et fiscale générale de l'entreprise et sa mise en œuvre, 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, et enfin de se prononcer sur la désignation, la rémunération, le renouvellement, et la qualité du travail des commissaires aux comptes et d'examiner le programme de leurs travaux, leurs conclusions et leurs recommandations.

Direction de l'audit: rattachée hiérarchiquement à la direction générale, elle peut 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 (cf. supra.). Elle met en œuvre le programme d'audit annuel validé par le comité d'audit. La direction de l'audit est membre de l'Institut français de l'audit et du contrôle internes (IFACI) et applique les normes internationales de la profession. Son fonctionnement est défini par la charte de l'audit interne validée par le comité d'audit et signée par le directeur général le 16 mars 2005.

En 2005 la direction de l'audit, sur la base d'un effectif au complet, a mené une trentaine de missions et approfondi ses investigations dans des domaines qui étaient nouveaux pour elle en 2004 tels que les domaines de gestion, les systèmes d'information, les contrats et marchés. Un certain nombre de missions ont été effectuées avec la collaboration de prestataires extérieurs placés sous la responsabilité du chef de mission de la direction.

Le suivi de la mise en œuvre des plans d'action permettant d'améliorer les procédures de contrôle interne pour réduire les risques opérationnels, financiers, juridiques ou d'image de l'entreprise a été poursuivi. L'ensemble des actions ainsi menées a en point de mire la démarche inscrite dans la loi de sécurité financière, dont la direction de l'audit s'est vu confier la coordination à compter de cette année, et la certification aux normes professionnelles de l'IFACI.

Ces différentes missions ont été conduites en renforçant la démarche méthodologique initiée en 2004, avec notamment la création de deux nouvelles fonctions au sein de la direction: l'une à caractère "vertical" de supervision de chacune des missions et l'autre, transverse, de coordination afin de dégager les grandes orientations d'audit par thèmes ou domaines (unités opérationnelles, commerces, contrats et marchés, comptabilité et gestion, ressources humaines, informatique, immobilier et enfin délégations de pouvoirs et de signature).

Directions fonctionnelles: les directions financière, juridique et des assurances, des comptabilités, du contrôle de gestion et, des filiales et participations font l'objet d'un développement au paragraphe 3 du présent rapport.

### **2.3.2. Les commissaires aux comptes**

Les cabinets Ernst & Young Audit et Salustro Reydel (respectivement représentés par M. Francis Gidoïn et par M. Philippe Arnaud) ont été nommés commissaires aux comptes d'Aéroports de Paris le 14 janvier 2004 par application de l'article L. 612-1 du Code de commerce. Le cabinet Salustro Reydel a rejoint le réseau KPMG le 23 mars 2005.

Leur mandat d'une durée de six ans a débuté avec l'examen des comptes de l'exercice 2003.

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.

### **2.3.3. Les autres structures de contrôle**

Par son caractère d'entreprise publique, Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques dans les domaines financiers, de gestion et de contrôle interne (Cour des comptes, Contrôleurs d'Etat, Inspection des finances, Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale et du Sénat).

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.

## **3 – L'organisation du contrôle interne dans l'élaboration et le traitement de l'information financière et comptable**

Les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière concernent principalement les trois directions de l'entreprise que sont les directions financière, des comptabilités et du contrôle de gestion.

Elles s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels SAP et MAGNITUDE (outil de consolidation).

### **3.1 – Les procédures relatives aux domaines financiers**

Afin de rendre plus efficace ses modes de fonctionnement dans le cadre du nouveau statut de société anonyme d'Aéroports de Paris, la direction financière s'est réorganisée, au 1<sup>er</sup> août 2005, en cinq unités: une unité fiscalité, une unité contrôle financier Groupe, une unité équilibres financiers, une unité dette et trésorerie et enfin une unité relations avec les investisseurs.

Chacune de ces unités est abordée successivement.

#### **3.1.1. L'unité contrôle financier Groupe**

L'unité contrôle financier Groupe est notamment chargée d'animer et garantir la fiabilité du reporting financier du Groupe, de piloter l'élaboration du budget consolidé et de veiller à sa réalisation conforme, de garantir la pertinence et l'exhaustivité de l'information financière Groupe, enfin de participer - pour la partie financière - à l'élaboration et au suivi des contrats d'objectifs et autres documents pluriannuels à caractère financier qui ont pour objet de fixer les objectifs assignés par le Groupe à ses différentes filiales et de rendre compte à la direction générale de l'exécution de ces contrats. Dans ce contexte, a été mis en place un nouvel outil de consolidation des comptes et de reporting: Magnitude. Cet outil permet d'intégrer pleinement le reporting du Groupe au système d'information comptable central.

Dans le cadre des diligences du contrôle financier, la direction financière comme la direction des filiales et participations peuvent être amenées à demander à la direction de l'audit de déclencher des contrôles ciblés sur certaines des filiales.

S'agissant des avals, garanties et cautions donnés à des tiers, la délégation donnée par le président de l'établissement public (Président-directeur général de la société anonyme) au directeur général délégué (directeur général adjoint de la société anonyme) finances et administration dans la limite d'un montant fixé à 15 millions d'euros pour 2004 a été portée à 22 millions d'euros pour 2005. Cette

délégation reste en vigueur dans le cadre de la société anonyme. Le Président rend compte une fois par an au conseil d'administration de l'usage de celle-ci. La direction financière a notamment pour rôle de suivre ces engagements; à ce titre, elle recense et contrôle les cautions, garanties et avals donnés par Aéroports de Paris.

Par ailleurs, et en application des dispositions particulières relatives au fonctionnement du comité d'audit figurant dans le règlement intérieur du conseil d'administration d'Aéroports de Paris, reprenant les dispositions du règlement intérieur du comité d'audit de l'établissement public, l'examen des risques financiers, y compris les engagements hors bilan pris (et par extension ceux reçus) par Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2004 a fait l'objet d'une présentation au comité d'audit; 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 et participations.

### **3.1.2. L'unité équilibres financiers**

L'unité équilibres financiers est chargée d'élaborer et de suivre la réalisation du plan d'affaires de l'entreprise et les grands équilibres financiers qui en résultent. A ce titre, elle est également chargée de la programmation pluriannuelle des investissements et de leur déclinaison annuelle sous la forme d'un budget d'investissement pour chaque unité opérationnelle de l'entreprise. En 2005, la programmation pluriannuelle des investissements a été portée à 5 ans.

Elle est également chargée du contrôle financier des investissements de la société Aéroports de Paris, 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.

L'année 2005 a vu la refonte complète du processus de décision et de gestion des investissements de l'entreprise. Un comité d'approbation des investissements (CAI) a été créé pour examiner de façon collégiale et sous l'égide du Président-directeur général d'Aéroports de Paris, l'ensemble des projets d'investissements de plus de 1 million d'euros. Deux comités locaux décentralisés auprès des directions d'aéroports ont par ailleurs été créés pour les projets n'atteignant pas ce seuil. La direction financière assure le secrétariat du CAI. Elle garantit que les décisions rendues par le CAI sont bien reflétées dans l'état d'avancement des projets et des autorisations de dépense dans le système d'information de l'entreprise.

### **3.1.3. L'unité dette et trésorerie**

- Suivi de la trésorerie

Chaque société du groupe Aéroports de Paris gère sa propre trésorerie. La trésorerie de la maison mère est suivie quotidiennement au sein de la direction financière. Elle établit le budget annuel de trésorerie. Tous les mois un reporting est fait au Président-directeur général et au directeur général délégué, qui reprend notamment l'analyse des écarts du réalisé par rapport au budget annuel de trésorerie, les opérations de financement et les opérations de placements. Il comprend en outre une ventilation détaillée des placements ainsi qu'éventuellement leur degré de risques. Il donne lieu à une réunion présidée par le Président-directeur général pour faire le point tant sur les financements et leur couverture que sur la trésorerie. Les décisions de couverture sont prises lors de ces réunions puis mises en oeuvre par la direction financière.

- Suivi et autorisation des opérations de financement

L'unité dette et trésorerie élabore et propose la politique en matière de financement et après autorisation met en place les financements. Elle en assure la gestion et le suivi.

Jusqu'en juillet 2005, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris autorisait chaque année les opérations de financement à moyen et long terme lors de l'examen et du vote du budget. Il approuvait spécifiquement le budget d'investissement et son financement. Par délégation le Président avait compétence pour réaliser des emprunts obligataires et le directeur général pour les autres opérations de financement.



Désormais le conseil d'administration a compétence pour émettre les emprunts obligataires, et le Président-directeur général pour les autres financements.

La politique d'endettement est présentée au comité d'audit qui en valide les principes notamment en matière de risque.

Le conseil d'administration est informé des opérations réalisées.

Par décision du Président-directeur général du 22 juillet 2005, est déléguée au directeur général adjoint finances et administration ainsi qu'au directeur financier, la signature des actes afférents:

- aux opérations de financement ou tout emprunt autre que ceux consistant en l'émission d'obligations;
- à tout instrument financier qui n'augmente pas le montant des engagements d'Aéroports de Paris et qui assurent la gestion de ses engagements financiers actifs ou passifs, présents ou futurs;
- à toute opération d'emprunt de trésorerie, à court terme, en euros ou en devises;
- aux règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves;
- à toute opération de gestion et de placement de fonds;
- à une politique de maîtrise des risques financiers encourus du fait des activités;
- à toute convention cadre régissant les instruments financiers.

#### **3.1.4. L'unité fiscalité**

- Suivi des différentes obligations déclaratives

Le suivi des obligations déclaratives d'Aéroports de Paris est pris en charge par la direction financière, s'agissant de l'impôt sur les sociétés, des impôts locaux et de la TVA.

En matière d'impôt sur les sociétés, la direction financière est chargée de l'établissement puis du dépôt annuel de la liasse fiscale. La surveillance des déclarations annexes (taxe véhicule des sociétés, liquidation de l'impôt) est suivie de la même façon.

En matière d'impôts locaux, la double remontée des informations relatives aux mises en service des immobilisations (informations d'origine comptable) comme aux occupations des locaux (informations provenant d'outils spécifiques) génère l'envoi des différentes déclarations dont le suivi est assuré par grands secteurs géographiques (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget).

En matière de TVA, la chaîne comptable assure le processus déclaratif qui aboutit à une télé déclaration mensuelle, dans le respect des règles fiscales établies par la direction financière.

- Suivi de l'application du dispositif d'intégration fiscale

Le dispositif d'intégration fiscale concerne 5 sociétés du groupe Aéroports de Paris. Les entrées et sorties de périmètre d'intégration sont gérées par la direction financière.

Le système de déclaration s'inscrit dans le cadre déclaratif de la société tête de groupe (Aéroports de Paris) et est donc suivi à ce titre.

#### **3.1.5. L'unité relations avec les investisseurs**

En matière de communication financière, la nouvelle unité constituée a organisé plusieurs évènements à destination des analystes financiers au cours de l'année 2004: une présentation publique des comptes annuels 2004 et de la stratégie du Groupe, présentation du programme d'investissements lors du Salon du Bourget et présentation des comptes semestriels 2005 ainsi que du nouveau cadre législatif et réglementaire.

### **3.2 – Les procédures relatives aux domaines comptables**

Il convient de rappeler pour mémoire qu'Aéroports de Paris est sorti du champ de la comptabilité publique le 1<sup>er</sup> juillet 2004, entraînant des modifications d'organisation.

Dans le contexte de transformation de l'entreprise en société anonyme, la direction des comptabilités - en collaboration étroite avec les différentes directions d'Aéroports de Paris - a poursuivi les mesures d'adaptation correspondantes.

Les principales actions menées en 2005, et qui se poursuivront pour certaines en 2006, ont porté à la fois sur l'adaptation de l'organisation de la direction des comptabilités aux nouvelles exigences comptables d'une société anonyme ainsi que sur la rédaction des procédures comptables en résultant, avec pour objectif la réalisation d'un manuel de référence répondant aux exigences des règles de droit commun.

Après la préparation conduite en 2004, la mise en place des normes IFRS - coordonnée par cette direction en collaboration avec l'ensemble des acteurs financiers et économiques de l'entreprise et de ses filiales ainsi que la direction de l'informatique et des télécommunications - a été réalisée en 2005.

Pour répondre aux exigences de ces nouvelles normes, elle a assuré le pilotage d'ensemble de l'adaptation de l'outil de gestion de l'entreprise et mis en place un nouvel outil de consolidation.

Les options prises par Aéroports de Paris dans le cadre de l'adoption des normes IFRS ont été soumises à la validation du comité d'audit, ce dernier devant s'assurer de la pertinence des règles comptables retenues pour l'établissement des comptes comme de la permanence des méthodes.

La direction des comptabilités établit les comptes sociaux d'Aéroports de Paris et les comptes consolidés à partir des données saisies localement dans chaque entité conformément aux normes du Groupe. Elle produit en outre les comptes combinés à destination de l'Agence des participations de l'Etat (APE) qui est l'interlocutrice privilégiée des entreprises dans le cadre de leurs relations avec l'Etat actionnaire.

Les comptes consolidés 2005 ont, pour la première année, été établis en application des normes IFRS. Ces comptes font état du comparatif avec les données relatives à l'exercice 2004 retraitées selon ces mêmes règles; une note additive présente par ailleurs les impacts de la première application de ces nouvelles normes sur les capitaux propres et sur le résultat net.

Les comptes sociaux des filiales sont vérifiés par leurs propres commissaires aux comptes.

Les comptes sociaux et consolidés de l'entreprise ont été certifiés. Ils ont été présentés au comité d'audit pour examen préalable avant soumission au conseil d'administration.

Les travaux d'adaptation des outils et des procédures se poursuivront en 2006.

Parallèlement, compte tenu des évolutions de la réglementation comptable, sera programmée la mise en place d'une veille réglementaire, permettant de sensibiliser l'ensemble des acteurs économiques et financiers d'Aéroports de Paris aux changements des règles comptables.

### **3.3 – Les procédures relatives aux domaines du contrôle de gestion**

A la suite des actions menées durant l'année 2004, visant à finaliser la modernisation des outils de pilotage de gestion de la direction générale, afin de permettre à cette dernière de mieux suivre mensuellement les performances de l'entreprise; les tableaux de bord reflétant les objectifs des plans opérationnels ont été déployés dans l'ensemble des unités opérationnelles et directions d'activité. Les indicateurs de ces tableaux de bord font l'objet d'une note de commentaires mensuelle élaborée par le contrôleur de gestion de l'unité et transmise à la direction du contrôle de gestion.

Le tableau de bord du Président-directeur général fait l'objet d'une présentation mensuelle par le directeur du contrôle de gestion au comité exécutif.

Par ailleurs, une présentation à la direction générale des résultats du troisième trimestre de l'exercice par les responsables des directions d'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly, ainsi que des directions de l'immobilier et de l'escale a été réalisée. Ce dialogue de gestion sera en 2006 organisé sur une base trimestrielle et élargi au secteur des commerces.

Enfin, un tableau de bord du conseil d'administration a été élaboré et fait l'objet d'une présentation trimestrielle à compter du troisième trimestre 2005.

Dans le cadre de la mise en place des normes IFRS, la direction du contrôle de gestion a piloté la préparation de l'information sectorielle du compte de résultat (norme IAS14) dans le périmètre social de l'entreprise. Cette information distingue quatre secteurs d'activité (Services aéroportuaires, Escale, Immobilier et Diversification) au titre de la segmentation principale, complétée, pour ce qui concerne le segment Services aéroportuaires, par une information sur les résultats des plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly. Les outils de gestion ont été aménagés à cette fin courant d'année 2005 afin de répondre aux nouveaux besoins de présentation de l'information de gestion par segment et par plate-forme.

Le budget de l'exercice 2006 a été approuvé par le conseil d'administration du 27 janvier 2006, et avait fait l'objet d'une présentation préalable aux décisions des pouvoirs publics sur le Contrat de régulation économique au conseil d'administration du 22 décembre 2005. Ce budget appuie les plans opérationnels qui ont été élaborés par les unités opérationnelles de l'entreprise dans le cadre du projet de plan stratégique 2006-2010. Ces plans opérationnels couvrent la période 2006-2008.

Par ailleurs, le budget de l'exercice 2005 a fait l'objet de deux exercices de re-prévisions conduits en mai et septembre de l'année.

Un outil de budgétisation (business plan opérationnel - BPO) a été mis en service courant 2005 afin de faciliter et rationaliser la vision prospective des comptes de l'entreprise sur la durée des trois ans du plan opérationnel.

### **3.4 – La gestion des contentieux**

Le changement de statut de l'entreprise n'a en rien affecté les principes antérieurs relatifs à la gestion des contentieux; celle-ci est assurée par la direction juridique et des assurances.

## **CONCLUSION et PERSPECTIVES**

Conformément aux préconisations de l'Autorité des marchés financiers (AMF), la mise en œuvre des dispositions issues de la loi de sécurité financière au sein du groupe Aéroports de Paris s'inscrit dans une perspective dynamique lui permettant d'aboutir, à terme, à une appréciation sur l'adéquation et l'efficacité de son contrôle interne, l'objectif étant de permettre de maîtriser les risques résultant des activités et de fournir une assurance raisonnable que les objectifs fixés seront atteints.

Cette démarche vers l'évaluation du contrôle interne devra prendre en compte les conclusions du groupe de place sous l'égide de l'AMF chargé de l'élaboration d'un référentiel de contrôle interne susceptible d'être utilisé par les sociétés françaises soumises aux obligations prévues par la LSF; le rapport du groupe de place est attendu pour la fin du premier semestre 2006.

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris, réuni le 27 janvier 2006, a approuvé le Contrat de régulation économique négocié entre l'Etat et l'entreprise. Ce contrat fixe le niveau plafond de revalorisation des redevances pour la période 2006-2010 à 3,25% par an, hors inflation, soit un niveau retenu de 5% pour 2006 et un programme d'investissements d'environ 2,5 milliards d'euros pendant la période. Le contrat place la qualité au coeur de la régulation économique, en y associant des mécanismes incitatifs à une amélioration.

Ce Contrat de régulation économique a été signé par le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et par le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

## ANNEXE 9

### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES PROCEDURES DE CONTRÔLE INTERNE AU TITRE DE L'EXERCICE 2005

Mesdames, Messieurs les 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 2005.

Il appartient au président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du président;
- prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données 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 du dernier alinéa de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense, le 30 mars 2006

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL  
*Membre de KPMG international*

Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG AUDIT

Francis Gidoïn

## ANNEXE 10

### HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le tableau ci-dessous retrace les honoraires versés aux commissaires aux comptes au cours des trois derniers exercices.

<i>(en euros)</i>	<b>2003</b>		<b>2004</b>		<b>2005</b>	
	E&Y	Salustro	E&Y	Salustro	E&Y	Salustro
<b>Audit</b>						
Commissariat aux Comptes (comptes sociaux, consolidés et combinés)	335.000	294.000	314.000	291.000	320.000	294.000
Diligences directement liées à la mission de Commissariat aux Comptes	-	-	1.029.000	593.000	885.000	654.000
<b>Sous-total Audit</b>	<b>335.000</b>	<b>294.000</b>	<b>1.343.000</b>	<b>884.000</b>	<b>1.205.000</b>	<b>948.000</b>
<b>Autres prestations</b>						
Juridique, fiscal, social	-	-	-	-	-	-
Autres	33.000	25.000	67.000	50.000	-	-
<b>Total</b>	<b>368.000</b>	<b>319.000</b>	<b>1.410.000</b>	<b>934.000</b>	<b>1.205.000</b>	<b>948.000</b>

## ANNEXE 11

### LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES PAR AEROPORTS DE PARIS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

#### 1/ Publications au Bulletin des annonces légales obligatoires

Aéroports de Paris a publié au Bulletin des annonces légales obligatoires (BALO) ([www.balo.journal.officiel.gouv.fr](http://www.balo.journal.officiel.gouv.fr)) les documents suivants:

- les comptes annuels 2004 (sociaux et consolidés), le 24 juin 2005;
- la convocation à l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2004, le 23 novembre 2005;
- les comptes semestriels 2005 (consolidés), le 2 décembre 2005;
- l'avis de réunion de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005, le 15 mars 2006;
- l'avis de réunion à une assemblée générale mixte, le 21 avril 2006.

#### 2/ Rapport annuel 2004

Le rapport annuel d'Aéroports de Paris publié au mois de mai 2005 est disponible en version française et anglaise au siège social du Groupe: Aéroports de Paris, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris ainsi que sur le site Internet [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr).

#### 3/ Rapport d'activité et de développement durable 2004

Le rapport d'activité et de développement durable, publié au mois de juin 2005, est disponible sur le site Internet [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr).

#### 4/ Communiqués de presse

L'ensemble des communiqués de presse d'Aéroports de Paris sont disponibles sur le site Internet: [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr).

- 04/04/06: "Aéroports de Paris approvisionne ses aéroports en "électricité verte"
- 31/03/06: "Aéroports de Paris rénove la piste 4 de l'aéroport de Paris-Orly"
- 30/03/06: "Résultats annuels 2005: résultat opérationnel courant en hausse de 13,8 %"
- 30/03/06: "Nouveau hall 2 d'Orly ouest"
- 27/03/06: "Grève nationale du mardi 28 mars: Aéroports de Paris met en service un numéro d'information gratuit"
- 23/03/06: "Trafic février 2006"
- 20/03/06: "Gouvernement d'entreprise: création d'un comité exécutif restreint"
- 06/03/06: "Destination clients: un premier bilan d'étape positif"
- 02/03/06: "Pour les femmes et la science Prix L'Oréal - UNESCO 2006"
- 28/02/06: "Trafic janvier 2006" 27/02/06: "Bilan Maison de l'environnement"
- 23/02/06: "Comportement d'achat des hommes: shopping, quand les hommes se lâchent"
- 15/02/06: "Jeu-concours"
- 07/02/06: "Grève surprise"
- 30/01/06: "S'aimer à Paris"
- 28/01/06: "Trafic 2005"
- 20/01/06: "Men's lounge"
- 30/12/05: "Prévisions de chute de neige"
- 20/12/05: "Rénovation du terminal 1 à Paris - Charles de Gaulle"
- 14/12/05: "Des grooms et des portiers dans les aéroports parisiens"
- 24/11/05: "Passagers à mobilité réduite"
- 22/11/05: "Jeu-concours"
- 21/11/05: "Insertion et lutte contre l'exclusion"
- 18/11/05: "Saison hivernale 2005/2006"
- 27/10/05: "François Rubichon, nommé directeur général délégué"
- 25/10/05: "CDGVal"

18/10/05: "Un nouveau paysage à Paris - Charles de Gaulle"  
17/10/05: "Beaubourg"  
17/10/05: "Newsletter B to B"  
11/10/05: "Résultats du 1<sup>er</sup> semestre"  
04/10/05: "Troisième forum des bonnes pratiques environnementales"  
03/10/05: "Grève nationale du 4 octobre 2005: conseils aux passagers"  
14/09/05: "Journées du patrimoine"  
14/09/05: "Semaine de la mobilité"  
01/09/05: "Premier défilé de mode en aéroport"  
11/08/05: "Des voitures électriques avec chauffeur à Charles de Gaulle"  
27/07/05: "Pierre Graff, premier Président-directeur général de la société Aéroports de Paris"  
30/06/05: "Accueil renforcé dans les aéroports parisiens"  
27/06/05: "Nouvel espace pour les tour-opérateurs à Paris - CDG 2C"  
23/06/05: "Aéroports de Paris offre le WiFi gratuit"  
14/06/05: "Aéroports de Paris, mécène de la restauration de "David et Bethsabée"  
09/06/05: "Aéroports de Paris lance son magazine pour les passagers"  
07/06/05: "Le groupe Aéroports de Paris signe un nouveau contrat avec l'aéroport international de Pékin"  
01/06/05: "Nouvelles compagnies et transferts sur Paris - Charles de Gaulle"  
20/05/05: "Aéroports de Paris se mobilise pour la sécurité routière de ses salariés et partenaires"  
28/04/05: "Aéroports de Paris offre 30.000 brins de muguet à ses passagers pour le 1<sup>er</sup> mai"  
28/04/05: "3.500 repas servis par Aéroports de Paris"  
26/04/05: "2 nouveaux forfaits de stationnement à Paris - Orly"  
21/04/05: "Résultats annuels 2004 et orientations stratégiques"  
04/04/05: "ADP Télécom mise sur le WiMAX avec Alcatel"











291 boulevard Raspail  
75014 Paris