



Aéroports de Paris

Société anonyme au capital de 296.881.806 euros

Siège social : 291 boulevard Raspail, 75014 Paris

552 016 628 RCS Paris

DOCUMENT DE REFERENCE



Conformément à l'article 212-13 de son règlement général, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de référence le 27 avril 2007 sous le numéro R.07-047. 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 référence 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 référence 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) et de l'Autorité des marchés financiers (www.amf-france.org).

En application de l'article 28 du règlement (CE) n° 809/2004 de la Commission européenne, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent document de référence :

- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs aux exercices clos les 31 décembre 2004 et 2005 établis en normes IFRS, ainsi que les rapports des commissaires aux comptes y afférents, figurant dans le document de base d'Aéroports de Paris enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036 (le "Document de Base") aux pages 191 à 310; et
- l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour les exercices clos les 31 décembre 2004 et 2005 figurant dans le Document de Base aux pages 123 à 131.

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE	1
1.1. Responsable du document de référence.....	1
1.2. Attestation du responsable	1
CHAPITRE 2 CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES.....	2
2.1. Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2006	2
2.2. Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2006	2
2.3. Durée des mandats des commissaires aux comptes.....	2
CHAPITRE 3 INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES	3
CHAPITRE 4 FACTEURS DE RISQUES	6
4.1. Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris	6
4.2. Risques liés à la structure de l'actionnariat d'Aéroports de Paris.....	14
4.3. Gestion des risques.....	15
4.3.1. Politique de gestion des risques	15
4.3.2. Politique de souscription de polices d'assurance	16
4.3.3. Principaux contrats d'assurance.....	16
CHAPITRE 5 INFORMATIONS CONCERNANT L'EMETTEUR.....	19
5.1. Histoire et évolution de la Société.....	19
5.1.1. Dénomination sociale.....	19
5.1.2. Registre du commerce et des sociétés.....	19
5.1.3. Date de constitution et durée	19
5.1.4. Siège social, forme juridique et législation applicable	19
5.1.5. Historique de la Société	19
5.2. Investissements	22
5.2.1. Principaux investissements du Groupe au cours des trois derniers exercices	22
5.2.2. Principaux investissements du Groupe en cours	22
5.2.3. Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction au titre du périmètre régulé	23
CHAPITRE 6 APERÇU DES ACTIVITES	25
6.1. Présentation générale	25
6.1.1. Les activités du Groupe	25
6.1.1.1. Services aéroportuaires.....	25
6.1.1.2. Immobilier	27
6.1.1.3. Escale et prestations annexes	28
6.1.1.4. Autres activités du Groupe	28
6.1.2. Les atouts du Groupe	28
6.1.3. Stratégie	30
6.2. Présentation du marché	33
6.2.1. Le fonctionnement d'un aéroport.....	33
6.2.1.1. Le gestionnaire de l'aéroport	33
6.2.1.2. Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale	34
6.2.1.3. Les acteurs du fret et du courrier	35
6.2.1.4. Les services de l'Etat.....	35
6.2.2. Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France.....	36
6.2.2.1. Evolution du trafic aérien de passagers dans le monde.....	36
6.2.2.2. Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris.....	37
6.2.3. L'évolution future du trafic aérien de passagers.....	44
6.2.3.1. L'évolution future du trafic aérien de passagers au niveau mondial	44
6.2.3.2. L'évolution future du trafic aérien de passagers en France.....	44
6.2.4. Evolution du trafic de fret	45
6.2.5. Position d'Aéroports de Paris sur le marché aéroportuaire	46
6.3. Description des principales activités d'Aéroports de Paris.....	51
6.3.1. Présentation du Groupe	51
6.3.2. Services aéroportuaires	51
6.3.2.1. Paris - Charles de Gaulle.....	53

6.3.2.2. Paris - Orly	60
6.3.2.3. Paris - Le Bourget	64
6.3.2.4. Aérodrômes et héliports d'aviation générale	68
6.3.2.5. L'activité du fret aérien	69
6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires	71
6.3.2.7. La sûreté	77
6.3.2.8. Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris	79
6.3.2.9. L'offre de services d'Aéroports de Paris	83
6.3.2.10. Prestations industrielles	84
6.3.3. Activités en matière immobilière	85
6.3.3.1. Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière	86
6.3.3.2. Les terrains loués à des tiers	86
6.3.3.3. Bâtiments loués par Aéroports de Paris	87
6.3.3.4. Stratégie de l'activité immobilière	88
6.3.4. L'escale	91
6.3.5. Autres activités	94
6.3.5.1. Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger	94
6.3.5.2. Développement d'activités d'ingénierie en France et à l'étranger	97
6.3.5.3. Hub télécom	98
6.3.5.4. La distribution commerciale : Société de Distribution Aéroportuaire	100
6.3.5.5. Formations dans le domaine des ressources humaines	101
6.4. Facteurs de dépendance	102
6.4.1. Clients	102
6.4.2. Propriété intellectuelle	102
6.4.3. Événements ayant sensiblement influencé les affaires ou la rentabilité d'Aéroports de Paris en 2006	102
6.5. Position concurrentielle du Groupe	102
6.6. Environnement législatif et réglementaire	102
6.6.1. Sources de la réglementation applicable au Groupe	102
6.6.2. Réglementation des activités aéroportuaires du Groupe	104
6.6.2.1. Réglementation relative aux revenus générés par l'exploitation des plates-formes aéroportuaires	104
6.6.2.2. Ouverture des aérodrômes à la circulation aérienne publique et classification des aérodrômes	104
6.6.2.3. Travaux de construction, extension ou modification des aérodrômes	104
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 aérodrôme exploité par Aéroports de Paris et servitudes	105
6.6.2.5. Attribution des créneaux horaires	107
6.6.2.6. Sécurité aéroportuaire	110
6.6.2.7. Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)	111
6.6.2.8. Contrôles et sanctions	114
6.6.2.9. Autres réglementations	114
6.7. Informations environnementales	115
6.7.1. Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental	115
6.7.1.1. Réglementation du bruit	115
6.7.1.2. Qualité de l'air	116
6.7.1.3. L'eau	119
6.7.1.4. Les déchets	119
6.7.1.5. Stockage de carburants	120
6.7.1.6. Pollution	120
6.7.1.7. Amiante	121
6.7.2. Politique environnementale	121
6.7.3. Politique de développement durable	122
CHAPITRE 7 ORGANIGRAMME	124
CHAPITRE 8 PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS	126
8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris	126

8.2. Contraintes environnementales pouvant influencer l'utilisation par Aéroports de Paris de ses immobilisations.....	127
CHAPITRE 9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT	128
9.1. Chiffres clés : compte de résultat.....	128
9.2. Présentation générale	128
9.2.1. Introduction.....	128
9.2.2. Segmentation	130
9.2.3. Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe.....	131
9.2.3.1. Le chiffre d'affaires	131
9.2.3.2. Les charges opérationnelles courantes.....	133
9.2.3.3. Les investissements	134
9.2.3.4. Produits et charges non courants	135
9.2.4. Engagements sociaux.....	135
9.3. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2005 et 31 décembre 2006	135
9.3.1. Evolution du trafic	135
9.3.2. Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe	136
9.3.3. Charges opérationnelles courantes du Groupe.....	139
9.3.4. EBITDA, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel	141
9.3.5. Autres soldes intermédiaires de gestion	143
CHAPITRE 10 TRESORERIE ET CAPITAUX	144
10.1. Présentation générale	144
10.2. Flux de Trésorerie	144
10.2.1. Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	144
10.2.2. Besoin en fonds de roulement.....	145
10.2.3. Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles.....	145
10.2.4. Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement.....	145
10.2.5. Flux de trésorerie provenant des opérations de financement	146
10.3. Financement	146
10.4. Capitaux propres.....	147
10.5. Engagements du Groupe.....	148
10.6. Immeubles de placement.....	149
10.7. Risques de marché	149
CHAPITRE 11 RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES.....	153
11.1. Recherche et développement.....	153
11.2. Marques, brevets et licences	153
CHAPITRE 12 INFORMATIONS SUR LES TENDANCES.....	154
12.1. Evolutions récentes intervenues depuis la clôture de l'exercice 2006.....	154
12.2. Perspectives 2007.....	155
12.3. Objectifs du Groupe	156
CHAPITRE 13 PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE	158
13.1. Prévisions ou estimations du bénéfice du Groupe.....	158
13.2. Rapport des commissaires aux comptes sur les informations prévisionnelles.....	158
CHAPITRE 14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DESURVEILLANCE ET DE DIRECTION GENERALE	159
14.1. Conseil d'administration et directeur général délégué de la Société	159
14.1.1. Composition du conseil d'administration.....	159
14.1.2. Directeur général délégué.....	162
14.2. Renseignements personnels concernant les membres du conseil d'administration et le Directeur général délégué	162
14.3. Conflits d'intérêt au niveau des membres des organes d'administration et de la direction générale	162
CHAPITRE 15 REMUNERATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS.....	164
15.1. Rémunération et avantages versés aux dirigeants d'Aéroports de Paris	164
15.2. Retraites et autres avantages.....	166
CHAPITRE 16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	167
16.1. Fonctionnement des organes d'administration et de direction	167
16.1.1. Le conseil d'administration	167
16.1.2. La direction générale	169

16.1.3. Le comité exécutif.....	170
16.2. Absence de contrats de service.....	172
16.3. Fonctionnement des organes de gouvernement d'entreprise	172
16.3.1. Le comité d'audit.....	172
16.3.2. Le comité de la stratégie et des investissements.....	174
16.3.3. Le comité des rémunérations	174
16.4. Régime de gouvernement d'entreprise	175
CHAPITRE 17 SALARIES – RESSOURCES HUMAINES	177
17.1. Politique sociale	177
17.2. Information sociale	177
17.2.1. Effectifs du Groupe	177
17.2.2. Statut du personnel du Groupe	178
17.2.3. Les embauches	179
17.2.4. Départs, licenciements et préretraite	180
17.2.5. Les heures supplémentaires	181
17.2.6. La main-d'œuvre extérieure à la Société	181
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.....	181
17.2.8. L'organisation et la durée du temps de travail et l'absentéisme.....	181
17.2.9. Rémunérations - charges sociales	182
17.2.10. Egalité hommes-femmes	182
17.2.11. Relations professionnelles et accords collectifs	182
17.2.12. Représentation du personnel et représentation syndicale.....	183
17.2.13. L'hygiène, la sécurité et les conditions de travail	184
17.2.14. Formation	184
17.2.15. L'emploi et l'insertion des travailleurs handicapés	184
17.2.16. Les œuvres sociales	185
17.2.17. La sous-traitance	185
17.3. Options de souscription et d'achat d'actions	185
17.4. Intéressement du personnel	186
17.4.1. Contrats d'intéressement et de participation.....	186
17.4.2. Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié	186
17.5. Participations des mandataires sociaux et opérations réalisées par les membres du conseil d'administration sur les titres de la Société	186
CHAPITRE 18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	188
18.1. Actionnariat de la Société.....	188
18.2. Evolution de l'actionnariat de la Société.....	188
18.3. Détention du contrôle de la Société	189
18.4. Changement de contrôle de la Société	189
18.5. Relations avec l'Etat et les autorités administratives	189
CHAPITRE 19 OPERATIONS AVEC LES APPARENTES.....	191
CHAPITRE 20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR	192
20.1. Informations financières historiques.....	192
20.2. Informations financières <i>pro forma</i>	192
20.3. Etats financiers sociaux	192
20.4. Vérification des informations financières historiques annuelles	192
20.5. Date des dernières informations financières	192
20.6. Informations financières intermédiaires.....	192
20.7. Politique de distribution des dividendes	192
20.7.1. Dividendes versés au cours des trois derniers exercices.....	192
20.7.2. Politique de distribution	193
20.7.3. Délai de prescription	193
20.8. Procédures judiciaires et d'arbitrage	193
20.9. Changement significatif de la situation financière ou commerciale	196
CHAPITRE 21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES.....	197

21.1. Informations concernant le capital social.....	197
21.1.1. Capital social	197
21.1.2. Acquisition par la Société de ses propres actions	197
21.1.3. Capital autorisé mais non émis	200
21.1.4. Autres titres donnant accès au capital.....	200
21.1.5. Tableau d'évolution du capital	200
21.1.6. Options sur le capital de la Société	201
21.1.7. Titres non représentatifs du capital.....	201
21.2. Dispositions statutaires.....	202
21.2.1. Objet social (article 2 des statuts).....	202
21.2.2. Dispositions relatives aux organes d'administration, de direction et de surveillance	202
21.2.3. Modification du capital et des droits attachés aux actions	202
21.2.4. Exercice social (article 22 des statuts).....	202
21.2.5. Assemblées générales (article 20 des statuts).....	202
21.2.6. Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle.....	203
21.2.7. Identification des actionnaires (article 9 des statuts et Code de commerce).....	203
21.2.8. Franchissements de seuils (article 9 des statuts).....	204
21.2.9. Répartition statutaire des bénéfices et paiement des dividendes (articles 11, 24 et 25 des statuts)	205
CHAPITRE 22 CONTRATS IMPORTANTS	206
CHAPITRE 23 INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS D'INTERETS	207
CHAPITRE 24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	208
CHAPITRE 25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	209
ANNEXE 1 COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006	210
ANNEXE 2 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006	271
ANNEXE 3 RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006.....	273
ANNEXE 4 RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES CONDITIONS DES TRAVAUX DU CONSEIL AINSI QUE SUR LES PRECEDURES DE CONTROLE INTERNE MISES EN PLACE PAR AEROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006 ...	278
ANNEXE 5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES PRECEDURES DE CONTROLE INTERNE AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006	295
ANNEXE 6 HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	296
ANNEXE 7 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PREVISIONS DE RESULTAT ...	297
ANNEXE 8 LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES PAR AEROPORTS DE PARIS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS.....	298

CHAPITRE 1 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

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

1.1. Responsable du document de référence

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 référence, en ce comprises ses annexes, 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 données dans le présent document de référence ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document de référence.

Cette lettre ne contient pas d'observations.

Les informations financières historiques présentées dans le présent document de référence ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure en annexe 2 du présent document de référence. Les comptes consolidés des exercices clos les 31 décembre 2004 et 2005 ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux qui contiennent des observations et figurent en annexe 5 et 6 du document de base enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036. Ces comptes et rapports des contrôleurs légaux correspondants sont inclus par référence au présent document de référence.

Les informations sur les prévisions ou estimations de résultat présentées dans le présent document de référence ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure en annexe 7 au présent document de référence.

Le Président-directeur général

Pierre Graff

CHAPITRE 2 CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES

2.1. Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2006

- Ernst & Young Audit
Faubourg de l'Arche, 11 allée de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex
Représenté par Monsieur Alain Perroux

- Salustro Reydel, membre de KPMG International
1 cours Valmy, 92923 Paris La Défense Cedex
Représenté par Monsieur Philippe Arnaud

2.2. Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2006

- 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 ont été nommés commissaires aux comptes suppléants à cette même date. Monsieur Dedouit a démissionné de ses fonctions de commissaire aux comptes suppléant par lettre en date du 22 février 2007. Le 30 mars 2007, le conseil d'administration a proposé aux actionnaires de la Société de nommer le cabinet Auditex en qualité de commissaire aux comptes suppléant lors de l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007. 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.

CHAPITRE 3 INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

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 2005 et 2006. 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 les 31 décembre 2005 et 31 décembre 2006 ont été établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne.

Compte de résultat consolidé résumé 2005-2006

En millions d'euros	2005 ⁽⁶⁾	2006	2006/2005
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	1 920,8	2 076,8	+8,1%
EBITDA ⁽²⁾	598,6	664,7	+11,0%
Résultat opérationnel courant ⁽³⁾	337,5	390,9	+15,8%
Résultat opérationnel	360,9	333,9	-7,5%
Résultat net, part du Groupe ⁽⁴⁾	179,9	152,1	-15,5%
Résultat net, part du Groupe hors charges et produits non récurrents ⁽⁵⁾	167,7	200,6	+19,6%

(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 et à l'ouverture de capital

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

(5) Charges et produits 2005 et 2006 non récurrents liés à l'accident du terminal CDG 2E, au redressement Unedic et à l'ouverture du capital. Par ailleurs, les charges et produits liés au transfert des actifs de la navigation aérienne ont également été retraités (voir paragraphe 8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris).

(6) Les comptes ont fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17 (voir la note 3.2 de l'annexe des comptes consolidés). Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. Le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie publiés en 2005 ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. L'incidence de ce reclassement s'élève 6,2 millions d'euros sur 2005

Bilan consolidé résumé 2005-2006

En millions d'euros	2005	2006	2006/2005
Total des actifs non courants	4 947,9	5 423,6	+9,6%
Total des actifs courants	1 120,9	1 117,8	-0,3%
Total de l'actif	6 068,8	6 541,4	+7,8%
Capitaux propres	2 030,7	2 786,8	+37,2%
Total passif non courant	3 037,8	2 766,3	-8,9%
Total passif courant	1 000,3	988,3	-1,2%
Total des capitaux propres et passifs	6 068,8	6 541,4	+7,8%

Flux de trésorerie consolidés résumés 2005-2006

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	653,5	551,7	-15,6%
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	-532,6	-555,5	+4,3%
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	96,0	125,6	+30,8%
Variation de trésorerie de d'équivalents de trésorerie	217,4	121,8	-44,0%

Endettement financier net aux 31 décembre 2005 et 2006

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Dettes financières	2 768,1	2 419,5	-12,6%
Instruments financiers dérivés passif	10,8	9,2	-14,8%
Endettement financier brut	2 778,9	2 428,7	-12,6%
Instruments financiers dérivés actif	-92,9	-59,8	-35,5%
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-388,3	-509,2	+31,1%
Endettement financier net	2 297,7	1 859,7	-19,1%

Compte de résultat consolidé résumé 2004-2005

Les soldes intermédiaires de gestion présentés ci-dessous sont ceux issus du Document de Base. Les produits issus des contrats de location financement relevant de la norme IAS 17 étaient comptabilisés en Produits financiers et non en Produits des activités ordinaires.

<i>En millions d'euros</i>	2004	2005	2005/2004
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	1 811,7	1 914,6	+5,7%
EBITDA ⁽²⁾	542,8	592,4	+9,1%
Résultat opérationnel courant ⁽³⁾	291,0	331,2	+13,8%
Résultat opérationnel	274,8	354,7	+29,1%
Résultat net, part du Groupe ⁽⁴⁾	144,1	179,9	+24,9%
Résultat net, part du Groupe hors impact terminal CDG 2E	154,5	158,1	+2,3%

(1) Produits des activités ordinaires hors produits financiers liés à l'activité. Voir note 3.2 Changements de méthodes comptables de l'annexe 1 du présent document de référence

(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

<i>En millions d'euros</i>	2004	2005	2005/2004
Total des actifs non courants	4 734,0	4 947,9	+4,5%
Total des actifs courants	784,5	1 120,9	+42,9%
Total de l'actif	5 518,5	6 068,8	+10,0%
Capitaux propres	1 848,8	2 030,7	+9,8%
Total passif non courant	2 760,0	3 037,8	+10,1%
Total passif courant	909,7	1 000,3	+10,0%
Total des capitaux propres et passifs	5 518,5	6 068,8	+10,0%

Flux de trésorerie consolidés résumés 2004-2005

Les flux de trésorerie présentés ci-dessous sont ceux issus du Document de Base. Les produits issus des contrats de location financement relevant de la norme IAS 17 étaient comptabilisés en Produits financiers et non en Produits des activités ordinaires.

<i>En millions d'euros</i>	2004	2005	2005/2004
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles ⁽¹⁾	389,3	647,3	+66,3%
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement ⁽¹⁾	-474,1	-526,4	+11,0%
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	9,6	96,0	<i>ns</i>
Variation de trésorerie de d'équivalents de trésorerie	-75,3	217,4	<i>ns</i>

(1) Hors produits financiers liés à l'activité. Voir note 3.2 Changements de méthodes comptables de l'annexe 1 du présent document de référence

Endettement financier net aux 31 décembre 2004 et 2005

<i>En millions d'euros</i>	2004	2005	2005/2004
Dettes financières	2 507,3	2 768,1	+10,4%
Instruments financiers dérivés passif		10,8	<i>ns</i>
Endettement financier brut	2 507,3	2 778,9	+10,8%
Instruments financiers dérivés actif		-92,9	<i>ns</i>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-173,5	-388,3	+123,8%
Endettement financier net	2 333,8	2 297,7	-1,5%

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 et 2006);
- 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° 2 005-1720 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 pourraient ne pas atteindre les niveaux escomptés¹ et avoir des conséquences négatives significatives sur l'évolution du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, ses résultats et sa situation financière.

¹ Voir paragraphe 6.2.2. Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France

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 2006, le groupe Air France - KLM a représenté pour le Groupe un chiffre d'affaires de 531,3 millions d'euros (dont 302,3 millions d'euros au titre des redevances aéroportuaires), soit 25,6% 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 ont représenté 49,3% du chiffre d'affaires du Groupe pour 2006, contre 48,6% en 2005). 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 s'est élevé à 349,2 millions d'euros en 2006 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 2006, 32,1% du chiffre d'affaires du Groupe, contre 32,5% en 2005). 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 anticipée².

Le Contrat de régulation économique entre l'Etat et Aéroports de Paris, la décision tarifaire de 2006-2007 et certaines dispositions réglementaires afférentes à la détermination de certaines redevances font l'objet de recours en annulation qui, en cas de succès, pourraient avoir, au moins temporairement, un impact défavorable sur les résultats du Groupe

En mai 2006, le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France ont chacune déposé auprès du Conseil d'Etat une requête ayant pour objet d'annuler la décision tarifaire du 14 avril 2006. En août 2006, FedEx a déposé une requête contre la décision implicite du Ministre des transports refusant de retirer les dispositions du CRE relatives à la suppression de certains abattements au profit des transporteurs de fret et les modalités de fixation des redevances d'atterrissage. En novembre 2006, Ryanair a déposé une requête devant le Conseil d'Etat contre la décision implicite par laquelle le ministre des transports a rejeté sa demande tendant à l'abrogation de l'annexe 3 du CRE, en ses dispositions relatives aux tarifs de la redevance passagers, et certaines dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 concernant la redevance passagers³. Le Conseil d'Etat a rejeté par un arrêt du 25 avril 2007 les requêtes ayant pour objet l'annulation du CRE qui avaient été déposées par le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France. Cependant, il ne peut être donné aucune garantie quant au résultat éventuel de ces autres procédures. L'accueil favorable des juges de l'une d'entre elles, et a fortiori de plusieurs de celles-ci, 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

² Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

³ Voir paragraphe 20.8. Procédures judiciaires et d'arbitrage

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, 35.724 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 déchets⁴. 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 et en volume sonore;
- 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. A cet égard, des associations de défense de riverains contre les nuisances aériennes ont engagé des procédures devant le Conseil d'Etat aux fins d'annulation de certaines décisions du ministre des transports⁵.

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 2006, 32,3% du trafic passager sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et 24,9% 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;

⁴ Voir paragraphe 6.6.2.5. Attribution des créneaux horaires et paragraphe 6.7. Informations environnementales

⁵ Voir paragraphe 6.7.1.1. Réglementation du bruit

- 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 grandissante⁶, 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 du programme d'investissements 2006-2010 associé au CRE⁷. 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 (32,3% du trafic passager sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle en 2006). 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, les éventuelles modifications de ces choix, et les calendriers de livraison des nouveaux appareils peuvent en conséquence avoir un impact sur la politique d'investissement future

⁶ Voir paragraphe 6.2.5.1. Concurrence

⁷ Voir paragraphe 5.2. Investissements

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 29,3 millions d'euros en 2006).

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 Paris⁸. 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 ou un retard dans la mise en service (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

⁸ Voir paragraphe 20.8. Procédures judiciaires et d'arbitrage

sécurité routière, accessibilité des installations pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, etc.;

- en tant que gestionnaire d'aéroports, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures spécifiques aux activités aéronautiques: maintenance, aménagement et surveillance des aires aéronautiques, déneigement de ces aires, services de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA), contrôle d'adhérence et de taux de glissance des pistes et mesures de prévention contre le péril aviaire (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, risques de guerre et autres périls", dommages aux biens⁹; 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).

⁹ Voir paragraphe 4.3.3. Principaux contrats d'assurance

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.). 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 local d'urbanisme). 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 Aelia (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 trafic¹⁰, 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

¹⁰ Voir paragraphe 9.2.3. Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe

2006, les espaces commerciaux du Groupe spécialisés dans le cœur de l'activité commerciale d'un aéroport, c'est-à-dire les parfums - alcools - tabac, gastronomie et la presse, étaient principalement gérés par le groupe Hachette Distribution Services. Une modification de la stratégie de ce groupe ou une défaillance de celui-ci pourrait affecter, au moins temporairement, les 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 2006, le chiffre d'affaires réalisé à l'étranger s'est élevé à 41,6 millions d'euros, soit 2% du chiffre d'affaires du Groupe, proportion stable par rapport à 2005). 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 bénéfices;
- 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 2006, à 2.419,5 millions d'euros (contre 2.768,1 millions d'euros en 2005), libellée après couverture à 41,7% à taux variable et à 58,3% à taux fixe. Ces proportions étaient respectivement de 44,4% et 55,6% en 2005¹¹ ;
- l'activité immobilière du Groupe et la valorisation de ces actifs immobiliers sont liées aux conditions de financement des projets immobiliers.

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

¹¹ Voir paragraphe 10.7. Risques de marché

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. A la date d'enregistrement du présent document de référence, l'Etat détient 68,39% du capital social et des droits de vote 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, a été approuvé par le conseil d'administration du 11 juillet 2006.

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. Cette cartographie a été actualisée et présentée au comité exécutif de la Société le 16 octobre 2006;
- établir un plan triennal de réduction des risques, dont les éléments sont repris dans les plans opérationnels des différentes unités du Groupe, en donnant la priorité aux risques techniques liés à l'exercice de l'activité aéroportuaire et à la remise à niveau des installations vieillissantes;
- poursuivre la mise en place d'un système de management dans les domaines opérationnels à risque. Le déploiement d'un système de management intégré, couvrant l'ensemble des domaines de sécurité aéronautique, de sûreté, d'environnement, de qualité de service et de réglementation du travail, est en cours sur l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle, avec pour objectif une certification en 2008. L'aéroport de Paris – Orly s'inscrit également dans une démarche d'amélioration continue au travers de certifications ISO spécifiques, notamment en matière de sûreté aéroportuaire et d'environnement;
- professionnaliser la préparation à la gestion de crise, avec l'organisation, sur chaque aéroport, d'une permanence 24 heures sur 24, dotée de postes de commandement et de moyens de communication spécialement prévus à cet effet, et, en complément, au niveau du siège de la Société, d'une permanence centrale renforcée et d'un "PC crise". Ce dispositif satisfait aux obligations réglementaires des plans de secours aéronautiques et répond aux besoins de pilotage des situations d'exploitation dégradées ou de crise. Le Groupe pratique également le retour d'expérience, systématique pour les événements qualifiés de graves, étude permettant d'analyser les incidents avant de proposer des pistes de progrès ou des évolutions de procédures en vue d'en éviter le renouvellement ou d'en atténuer les conséquences;
- 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; et
- optimiser les performances et l'efficacité des dispositifs de sûreté notamment en s'appuyant sur les nouvelles technologies.

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 redéfinies¹² 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 2 millions d'euros¹³. 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 de souscription de polices 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.

L'ensemble des risques 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 adossé 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, dans l'exercice des activités relevant des activités de la branche aviation, 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 de la Société dans l'exercice des activités relevant de la branche terrestre (notamment parkings, immeubles hors emprises, cogénération, assistance médicale).

Enfin, Aéroports de Paris a souscrit une police "responsabilité civile" risque de guerre qui comporte une garantie de 50 millions de dollars pour couvrir les conséquences du risque de guerre et autres périls. Ce montant de garantie de 50 millions de dollars est complété par une seconde police souscrite par Aéroports de Paris pour un montant de 950 millions de dollars. Cette seconde police stipule les conditions dans lesquelles Aéroports de Paris et ses sous-traitants bénéficient de ces montants de garantie.

Dommmages aux biens et risques de construction

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

¹² Voir paragraphe 16.3.2. Le comité de la stratégie et des investissements

¹³ 1 million d'euros jusqu'au 31 décembre 2006

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 du tri des bagages, la réhabilitation de l'aérogare CDG 1, et les deux lignes de transport automatique, CDGVal et 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.

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 auprès de 2.000 véhicules terrestres à moteur utilisés dans le cadre des activités de la Société.

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. Sept de ces polices, qui ont trait aux activités d'ADPi à Dubaï, ont été souscrites localement par Aéroports de Paris, pour le compte d'ADPi.

Quant à Aéroports de Paris 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 trois polices d'assurance souscrites directement pour son compte par Aéroports de Paris: une police "multirisques bureaux" et une police "responsabilité civile professionnelle", ainsi qu'une police locale en Algérie.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a souscrit plusieurs polices d'assurance pour le compte de sa filiale Hub télécom. 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 et aux matériels (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^{er} 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) 01 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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 (filiale spécialisée dans les services de télécommunications sur les sites complexes tels que les aéroports et les ports, les centres de congrès et autres pôles d'échanges) 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 Aelia, 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 aérogares.

- **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.

• **Février 2006** : signature du Contrat de régulation économique

Conformément aux articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile, le premier contrat pluriannuel entre Aéroports de Paris et l'Etat, appelé "Contrat de régulation économique", a été signé le 6 février 2006. Le Contrat de régulation économique fixe, sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, le programme des investissements prévus, et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris.

• **Juin 2006** : ouverture du capital et introduction en bourse de la Société

Conformément au décret n° 2006-575 du 22 mai 2006, le Gouvernement a décidé d'ouvrir le capital d'Aéroports de Paris afin de permettre à l'entreprise de conforter sa situation financière et d'être en mesure de mobiliser des ressources nouvelles pour financer son développement. L'ouverture de capital par introduction en bourse sur l'Eurolist d'Euronext S.A. a été réalisée sous la forme d'une augmentation de capital de la Société de près de 600 millions d'euros, assortie d'une cession d'actions détenues par l'Etat. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur l'Eurolist d'Euronext (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006. Elles ont été placées auprès de plus de 2,6 millions d'investisseurs particuliers ainsi qu'auprès d'investisseurs institutionnels français et étrangers. Près de 80% des salariés de la Société ont souscrit l'offre réservée aux salariés

5.2. Investissements

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

Les principaux investissements réalisés par le Groupe entre 2004 et 2006 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 2006 à 712,5 millions d'euros, contre 578,9 millions d'euros en 2005 (en hausse de + 23,1%) et 551,9 millions d'euros en 2004, en ce compris les frais d'étude et de surveillance des travaux. Ces investissements ont été réalisés pour l'essentiel par la Société Aéroports de Paris (pour un total de 693,0 millions d'euros).

En 2006, les opérations directement liées à l'accroissement des capacités du Groupe ont représenté 386,7 millions d'euros, les investissements de restructuration 46,2 millions d'euros, les investissements de rénovation et d'amélioration de la qualité 155,5 millions d'euros et les investissements de sûreté (financés par la taxe d'aéroport) se sont quant à eux élevés à 41,1 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 référence, les investissements budgétisés par le Groupe représentent un montant d'environ 685,1 millions d'euros pour l'année 2007, dont 661,5 millions d'euros pour Aéroports de Paris. Parmi les 685,1 millions d'euros, les investissements de capacité et de restructuration pour Aéroports de Paris représentent 394,4 millions d'euros, dont 377,1 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, 14,3 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Orly et 3,1 millions d'euros pour l'aéroport de Paris - Le Bourget¹⁴. La Société envisage également d'allouer, en 2007, 31,1 millions d'euros aux investissements de sûreté (financés par le produit de la taxe d'aéroport) et 28,9 millions d'euros au développement de son patrimoine immobilier (hors aérogares).

¹⁴ Voir paragraphe 6.3.2. "Services aéroportuaires"

5.2.3. Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction au titre du périmètre régulé

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le CRE, qui couvrent la période 2006-2010, au titre du 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). Ce sont en effet ces investissements qui ont servi de référence à la détermination des paramètres tarifaires du CRE¹⁵.

Le périmètre régulé n'inclut pas les investissements du Groupe relatifs à la sûreté, ni les investissements réalisés par les filiales du Groupe (notamment les prises de participations en dehors des plates-formes parisiennes).

Sur le périmètre régulé, Aéroports de Paris a communiqué à la commission consultative économique des aéroports de Paris – Orly et de Paris – Charles de Gaulle, en date du 12 décembre 2006, son programme d'investissement pour la période 2007-2011. L'année 2011 étant en dehors de la période d'application du CRE, les montants donnés pour cette année n'ont pas fait l'objet d'une contractualisation avec l'Etat et doivent donc être considérés comme des estimations prévisionnelles.

Sur la période 2007-2011, le montant des investissements prévus par Aéroports de Paris sur le périmètre régulé est égal à 2.373 millions d'euros, en euros constants 2007.

Ce montant d'investissements est réparti, à titre indicatif, par typologie d'investissements de la façon suivante (en euros constants 2007) :

- 1.143 millions d'euros pour les investissements de capacité, dont 1.108,5 millions d'euros dédiés aux projets structurants sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et 34,9 millions d'euros pour les autres développements de capacité;
- 184 millions d'euros pour les investissements de restructuration;
- 662 millions d'euros pour les investissements de maintenance;
- 140 millions d'euros pour les investissements immobiliers; et
- 244 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 2007) :

- 1.608 millions d'euros sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle;
- 169 millions d'euros sur l'aéroport de Paris - Orly;
- 42 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
- 554 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 2006, à 434,6 millions d'euros (notamment 268,2 millions d'euros d'investissements de capacité, 66 millions d'euros d'investissements de restructuration, 53,8 millions d'euros d'investissements courants, 5,8 millions d'euros d'investissements liés aux développements immobiliers, 22,3 millions d'euros d'investissements au titre des frais d'étude et de surveillance des travaux et 18,6 millions d'euros d'investissements de sûreté).

¹⁵ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

Aéroports de Paris envisage de financer ses investissements principalement par le produit de l'augmentation de capital réalisée en 2006 et par autofinancement.

Le tableau ci-dessous présente le budget des investissements d'Aéroports de Paris relatifs au périmètre régulé par ouvrage sur la période 2007-2011 (en euros constants 2007). La période 2007-2010 correspond aux engagements pris par Aéroports de Paris au travers du CRE. L'année 2011 est une estimation prévisionnelle non contractualisée à ce stade.

<i>en millions d'euros constants 2007</i>	2007	2008	2009	2010	2007-2010 (périmètre régulé du CRE)	2011	2007-2011
Investissements de capacité, dont :	338,3	192,4	153,8	179,2	863,7	279,6	1.143,3
CDG VAL	17,2	-	-	-	17,2	-	17,2
Terminal CDG 2E (bâtiment, parc, aires avion) 1 ^{ère} phase	2,9	5,0	3,6	-	11,5	-	11,5
Reconstruction de la jetée du terminal CDG2E	79,9	23,6	-	-	103,5	-	103,5
Tri Bagages Est (système)	27,0	9,1	0,1	-	36,2	-	36,2
Satellite S3 (dont LISA, hors système de tri des bagages pour S3)	126,4	23,5	0,1	-	150,0	-	150,0
Extension du Tri Bagages Est (système de tri des bagages pour S3)	2,0	10,0	25,0	35,0	72,0	45,0	117,0
Satellite S4	3,7	42,5	69,3	90,7	206,2	146,3	352,5
Terminal CDG 2G (bâtiment, aires avion)	44,1	27,8	4,5	-	76,3	0,0	76,3
Accès Est de la plate-forme Paris - Charles de Gaulle	0,6	-	3,0	13,2	16,7	17,9	34,6
Capacité parc automobile le long de CDG Val (mise à étage parc PX)	-	3,9	13,4	14,4	31,7	35,7	67,4
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	12,8	7,9	0,0	0,0	20,7	-	20,7
Aires avion AGEN (Aires Grand Est Nord)	0,3	1,4	11,0	5,0	17,7	4,0	21,7
Accueil B777 et nouveaux gros porteurs à Orly	-	8,0	7,0	-	15,0	5,0	20,0
Investissements de restructuration, dont :	56,1	39,3	42,5	27,2	165,1	18,7	183,8
Réhabilitation CDG1 (hors rénovation lourde des satellites)	41,8	33,6	23,8	8,5	107,7	-	107,7
Rénovation des satellites CDG1	-	-	18,7	18,7	37,4	18,7	56,1
Circuits internationaux Orly Sud	14,3	5,7	-	-	20,0	-	20,0
Investissements courants dont :	141,7	140,5	133,9	115,7	531,8	130,5	662,3
Rénovation parc P0 d'Orly	5,4	5,3	0,2	-	10,9	-	10,9
Développement immobilier	28,9	28,6	37,7	39,6	134,7	5,2	139,9
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	53,5	45,5	42,8	46,8	188,5	54,9	243,5
Total périmètre régulé	618,4	446,2	410,6	408,5	1.883,8	489,0	2.372,8

Les montants des budgets d'investissement et leurs échéanciers tels que cités dans le tableau ci-dessus sont en totalité ceux retenus par Aéroports de Paris et l'Etat 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. 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 raisons¹⁶.

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

¹⁶ 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

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 2006¹⁷. 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 aéroport, 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 2.076,8 millions d'euros en 2006, dont 1.726,4 millions d'euros provenant des services aéroportuares, 175,7 millions d'euros de l'activité immobilière, 177,1 millions d'euros de l'escale et prestations annexes et 226,3 millions d'euros des autres activités du Groupe (dans chaque cas avant éliminations intersegments; ces éliminations intersegments ayant représenté au total 228,7 millions d'euros). Le résultat opérationnel courant ressort quant à lui à 390,9 millions d'euros en 2006, et le résultat net part du Groupe, corrigé des éléments non récurrents (liés pour l'essentiel aux impacts de l'opération d'introduction en bourse de juin 2006), s'est élevé à 200,6 millions d'euros, en hausse de près de 19,6% par rapport à 2005¹⁸.

Près de 1.100 entreprises sont implantées sur les aéroports du Groupe, représentant plus de 110.000 emplois directs, y compris les 10.816 collaborateurs du Groupe (effectifs moyens 2006). 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 82,5 millions de passagers en 2006, dont 79% en provenance ou à destination de l'étranger, et ont permis le transport de 2,24 millions de tonnes de fret et de courrier. En 2006, ses plates-formes ont enregistré plus de 762.000 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 534 villes dans 131 pays, dont 332 villes desservies au moins une fois par semaine.

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

6.1.1.1. Services aéroportuares

Ils représentent en 2006 un chiffre d'affaires 1.726,4 millions d'euros avant éliminations intersegments et une marge opérationnelle courante¹⁹ de 24,7%.

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 :

¹⁷ Sauf indication contraire, la source pour les données de marché et pour les données rapportées au marché qui figurent dans le présent document de référence correspond à une estimation d'Aéroports de Paris sur la base des informations, notamment en termes de chiffre d'affaires, publiées par les autres gestionnaires d'aéroports, par les compagnies aériennes et par les analystes

¹⁸ Le résultat net part du Groupe non retraité des éléments non récurrents s'élève à 152,1 millions d'euros, en baisse de 15,5% par rapport à 2005, sur un périmètre comparable

¹⁹ La marge opérationnelle courante d'un segment est égale au ratio de son résultat opérationnel courant (sans allocation de frais de siège) sur son chiffre d'affaires avant éliminations intersegments.

- *Paris - Charles de Gaulle* (1.242,4 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2006 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 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 20.960 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 110 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 25.000 m² d'espaces dédiés aux commerces bars et restaurants (en 2006) et 28.750 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* (456,5 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2006 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 10.000 m² d'espaces dédiés aux commerces, bars et restaurants (en 2006) 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* (27,4 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2006 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 Europe Airpost (pour le courrier) 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 aéroports (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 principaux²⁰ :

- 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 qui sont des 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. qui sont des "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 années 2006 - 2010, le plafond de leur évolution annuelle est fixé par le Contrat de régulation économique (CRE), conclu entre Aéroports de Paris et l'Etat. Aux termes de ce contrat, le plafond de revalorisation annuelle des redevances est ainsi fixé à 3,25% au-dessus du taux de l'inflation annuelle. En 2007, compte tenu des paramètres du CRE, le niveau retenu s'élève à 4,25%, contre 5,0% en 2006.

6.1.1.2. Immobilier

Il représente en 2006 un chiffre d'affaires de 175,7 millions d'euros avant éliminations intersegments et une marge opérationnelle courante de 24,9%.

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 1.213 hectares, dont 866 sont déjà exploités. Sur ses terrains, Aéroports de Paris a construit environ 1,13 million de m² de surfaces hors œuvre net (SHON), correspondant à 0,93 million de m² de surface utile commercialisable. 81,1 % 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 347 hectares de réserves foncières disponibles sans contraintes fortes.

²⁰ Voir paragraphe 9.3.2. Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe

6.1.1.3. *Escale et prestations annexes*

Ce segment représente en 2006 un chiffre d'affaires de 177,1 millions d'euros avant éliminations intersegments et une marge opérationnelle courante de -9,8%.

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.

6.1.1.4. *Autres activités du Groupe*

Elles représentent en 2006 un chiffre d'affaires de 226,3 millions d'euros avant éliminations intersegments et une marge opérationnelle de 7,8%.

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, ports, 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, la Société de Distribution Aéroportuaire, pour gérer en direct des boutiques d'alcools - tabac - parfums - cosmétiques 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 alcools - tabac - parfums - cosmétiques de CDG 2, ainsi que de certains points de vente de gastronomie, et exerce depuis janvier 2006 des activités identiques à CDG 1. A compter de 2007, Société de Distribution Aéroportuaire gère également les boutiques alcools - tabac - parfums - cosmétiques et de gastronomie du terminal 3 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et des deux terminaux (Orly Sud et Orly Ouest) de l'aéroport de Paris - Orly. L'ensemble des contrats permettant à Société de Distribution Aéroportuaire d'exercer son activité viendra à expiration le 31 décembre 2013.

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 78 millions de touristes étrangers en 2006²¹ et première ville mondiale pour l'organisation de congrès et de salons internationaux en 2005²²;
 - une forte densité de la zone de chalandise, avec 9,9 millions d'habitants qui font de Paris la première capitale urbaine d'Europe²³ et avec l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale à moins de deux heures de vol de ses aéroports; et

²¹ Source : Ministère délégué au tourisme

²² Source : Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'assemblée nationale, janvier 2006

- 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 diversifiés²⁴. 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 modernisé²⁵;
 - 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

²³ Source : INSEE 2005

²⁴ Voir paragraphe 6.3.2. Services aéroportuaires

²⁵ Voir paragraphe 6.6. Environnement législatif et réglementaire

annuelle augmentée de 3,25%, en contrepartie d'engagements clairs d'Aéroports de Paris en matière d'investissements et de qualité de service²⁶.

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 aéroportuaires²⁷

S'appuyant sur une large capacité d'accueil avion, Aéroports de Paris poursuivra sur ses plates-formes parisiennes un programme d'investissements d'environ 2,4 milliards d'euros sur la période 2007-2011 (pour le périmètre régulé 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 2007-2011 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 CDG 2) et les deux gares RER et TGV, dénommé CDGVal est intervenue le 3 avril 2007; 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" (automne 2007) et à l'ouverture totale du satellite S3 de CDG 2 à l'automne 2007 (ce satellite pourra accueillir 6 avions très gros porteurs de type A380 au contact du terminal); la rénovation complète du terminal CDG 1 en quatre phases (dont les deux premières sont déjà achevées) d'ici fin 2008; la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E (mars 2008) et la construction d'un terminal régional baptisé terminal CDG 2G dédié aux avions de transport régional (septembre 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* : 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.

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

²⁶ 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

²⁷ Voir paragraphe 6.2.3. L'évolution future du trafic aérien de passagers et paragraphe 6.2.5.1. Concurrence

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; et
- *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. Ainsi, cette productivité mesurée sur le périmètre de la société Aéroports de Paris s'est améliorée de 7,1% en 2006. 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. Conformément au plan de développement immobilier détaillé dans le document de base d'Aéroports de Paris enregistré par l'AMF le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036, Aéroports de Paris envisage d'investir sur ses ressources propres environ 164 millions d'euros entre 2006 et 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 m² 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. En application de ce plan de développement, Aéroports de Paris a loué en 2006 24,8 hectares de terrains, sur lesquels seront construits 107.200 m² de bâti. L'investissement correspondant pour Aéroports de Paris s'est élevé à 16,4 millions d'euros.

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 a été noté AA+ par l'agence BMJ Ratings, filiale de Fitch, en 2005 pour le périmètre environnemental et A+ pour la responsabilité sociétale (environnement, société civile, achats, gouvernance, ressources humaines, fonctions commerciales). A partir de 2006, cette notation sera retenue comme l'un des objectifs de l'accord d'intéressement pour la période 2006-2008. Des audits partiels seront réalisés à cet effet les années paires (2006, 2008) et un audit global l'année impaire (2007). En 2006, les trois thèmes audités sont Ressources Humaines, gouvernance et achats.

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 2005²⁸.

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.).

²⁸ Voir paragraphe 6.6.2.7. Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)

Alors que l'attribution et l'allocation des créneaux horaires relèvent de la compétence d'un organisme indépendant²⁹, l'affectation des compagnies aériennes entre les aéroports d'un même aéroport et, dans certaines limites, entre les aérodromes relève de la compétence d'Aéroports de Paris¹⁷.

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 filiales³⁰.

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 :

Segment	Description	Attentes prioritaires
Alliances : SkyTeam, Star Alliance, OneWorld ³¹	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>).	Regroupement sous un même toit afin de réaliser des économies d'échelle Temps de correspondance courts (notamment traitement des bagages en correspondance) Qualité du service au sol
Bas coût (<i>low cost</i>) <i>Exemples</i> : EasyJet, Vueling, Sky Europe, Thomsonfly	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.	Réduction du temps d'escale des appareils Faibles coûts aéroportuaires Simplification des services au sol
Compagnies régulières indépendantes <i>Exemples</i> : Emirates, Corsair (effectue aussi des vols charters), Egyptair, China Eastern, El Al	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.	Traitement et niveau de service individualisés
Compagnies charters <i>Exemples</i> : Onur Air, Blue line, Air Méditerranée, Karthago Airlines	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.	Faibles coûts aéroportuaires Rapidité du traitement des passagers

²⁹ Voir paragraphe 6.6.2.5. Attribution des créneaux horaires

³⁰ Voir paragraphe 6.3.4. L'escale

³¹ 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 des marchandises et des colis à toutes les étapes de leur traitement dans la chaîne du fret, y compris leur convoyage et leur réception aux gares de fret, leur passage en douane, leur conditionnement, leur chargement et déchargement des avions, leur dédouanement, leur groupage et dégroupage, leur sécurisation et enfin leur livraison aux destinataires finaux.

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

- les commissionnaires en transport ou 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 essentiellement le transport des colis et parfois leur chargement dans le cas d'auto-assistance, les autres services (traitement au sol, formalités douanières, transport terrestre et chargement à bord) 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 les agents de sûreté intervenant dans le cadre de l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile. 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)³².
- *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 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, de la compétence de la direction de la police aux frontières

³² Voir paragraphe 6.3.2.7. La sûreté

("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

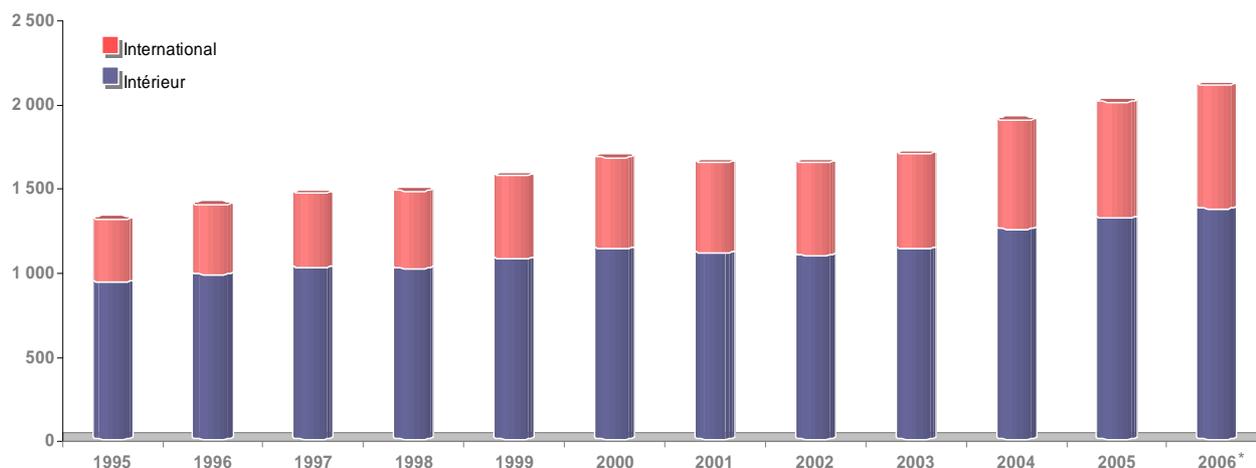
Le secteur aéroportuaire mondial bénéficie d'un trafic aérien qui est en croissance sur le long terme, malgré des ralentissements ponctuels. Le nombre de passagers transportés est ainsi passé de 21,1 millions en 1947 à près de 2,1 milliards en 2006, soit un taux de croissance annuelle moyenne ("**TCAM**") de 8,1%.

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 pour atteindre 2 milliards de passagers. En 2006, la croissance se poursuit pour atteindre 2,1 milliards de passagers, soit une hausse de 5% par rapport à 2005.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic aérien au niveau mondial depuis 1995³³.



Données en millions de passagers
 *2006 : données estimées

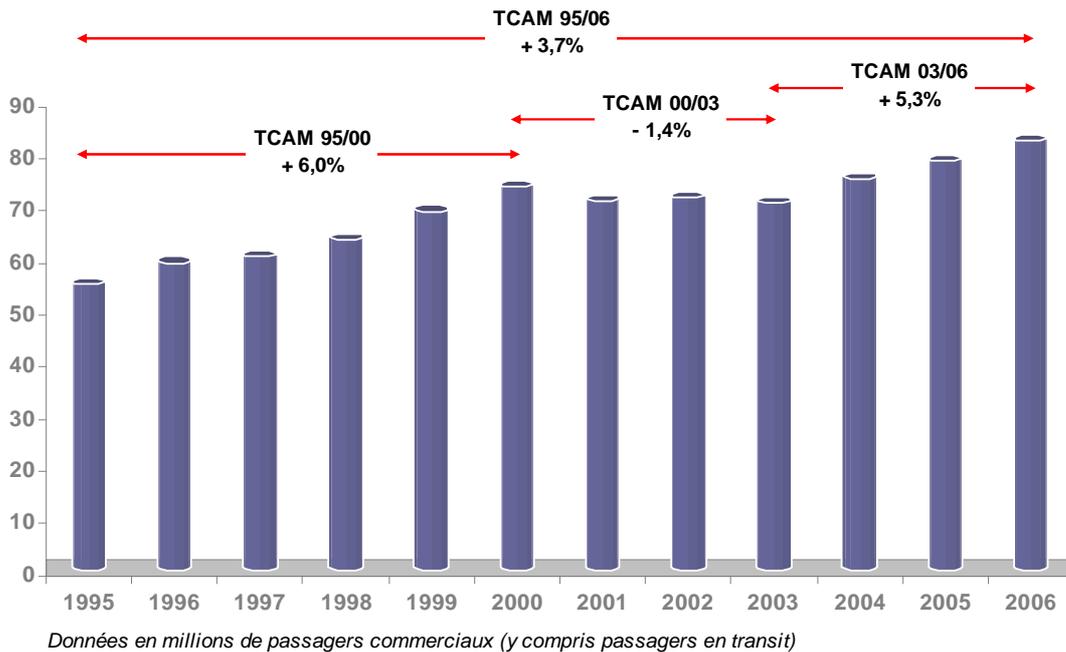
6.2.2.2. Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris

Le trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris a enregistré au global une croissance de 1995 à 2006 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 3,7% en nombre de passagers (y compris passagers en transit) et 2,8% 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 114 passagers en 2006.

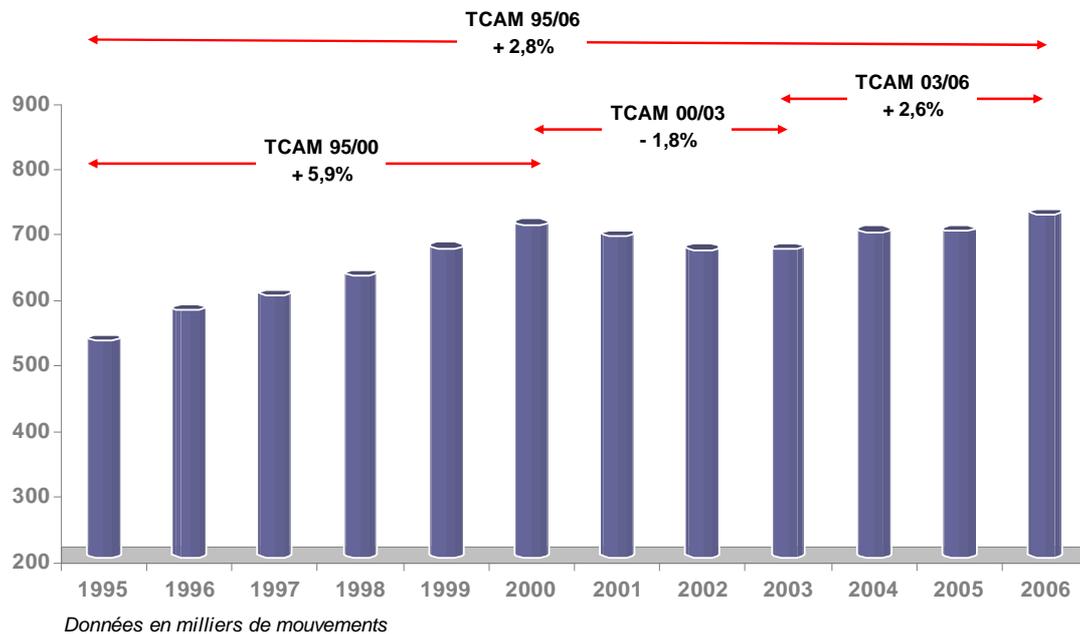
Les deux graphiques ci-dessous présentent l'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe entre 1995 et 2006 en nombre de passagers et de mouvements d'avions.

³³ Source : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Evolution du nombre de passagers



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



La croissance du trafic entre 1995 et 2006 est tirée principalement par le trafic international. En revanche, le trafic sur les vols intérieurs était en léger retrait sur la période (-0,2% par an en moyenne). Ainsi, la part du trafic international et européen passe de 68% du trafic total en 1995 à près de 79% du trafic total en 2006.

Le trafic en 2006 sur les plates-formes du Groupe

En 2006, Aéroports de Paris a accueilli 82,5 millions de passagers sur ses deux principales plates-formes, contre 78,7 millions en 2005. Le tableau ci-dessous présente le trafic en 2006 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	56,8 millions	495 445	37 516	533 000
Paris - Orly	25,6 millions	229 353	18	229 000
Total	82,5 millions	724 798	37 534	762 000
Variation 2006/2005	+4,85%	+3,7%	-0,5%	+3,5%

Le trafic en 2006 par flux géographiques

Le trafic international en 2006 a poursuivi sa croissance par rapport à 2005 tant en nombre qu'en pourcentage du trafic total du Groupe. En 2006, cette croissance a été particulièrement marquée pour le trafic à destination de l'Europe qui, avec une croissance de plus de 8%, a contribué pour 3,3 points à la croissance de 4,85% du trafic passager sur les deux principales plates-formes du Groupe. Cette croissance européenne a été principalement tirée par la forte hausse du trafic sur l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie, en raison notamment du très fort développement de l'offre des compagnies à bas coût (low cost) sur ces destinations.

Le trafic national s'est maintenu en 2006, avec une croissance de 0,8% par rapport à 2005. Les DOM TOM, qui représentent 3,6% du trafic total, ont enregistré une baisse de 4,5% par rapport à 2005, en raison notamment de la baisse du trafic sur la Réunion, suite à l'épidémie du chikungunya sur l'île.

Sur les faisceaux internationaux, l'Afrique qui représente 10,6% du trafic parisien a enregistré une hausse de 7,4%. L'Amérique du nord, qui représente 9,7% du trafic parisien, a connu une légère hausse de 0,6%, pénalisée par la baisse du trafic à destination des Etats-Unis, qui totalisent 75% du trafic sur ce faisceau. La relative force de l'euro, les difficultés structurelles des compagnies aériennes américaines et les retards dans la mise en place des passeports biométriques sont les causes principales de cette baisse. L'Amérique du sud progresse seulement de 3,7%, pénalisée par la faillite en cours d'année de la compagnie brésilienne Varig. Le Moyen-Orient progresse de 4,2%, malgré les difficultés géopolitiques de cette région. L'Asie Pacifique, qui représente 6,4% du trafic parisien a enregistré une hausse de 6,7% par rapport à 2005. Si la progression du trafic vers le Japon, première destination de ce faisceau, n'est que de 3,4%, la destination Chine progresse en 2006 de 7,2% par rapport à 2005 et dépasse pour la première fois la barre du million de passagers.

Le tableau suivant présente la ventilation géographique du trafic du Groupe en 2006.

Passagers			
Faisceaux	(en millions)	% du total	Variation 2006/2005
National	17,6	21,4%	+ 0,8%
Dom - Tom	3,0	3,6%	-4,5%
Europe	33,8	41,0%	+ 8,3%
<i>dont Schengen</i>	21,9	26,5%	+ 10,7%
International (hors Europe et Dom -Tom)	28,0	34,0%	+ 4,5%
<i>dont Afrique</i>	8,8	10,6%	+ 7,4%
<i>Amérique du Nord</i>	8,1	9,8%	+ 0,6%
<i>Amérique du Sud</i>	2,6	3,2%	+ 3,7%
<i>Asie Pacifique</i>	5,4	6,5%	+ 6,7%
<i>Moyen - Orient</i>	3,2	3,8%	+ 4,2%
Total	82,5	100,0%	+ 4,85%

Données 2006 en millions de passagers (y compris passagers en transit) - Trafic de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle

Les compagnies aériennes

Les dix premières compagnies représentent environ 71% du trafic total (hors transit) 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	% du total
AIR FRANCE	45 871,20	55,8%
EASYJET AIRLINES	3 136,55	3,8%
IBERIA	1 552,49	1,9%
CORSAIR	1 512,62	1,8%
LUFTHANSA	1 358,14	1,7%
BRITISH AIRWAYS	1 278,07	1,6%
ALITALIA	1 091,17	1,3%
AIR EUROPA / AIR	985,00	1,2%
ROYAL AIR MAROC	970,29	1,2%
AIGLE AZUR	944,56	1,1%

Données 2006 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 59,5 millions de passagers, soit environ 72,5% du trafic passagers.

Le trafic des compagnies bas coûts ou bas tarifs représente près de 7,5% des passagers et 7,5% des mouvements. Il progresse de +35% en nombre de passagers par rapport à 2005.

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.

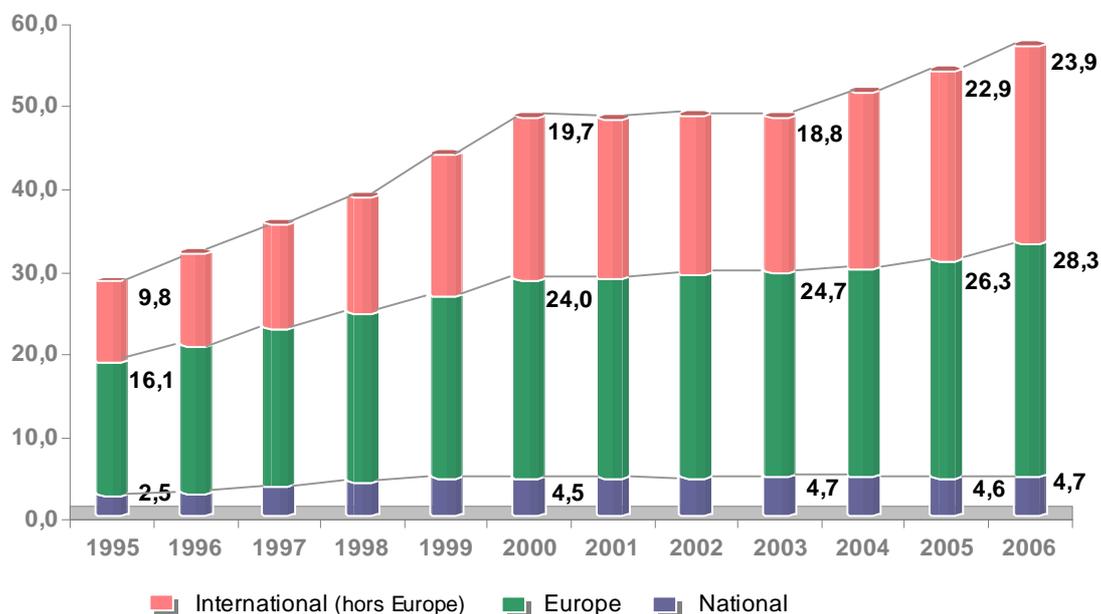
Evolution détaillée du trafic sur les deux principales plates-formes du Groupe

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 depuis 1995 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 1995-2006).

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle de 1995 à 2006.



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

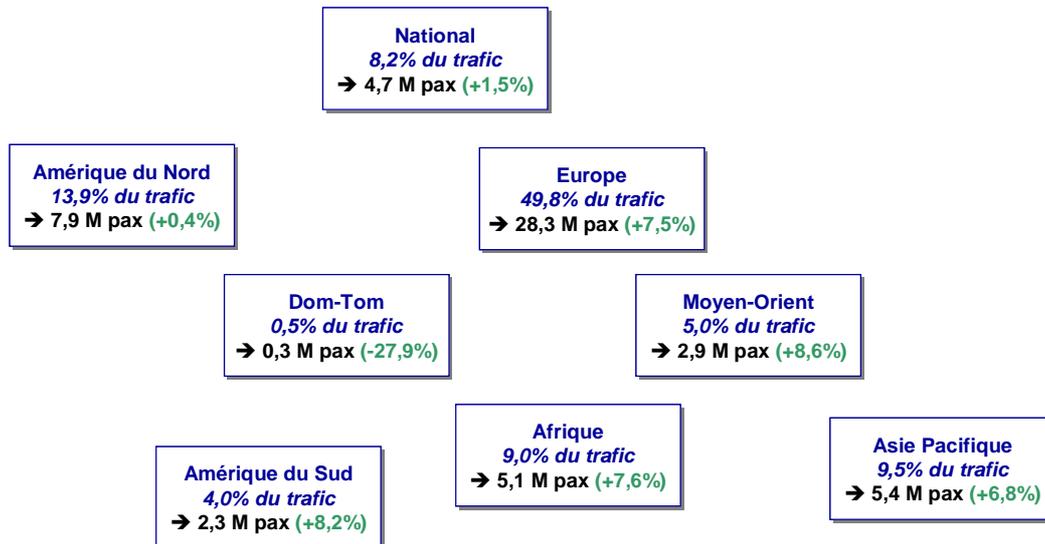
En 2006, le trafic a continué de progresser à Paris - Charles de Gaulle, atteignant 56,8 millions de passagers (y compris passagers en transit), en hausse de 5,7% par rapport à 2005. Comme en 2004 et 2005, c'est le trafic international qui a continué de tirer la croissance, avec 52,2 millions de passagers en 2006, soit une progression de 6,1% par rapport à 2005 (dont +7,5% pour l'Europe et +4,4% pour le reste du monde). En particulier, la part du trafic des passagers en correspondance a continué de croître en 2006. Ces passagers représentent désormais 32,3% du total.

L'année 2006 a notamment été marquée par :

- la poursuite de la croissance vers le Moyen-Orient (+8,6% de 2005 à 2006) et l'Asie Pacifique (+6,8% de 2005 à 2006);
- la légère reprise du trafic national avec une inversion de tendance (+1,6% de 2005 à 2006 contre -1,1% entre 2005 et 2004 et -1,4% entre 2004 et 2003); et

- l'accélération de la croissance vers l'Afrique (+7,6% de 2005 à 2006 contre +3,9% de 2004 à 2005) et l'Amérique du Sud (+8,9% entre 2005 et 2006).

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 plus de 50% pour les destinations européennes et près de 42% 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 2005/2006)

Evolution du trafic à Paris - Orly

L'évolution du trafic à Paris - Orly a été moins favorable que celle de Paris - Charles de Gaulle, du fait du plafonnement à 250.000 du nombre de créneaux d'atterrissage et de décollage attribuables chaque année et de l'impact :

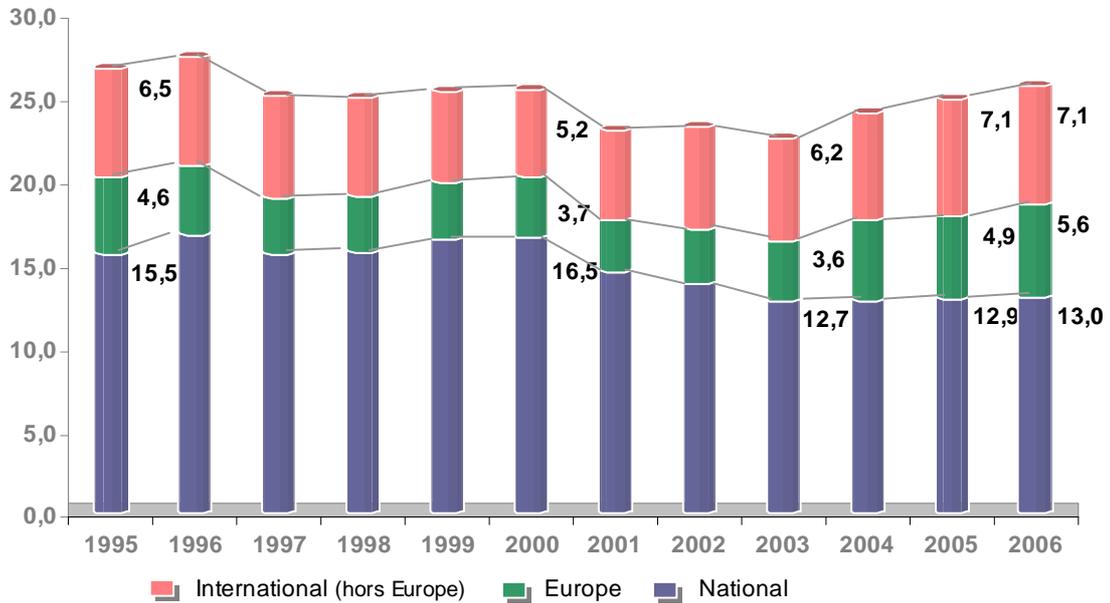
- de la mise en place de la plate-forme de correspondance de Paris - Charles de Gaulle, qui s'est traduite par le transfert vers cet aéroport d'un certain nombre de destinations jusqu'ici opérées par Air France depuis Paris - Orly. De même, un certain nombre de compagnies internationales, telles que 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.

2006 confirme la tendance de reprise amorcée en 2004 avec une hausse de trafic de +3,1% par rapport à 2005 pour atteindre 25,6 millions de passagers, dépassant le niveau atteint en 2000 de 25,4 millions de passagers.

La croissance du trafic reste tirée par le trafic international (un peu plus de 49% du trafic de l'aéroport) et notamment au niveau de l'Europe (+12,6% entre 2005 et 2006), grâce à l'implantation sur Paris - Orly de compagnies à bas coût (*low cost*), au premier rang desquelles la compagnie EasyJet. Ces compagnies

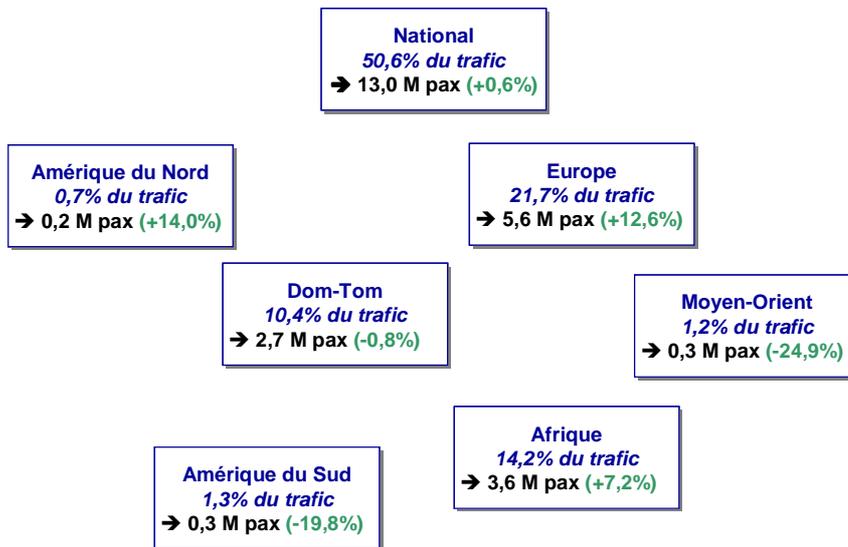
représentent 12% du trafic passagers de l'aéroport et sont en très forte progression en 2006 (+29% par rapport à 2005). Conséquence de ces évolutions de trafic, le taux d'emport moyen s'est progressivement amélioré pour l'ensemble du trafic de Paris - Orly, passant de 106 passagers par vol en moyenne en 2000 à 112 en 2006.

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris - Orly de 1995 à 2006.



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 2006 de Paris - Orly par zones géographiques.



Poids de la zone/faisceaux dans le trafic Paris - Orly
→ Données en millions de passagers (y compris passagers en transit) (évolution 2005/2006)

Bien qu'en légère baisse, le trafic national reste majoritaire, 50,6% en 2006 contre 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).

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 une multiplication de 1,7 à 2,1 fois du nombre de mouvements d'avions dans l'espace européen d'ici 2025 par rapport à 2005.

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 2006-2010* que la croissance du trafic aérien en PKT sur la période 2006-2010 sera notamment tirée par la progression du trafic international, qui devrait augmenter de 4,8% 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 (+5,9% par an), l'Asie Pacifique (+5,6%) et l'Afrique (+5,1% par an). Le trafic avec l'Amérique du Nord devrait croître lui aussi, légèrement moins rapidement, de 4,0% par an selon l'IATA. Quant au trafic international à l'intérieur de l'Europe, l'IATA prévoit une croissance au rythme de 4,0% 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 2006-2025* que le trafic passager va croître en moyenne de 4,8% par an en PKT entre 2006 et 2025. Selon l'avionneur, le trafic entre l'Europe et le Moyen-Orient devrait croître de 6,2% par an, celui avec l'Asie de 5,3% (notamment tiré par le trafic avec la Chine en croissance de 6,2%). Le trafic avec l'Amérique du Sud, de son côté, devrait croître de 6,4% par an, toujours selon Airbus.

Boeing, pour sa part, prévoit dans le *Current Market Outlook 2006* une croissance moyenne annuelle du trafic passager de 4,9% en PKT entre 2005 et 2025. 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 5,7% par an et celui avec le Moyen-Orient de 4,9%.

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 particulier, le trafic international devrait rester dynamique à moyen terme, même si 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 la période 2006-2010. 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 trafic³⁴.

Aéroports de Paris estime que l'hypothèse centrale du CRE reste valide, après la bonne croissance du trafic enregistrée en 2006.

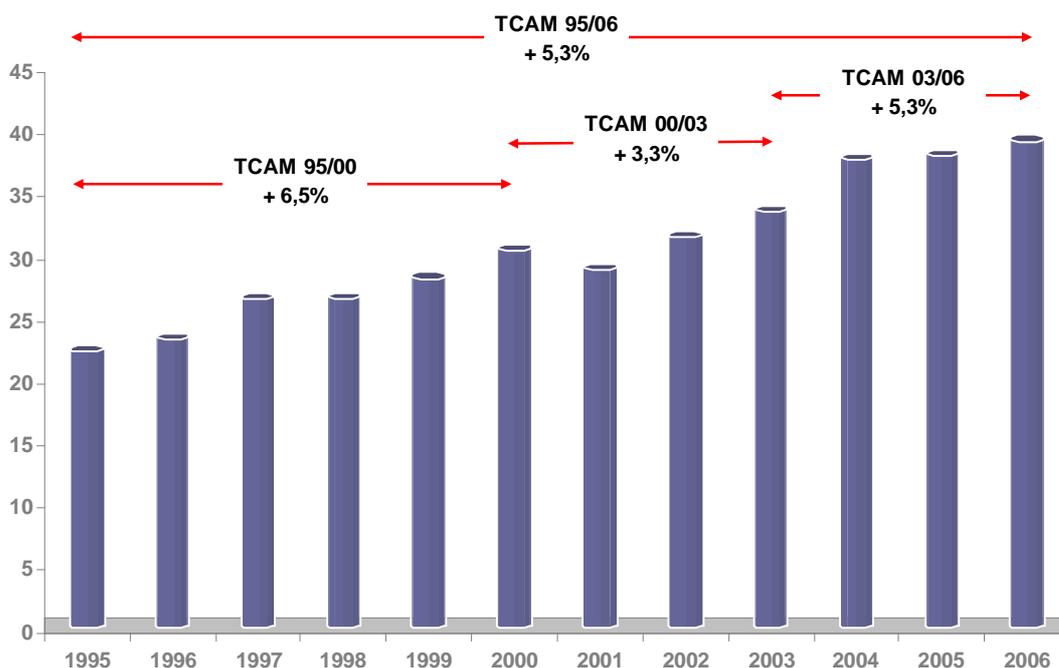
Pour 2007, le Groupe table sur une croissance du trafic passager comprise entre 3,7% et 4,2%. Pour la période 2008-2010, la croissance du trafic devrait être de 3,75% par an en moyenne sur les 3 années.

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)³⁵. En 2006, le fret transporté à l'échelle mondiale sur les vols réguliers atteint 39 millions de tonnes contre 38 en 2005.

Le schéma ci-dessous décrit l'évolution du trafic de fret depuis 1995 au niveau mondial.



Données en millions de tonnes

Source : Organisation de l'Aviation Civile - Données 2006 provisoires

³⁴ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

³⁵ Source : DGAC

Aéroports de Paris a figuré au premier rang européen et au septième rang mondial du fret aérien (y compris le courrier) en 2006 avec un volume de 2,24 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 français³⁶.

La plupart des études tablent sur une croissance mondiale du trafic aérien de fret en TKT comprise entre 5,3% et 6,0% par an en moyenne à l'horizon 2025. 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.

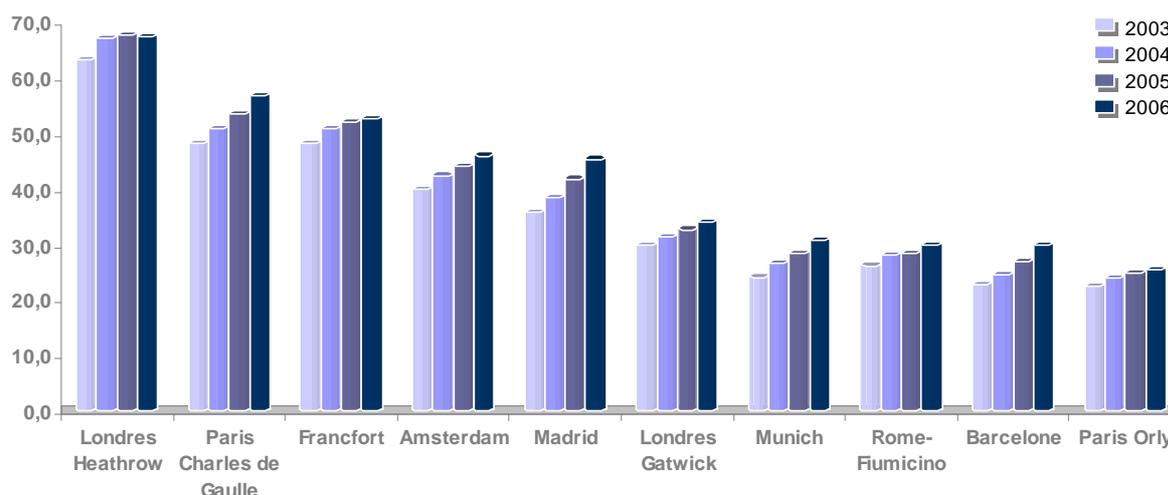
L'IATA indique dans le *Freight Forecast 2006-2010* que le trafic fret sur la période 2006-2010 devrait augmenter de 6,0% par an en moyenne, notamment grâce aux échanges avec l'Asie et plus particulièrement avec l'Inde et la Chine. Selon l'IATA, toutes les destinations au départ de l'Europe devraient connaître une croissance soutenue et le trafic fret avec l'Asie-Pacifique devrait augmenter annuellement de 6,0%, avec le Moyen-Orient de 5,8% et avec l'Afrique de 5%. L'IATA prévoit par ailleurs que le trafic international à l'intérieur de l'Europe devrait croître de 4,6%.

De son côté, Airbus estime dans le *Global Market Forecast 2006-2025* que le trafic fret va croître en moyenne de 6% par an entre 2004 et 2023. Selon l'avionneur, le trafic fret entre l'Europe et l'Asie devrait croître de 6,6% par an sur cette période, fortement tiré par le trafic avec la Chine. Le trafic fret entre l'Europe et le Moyen-Orient devrait, selon Airbus, progresser de 5,1%, celui avec l'Afrique de 5,7% et celui avec l'Amérique du Sud de 5,6%. Boeing, pour sa part, prévoit dans le *Current Market Outlook 2006* une croissance moyenne annuelle du fret de 6,1% entre 2005 et 2025.

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 2006 ainsi que l'évolution du nombre de passagers de 2003 à 2006³⁷, Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly figurent en effet respectivement à la deuxième place et à la dixième place européenne.



Données en millions de passagers - Sources Airport Council International & rapports Aéroports

³⁶ Source : DGAC

³⁷ Source : Airports Council International(ACI)

Grâce à ses deux plates-formes, le système aéroportuaire d'Aéroports de Paris occupe toujours la deuxième place en Europe, avec un total de 82,5 millions de passagers en 2006, derrière Londres (125,1 millions de passagers en 2006 pour Heathrow, Gatwick et Stansted) mais devant Francfort (52,8 millions de passagers, géré par Fraport AG), Amsterdam (46,1 millions de passagers, géré par Schiphol Group), Madrid (45,5 millions de passagers, géré par Aena), Munich (30,8 millions de passagers, géré par Flughafen München GmbH) et Rome (30,1 millions de passagers, géré par Aeroporti di Roma).

Le système aéroportuaire parisien occupe également la sixième place au niveau mondial, derrière Londres (125,1 millions de passagers), New York (104,1 millions de passagers), Tokyo (97,0 millions de passagers), Chicago (95,1 millions de passagers) et Atlanta (84,8 millions de passagers)³⁸.

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 78 millions de visiteurs en 2006, en hausse de 2,7% par rapport à 2005³⁹, c'est aussi la deuxième destination préférée pour les nouvelles implantations en Europe, avec 23% du total en 2006⁴⁰;
- 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 françaises⁴¹), décisionnel, éducatif et de recherche français;

³⁸ Sources : ACI et données des aéroports concernés

³⁹ Source : Ministère du tourisme

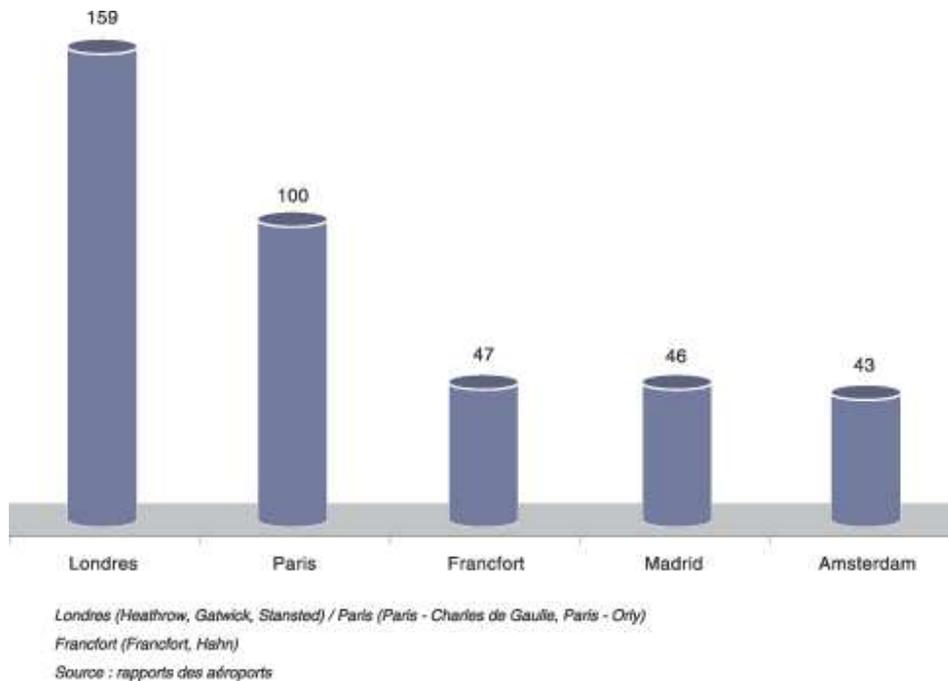
⁴⁰ Source : Ernst & Young

⁴¹ Source : Paris - Ile de France Capitale Economique, <http://www.europinvest-paris.info>

- 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 chambres⁴²;
- 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)⁴³;
- enfin, ce sont 25 millions d'habitants qui vivent à moins de 200 kilomètres des deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris.

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 2006 (75,1% 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 61,8 millions de passagers en 2006 contre 20,4 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 20.960 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 12.960 correspondances en moyenne, le *hub* de British Airways situé sur l'aéroport de Londres - Heathrow (près de Londres) avec 7.170 correspondances en moyenne et celui de KLM sur l'aéroport d'Amsterdam - Schiphol avec 6.810 correspondances en moyenne⁴⁴.

⁴² Source: Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'assemblée nationale, janvier 2006

⁴³ Source : INSEE, 2005, unités urbaines de population/agglomérations

⁴⁴ 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 (9,9 millions de passagers en 2006), de Lyon - Saint Exupéry (6,6 millions de passagers en 2006) et de Marseille - Provence (5,8 millions de passagers en 2006).

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% international⁴⁵. 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 de la DGAC⁴⁶ 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 12% 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 1,9 million de passagers en 2006.

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

⁴⁵ Source : DGAC, décembre 2005

⁴⁶ Notes thématiques de la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC, "Aéroports régionaux, le trafic international devient majoritaire" (décembre 2005).

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 2,4 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.

Concurrence sur le marché du fret

Les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly ont traité en 2006 un total de 2,24 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 2006 la septième place mondiale, derrière les aéroports de Memphis, Hong Kong, Anchorage, Séoul, Tokyo, et Shanghaï. Au niveau national, Paris occupe la première place devant les aéroports de Toulouse, Marseille, Bâle Mulhouse et Lyon⁴⁷.

Les principaux concurrents en Europe en matière de fret aérien sont Francfort (2,15 millions de tonnes), Amsterdam (1,56 millions de tonnes), qui en ont fait un axe important de leur stratégie de développement. Les aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick, Stansted) (1,70 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 14,4 milliards de TKT en 2005⁴⁸. Le groupe Air France - KLM est le deuxième acteur mondial, derrière FedEx, avec 10,5 milliards de TKT⁴⁹, 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.

⁴⁷ Source : Union des Aéroports français, chiffres 2004

⁴⁸ Source : IATA

⁴⁹ Source : Air France - KLM

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 aéroportuaire**s, 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 aéroportuaire, 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.
- Les **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 courant du Groupe par segment pour les exercices clos les 31 décembre 2005 et 2006.

(en millions d'euros)	2005 ⁽¹⁾		2006	
	Chiffre d'affaires ⁽²⁾	Résultat opérationnel courant	Chiffre d'affaires ⁽²⁾	Résultat opérationnel courant
Services aéroportuaire	1.600,6	377,4	1.726,4	426,2
Immobilier	168,3	40,6	175,7	43,7
Escale et prestations annexes	167,9	(10,9)	177,1	(17,4)
Autres activités	199,8	16,2	226,3	17,5
Eléments non affectés ⁽³⁾	-	(85,4)	-	(79,4)
Eliminations inter-secteurs	(215,8)	(0,5)	(228,7)	0,3
Total	1.920,8	337,4	2.076,8	390,9

(1) Après le changement de présentation des produits financiers liés à l'application de l'IAS 17

(2) Produits des activités ordinaires.

(3) Principalement frais de siège.

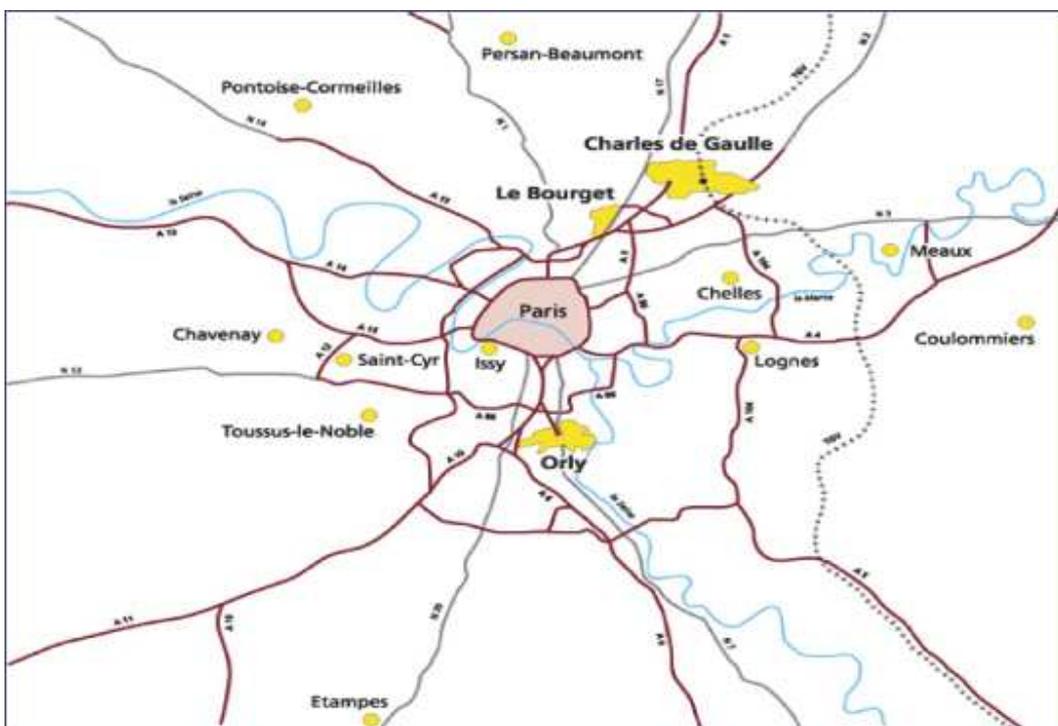
6.3.2. Services aéroportuaire

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 2006 :

- 82,5 millions de passagers, dont 78,6% de passagers internationaux (y compris Europe) et 24,9% en correspondance.
- près de 762.000 mouvements d'avions desservent environ 534 villes dans 131 pays, dont 332 villes desservies au moins une fois par semaine.
- 180.000 passagers empruntant les terminaux de Paris - Charles de Gaulle les jours de pointe et 71.000 ceux de Paris - Orly.
- 2,24 millions de tonnes de fret (y compris le courrier).
- Près de 35.000 m² d'espaces commerciaux, bars et restaurants qui ont dégagé un chiffre d'affaires global de 286,5 millions d'euros en 2006.

- 10.816 salariés du Groupe en moyenne sur l'année 2006, auxquels s'ajoutent plus de 110.000 salariés des 1.100 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.

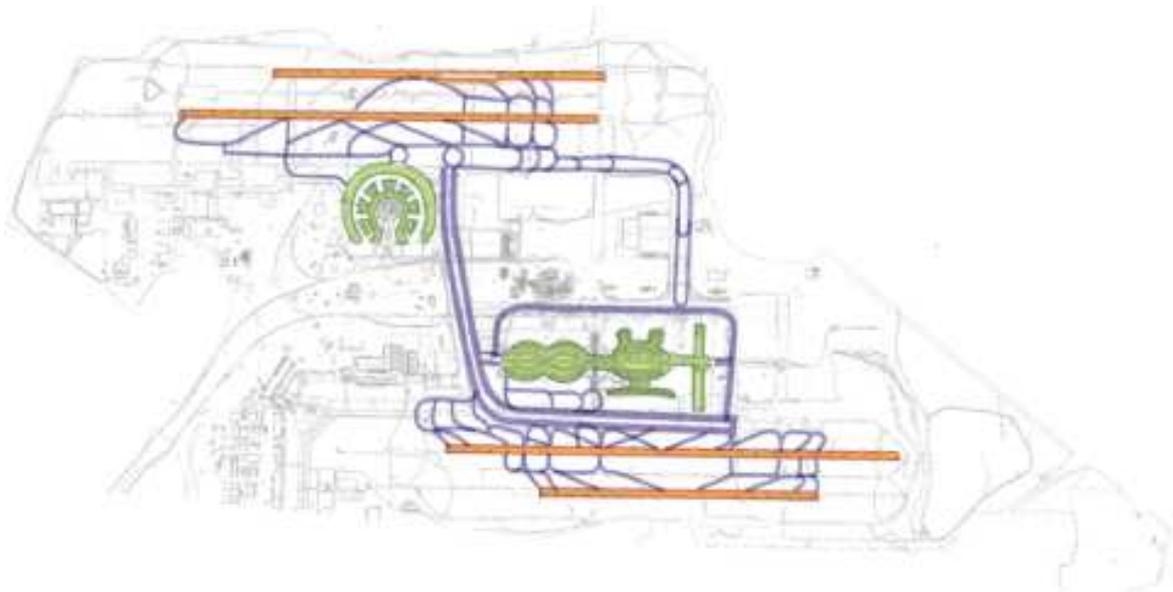
6.3.2.1. Paris - Charles de Gaulle

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 110 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 (principalement 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 - Orly⁵⁰. 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. L'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle était de 2.568 salariés en 2006.

Les villes desservies

Au total, près de 490 villes dans le monde ont été desservies au départ de Paris - Charles de Gaulle en 2006. Près de 57% d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine (soit 278 villes), près de 44% d'entre

⁵⁰ Voir paragraphe 6.3.2.2. Paris - Orly

elles sont desservies plus de cinq fois par semaine (soit 214 villes), et près de 24,5% d'entre elles sont desservies plus de 20 fois par semaine (soit 121 villes), dont 70 en Europe et 38 ailleurs à l'international.

Le tableau ci-dessous décrit le nombre de villes desservies en 2006 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	19	17	15	13
Europe	135	97	84	70
Afrique	43	33	20	9
Amérique du Nord	22	19	18	14
DOM-TOM	2	2	2	0
Amérique du Sud	13	9	9	2
Moyen-Orient	20	17	13	4
Asie Pacifique	24	20	18	9
Total	278	214	179	121

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-courriers⁵¹. En moyenne, le *hub* de CDG 2 enregistre plus de 1.000 vols par jour, offre près de 21.000 opportunités de connexions en moins de deux heures par semaine; il accueille quotidiennement en moyenne 100.000 passagers à l'arrivée et au départ, plus de 23.000 passagers en correspondance et 31.000 bagages en correspondance.

Les compagnies aériennes

La répartition du trafic par compagnie aérienne traduit le poids grandissant des alliances. A titre d'illustration, 77% du trafic passagers (soit près de 43,8 millions de passagers) a été traité en 2006 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 62,4% du trafic total de la plate-forme, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

⁵¹ Source : Air France - KLM

<i>en millions de passagers</i>	Trafic 2006	% trafic total de Paris - Charles de Gaulle
SkyTeam	35,5	62,4%
Star Alliance	5,1	9,0%
OneWorld	3,1	5,5%
Autres compagnies	13,1	23,0%

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 principalement 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 :

Paris - Charles de Gaulle		
Compagnie	Passagers	% total
AIR France / KLM	32 166,0	56,6%
LUFTHANSA	1 358,1	2,4%
BRITISH AIRWAYS	1 278,0	2,3%
EASYJET AIRLINES	1 235,0	2,2%
ALITALIA	1 091,2	1,9%
DELTA AIRLINES	793,1	1,4%
AMERICAN AIRLINES	692,0	1,2%
S A S SCANDINAVIAN AIRL	649,4	1,1%
VUELING AIRLINES SA	501,3	0,9%
AIR MEDITERRANNEE	497,3	0,9%

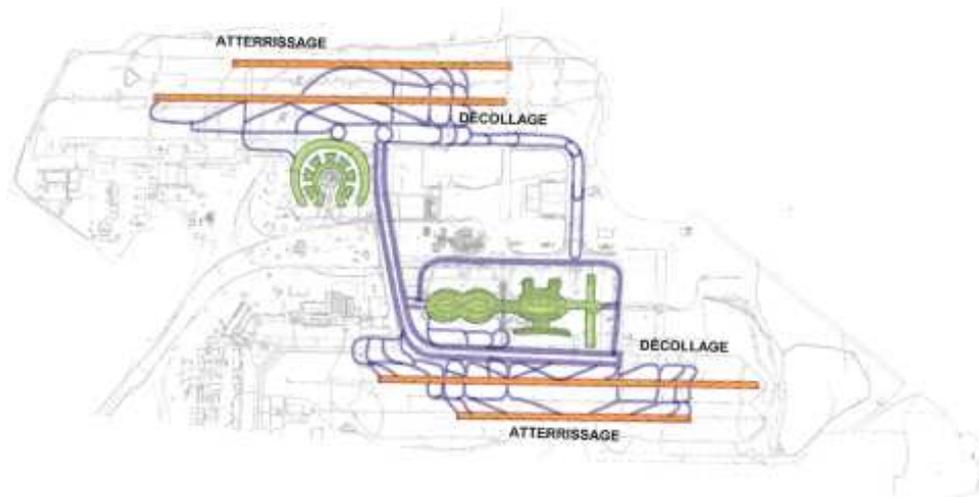
Données 2006 en milliers de passagers - Sources Aéroports de Paris

NB : % sur le total passagers de Paris - Charles de Gaulle

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 110 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 (hors zones de fret).

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 2006, à 2,8 millions de passagers de relier le réseau à grande vitesse le plus dense du monde, par près de 50 trains directs par jour à destination de près de cinquante villes françaises et étrangères dont Bruxelles). En juin 2007, la mise en service du TGV Est Européen donnera accès en direct depuis la gare TGV de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à 3 nouvelles gares françaises, à raison de 3 allers-retours quotidiens : Strasbourg, Lorraine TGV et Champagne-Ardenne TGV. Strasbourg ne sera alors plus qu'à 2h25 en train de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, Metz et Nancy à 1h30 et Reims à 45 minutes;
- deux stations de RER (CDG 1 et CDG 2) qui placent l'aéroport à 30 minutes de Paris, à raison d'un train toutes les 8 minutes en heure de pointe. Le passage à une desserte d'un train toutes les 6 minutes en heure de pointe est prévu à l'horizon 2011, en liaison avec la mise en œuvre du schéma directeur d'amélioration du RER B; et
- 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 environ 28.750 places de parking. Sur ce total, environ 20.100 places de stationnement sont mises à la disposition des passagers et du public, dont environ 15.000 places en parcs proches (au contact direct des terminaux) et environ 5.100 places en parcs plus éloignés, à tarifs réduits et desservis par navettes de bus. 6.500 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 2006, les parcs de stationnement situés sur cet aéroport ont généré 83,9 millions d'euros de recettes, dont 20,9 millions d'euros grâce aux abonnements, en hausse de 8,9% par rapport à 2005. Aéroports de Paris attribue cette bonne santé des parcs de stationnement à la gestion dynamique des offres proposées aux passagers (forfaits longue durée et à une hausse adaptée des tarifs de stationnement en 2006).

En 2006, environ 30% des passagers au départ de la région Ile de France se sont rendus à l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en voiture privée (y compris des voitures de location) ou deux roues, 29,5% en taxi et 40,5% par transports en commun (train, bus, cars de groupe, navettes hôtels). Plus de 50% des passagers au départ ou à l'arrivée viennent du centre de Paris ou s'y rendent.

En avril 2007, le système de transport automatique en site propre CDG VAL a été mis en service. Grâce à 5 stations situées sur les 3,5 km de sa ligne, il assure le transfert des passagers aériens et des employés de l'aéroport entre les terminaux T1 et T2, les parkings éloignés PR et PX et le pôle intermodal de transport public gare RER1 / gare routière de la zone immobilière de Roissy Pôle. Présentant des caractéristiques de confort, de rapidité et de régularité largement améliorées par rapport aux services de navettes bus existantes, ce service aura un impact très positif sur les conditions de déplacements au sein de l'aéroport.

Aéroports de Paris, en collaboration avec la SNCF et Réseau Ferré de France, a participé à la réalisation des études de faisabilité du projet CDG Express, au sein d'un groupement d'intérêt économique (le GIE "CDG Express") constitué à cet effet. 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 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 (CNDP). A l'issue de ce débat une solution d'infrastructure, dite "solution Virgule", a été retenue. Cette solution 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 (CIACT) 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" a été dissous et les études réalisées sous son égide sont en cours de transfert à l'Etat à qui est confié le pilotage du projet. La mise en service de CDG Express est prévue pour 2012.

Dans les conditions fixées par le décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs entre l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et Paris, la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires d'une part, l'organisation et le fonctionnement de l'ensemble des services rendus aux voyageurs sur la liaison ferroviaire d'autre part doivent être confiés par l'Etat à une entreprise (ou un consortium d'entreprise) dans le cadre d'une délégation de service public. Aéroports de Paris apporte son concours, en tant que de besoin, 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, la définition des conditions d'insertion du projet dans l'aéroport (traversée de la piste 4, arrivée dans la gare RER de CDG2, information, signalétique, etc.).

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 jusqu'à 6 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 126 millions d'euros en 2007 étant précisé que le budget global 2007-2011 s'élève à environ 150 millions d'euros (y compris le système de transport LISA, métro automatique qui reliera l'isthme sur le terminal CDG 2E au futur satellite S3 et hors système de tri des bagages);
- 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 désormais prévue en septembre 2007. Le TBE représente pour la Société un investissement de 27,0 millions d'euros en 2007

et 36,2 millions d'euros sur la période 2007-2011. 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;

- les 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. Ce satellite dédié au trafic international long courrier pourra accueillir simultanément 16 gros porteurs dont 7 de type A380. Les études de définition de l'ouvrage ainsi que les premiers travaux préparatoires se dérouleront en 2007.

Parmi les autres investissements significatifs devant être réalisés par la Société en 2007 au titre de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle figurent :

- la mise en service de "**CDGVal**", métro automatique qui relie depuis avril 2007, les terminaux CDG 1 et CDG 2, et qui contribue à l'aménagement et à la desserte des zones d'activités de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et renforce leur interconnexion avec les gares SNCF. Ce projet représente un budget de 17,2 millions d'euros sur l'année 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 2007-2011 d'environ 103,5 millions d'euros (dont 79,9 millions pour l'année 2007). 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;
- les 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 2007-2011 de 76,3 millions d'euros, dont 44,1 millions d'euros pour 2007 (achèvement programmé en septembre 2008);
- la poursuite de la rénovation du terminal CDG 1, démarrée en 2004, pour un montant total estimé, sur la période 2007-2011, à 107,7 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 et celle du 2^{ème} quart en mars 2007. En 2007, la Société a prévu d'investir 41,8 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 et 2C, la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle aura 8 postes A380 au contact en 2008. En 2009, un poste supplémentaire sera ouvert au contact de l'aérogare CDG1, portant à 9 le nombre total de postes, 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 ce titre, plus de 700 places publiques ont été créées en 2006, et ce malgré la neutralisation de 800 places dans le parc de stationnement au dessus du terminal 1, dont la rénovation par tranches a débuté.

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 en 2006 à 66,5 millions de passagers en 2010.

Le tableau ci-dessous synthétise les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle pour la période 2007-2011.

<i>en millions d'euros, euros constants 2007</i>	2007	2008	2009	2010	2007-2010 (périmètre régulé du CRE)	2011	2007-2011
Investissements de capacité, dont :	335,3	181,2	144,0	176,5	837,0	271,5	1.108,5
CDG VAL	17,2	-	-	-	17,2	-	17,2
Terminal CDG 2E (bâtiment, parc, aires avion) 1 ^{ère} phase	2,9	5,0	3,6	-	11,5	-	11,5
Reconstruction de la jetée du terminal CDG2E	79,9	23,6	-	-	103,5	-	103,5
Tri Bagages Est (système)	27,0	9,1	0,1	-	36,2	-	36,2
Satellite S3 (dont LISA, hors système de tri des bagages pour S3)	126,4	23,5	0,1	-	150,0	-	150,0
Extension du Tri Bagages Est (système de tri des bagages pour S3)	2,0	10,0	25,0	35,0	72,0	45,0	117,0
Satellite S4	3,7	42,5	69,3	90,7	206,2	146,3	352,5
Terminal CDG 2G (bâtiment, aires avion)	44,1	27,8	4,5	-	76,3	-	76,3
Accès Est de la plate-forme Paris - Charles de Gaulle	0,6	-	3,0	13,2	16,7	17,9	34,6
Capacité parc automobile le long de CDG Val (mise à étage parc PX)	-	3,9	13,4	14,4	31,7	35,7	67,4
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	12,8	7,9	-	-	20,7	-	20,7
Aires avion AGEN (Aires Grand Est Nord)	0,3	1,4	11,0	5,0	17,7	4,0	21,7
Investissements de restructuration, dont :	41,8	33,6	42,5	27,2	145,1	18,7	163,8
Réhabilitation CDG1 (hors rénovation lourde des satellites)	41,8	33,6	23,8	8,5	107,7	-	107,7
Rénovation des satellites CDG1	-	-	18,7	18,7	37,4	18,7	56,1
Investissements courants	68,3	75,5	70,7	55,0	269,5	66,3	335,8
TOTAL	445,4	290,3	257,2	258,6	1.251,6	356,5	1.608,1

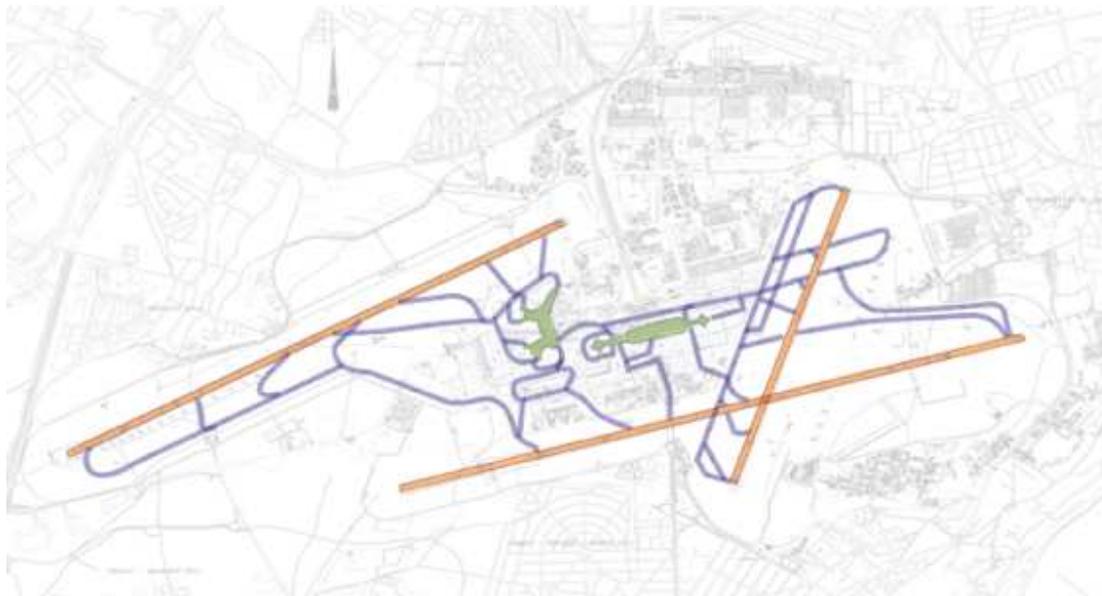
6.3.2.2. Paris - Orly

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 25,6 millions de passagers en 2006 (contre 24,9 millions en 2005) et environ 229.400 mouvements d'avions en 2006, c'est le deuxième aéroport français et le dixième aéroport européen⁵².

⁵² 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.

En 2006, l'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris - Orly était de 1.525 salariés.

Les villes desservies

Au total, plus de 280 villes ont été desservies en 2006, contre 309 en 2005. Plus de 48% d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine, soit 136 villes, et près de 35% d'entre elles sont desservies plus de cinq fois par semaine, soit 98 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, les DOM TOM et les Caraïbes.

Les compagnies aériennes

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

Paris - Orly Compagnie	Passagers	% total
AIR France / KLM	14 048,7	54,8%
EASYJET AIRLINES	1 901,6	7,4%
CORSAIR	1 496,4	5,8%
IBERIA	1 399,3	5,5%
ROYAL AIR MAROC	781,1	3,0%
AIGLE AZUR	765,5	3,0%
TAP PORTUGAL	621,7	2,4%
AIR EUROPA / AIR ESPANA	565,4	2,2%
TUNIS AIR	553,8	2,2%
AIR ALGERIE	518,9	2,0%

Données 2006 en milliers de passagers - Sources Aéroports de Paris

NB : % sur le total passagers de Paris - Orly

Les dix premières compagnies représentent plus de 88% des 25,6 millions de passagers en 2006. La compagnie Air France et ses partenaires représentent quant à eux près de 55% du trafic de la plate-forme d'Orly avec, en 2006, un total d'environ 14 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 3 millions de passagers, soit près de 12% du trafic total de la plate-forme (la compagnie EasyJet ayant accueilli 1,9 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. En 2006, le nombre de mouvements a été de 229.000, après une période de repli sensible (années 2001 à 2003).

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 2006, les parcs de stationnement situés sur cet aéroport ont généré 50,6 millions d'euros de recettes. 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 des tarifs de stationnement en 2006 d'environ 4%.

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. La gare routière d'Orly Ouest fait actuellement l'objet d'une rénovation complète (échéance de réalisation mi 2007) avec le soutien financier du Syndicat des Transports d'Ile de France et de la Région Ile de France⁵³.

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.

⁵³ Voir paragraphe 6.7.1.2. *Qualité de l'air - les plans de déplacements urbains*

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 69,7 millions d'euros au titre des services aéroportuaires en 2006 à cet effet, Aéroports de Paris prévoit d'investir 169 millions d'euros entre 2007 et 2011 (dont 42,4 millions d'euros en 2007) 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, date de la fermeture du hall, et avril 2006 pour un coût total de 23,6 millions d'euros, qui, d'une part, améliore 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, permet 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 2006 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.

Une seconde opération majeure de modernisation, concernant le renforcement de la piste 4 et de ses voies d'accès, a été réalisée sur la plate-forme de Paris - Orly en avril et mai 2006 afin de permettre l'accueil des nouveaux avions gros-porteurs Boeing B777-300 ER, pour un coût de 30,0 millions d'euros. Ces avions, qui sont utilisés depuis 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 permet toutefois de réduire les nuisances atmosphériques et sonores aux abords de l'aéroport.

Enfin une opération de rénovation est engagée depuis fin 2005 en vue du 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 25,7 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 m², contre 880 m² 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 les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Orly pour la période 2007-2011.

<i>en millions d'euros, euros constants 2007</i>	2007	2008	2009	2010	2007-2010 (périmètre régulé du CRE)	2011	2007-2011
Investissements de capacité, dont :	-	8,0	7,0	-	15,0	5,0	20,0
Accueil B777 et nouveaux gros porteurs à Orly	-	8,0	7,0	-	15,0	5,0	20,0
Investissements de restructuration, dont :	14,3	5,7	-	-	20,0	-	20,0
Circuits internationaux Orly Sud	14,3	5,7	-	-	20,0	-	20,0
Investissements courants dont :	28,1	26,2	25,1	24,1	103,5	25,2	128,8
Rénovation parc P0 d'Orly	5,4	5,3	0,2	-	10,9	-	10,9
TOTAL	42,4	39,9	32,1	24,1	138,5	30,2	168,8

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. En 2006, l'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris - Le Bourget était de 162 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.

Selon une étude récente publiée par la DGAC⁵⁴, les utilisateurs de l'aviation d'affaires sont :

- pour 45%, les entreprises pour le transport de collaborateurs ou de décideurs, ou des déplacements techniques (par exemple intervention sur un site éloigné ou transport de pièces de rechange);
- pour 30%, les évacuations sanitaires d'urgence;
- pour 20%, le transport de personnalités; et
- pour 5%, les autres missions.

Avec près de 64.700 mouvements d'avions et d'hélicoptères en 2006, l'aéroport occupe la place de leader de l'aviation d'affaires en Europe⁵⁵.

⁵⁴ Note thématique de la direction des affaires stratégiques et techniques, n°5, décembre 2006

⁵⁵ 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 sept halls d'exposition d'une surface de 210.000 m² et 37 hectares d'aménagements extérieurs⁵⁶, 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^{ème} 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. Le 47^{ème} SIAE se déroulera au Bourget en juin 2007.

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 2006 représentant une part importante du chiffre d'affaires de la plate-forme de Paris - Le Bourget (16,4 millions d'euros en 2006 comparés à un chiffre d'affaires total de 34,1 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 de La Défense et Cergy Pontoise et avec 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 2006, dont 500 internationales); 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 6h00, 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).

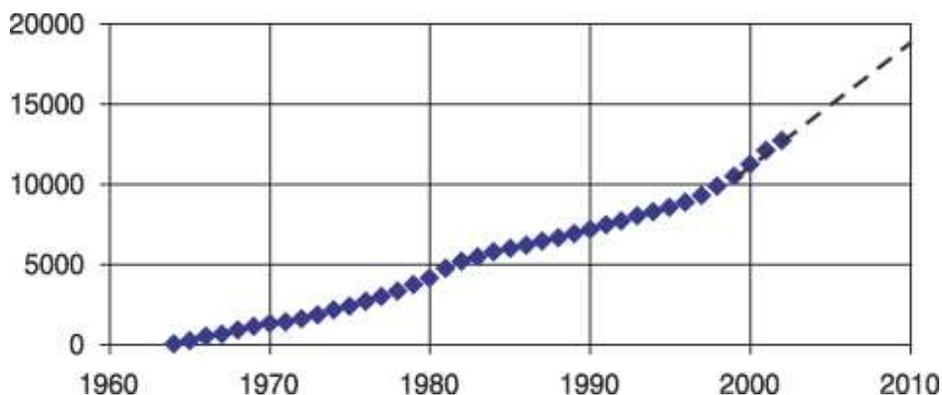
Le marché de l'aviation d'affaires

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. Selon l'étude précitée de la DGAC, on recense près de 25.000 avions d'affaires dans le monde (dont 52% d'avions à réactions et 48% d'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 2.550 avions, loin derrière les Etats-Unis qui représentent plus de 70% de ce marché, avec près de 18.000 appareils. 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.

3.580 unités ont été livrées dans le monde en 2005, un nouveau record depuis 22 ans, pour une valeur totale de 15 milliards de dollars (+28% par rapport à 2004). Ce niveau d'activité succède à la forte crise de 2002 et 2003 (- 33% des ventes par rapport à 2001, -28% en chiffre d'affaires).

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.

⁵⁶ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris



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 415 avions d'affaires immatriculés, la France occupe désormais la deuxième position européenne, derrière l'Allemagne qui compte 440 appareils et devant le Royaume-Uni, avec 296 appareils⁵⁷.

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 mouvements⁵⁸. En 2006, le trafic s'est établi à 142.580 passagers, contre 121.000 en 2005. Le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères (atterrissages et décollages) s'est élevé à 64.696 en 2006, en croissance de 9,4% par rapport à 2005⁵⁹.

Le nombre de villes desservies depuis l'aéroport de Paris - Le Bourget est très élevé puisque 172 villes de métropole, 279 villes de l'Union européenne et 332 villes situées hors de l'Union européenne ont été atteintes depuis cet aéroport en 2006.

Concurrence

Grâce aux 64.700 mouvements annuels d'avions et d'hélicoptères qu'il a enregistré en 2006 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 20.000 et 29.000 mouvements annuels), l'aéroport de Genève-Cointrin (avec environ 30.000 mouvements d'affaires annuels) et l'aéroport de Cannes-Mandelieu (avec environ 15.000 mouvements annuels)⁶⁰. Paris - Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires au Bourget (parmi lesquels figurent les compagnies Signature Flight Support, Netjets, Universal Airways, Aéro Service Executive 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,

⁵⁷ Source : Dassault Aviation, 2003

⁵⁸ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

⁵⁹ Source : plans de vols déposés auprès de la Direction générale de l'aviation civile

⁶⁰ Source : étude Eurocontrol "Business aviation in Europe", mai 2006

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 a eu lieu en juin 2006, et prévoit d'investir 3,6 millions d'euros dans la rénovation du hangar K1, permettant notamment d'accueillir des activités de maintenance. La réalisation de cet axe stratégique sera également rendue possible par la création de locaux d'activités mixtes sur l'emplacement d'anciens bâtiments voués à la démolition dès la fin des AOT en cours, notamment le long de la façade RN2 RN17. Par ailleurs un pôle hôtellerie, restauration et centre d'affaires, inexistant dans l'environnement immédiat de la plate-forme pourrait être créé.

Le tableau ci-dessous synthétise les investissements projetés sur l'aéroport de Paris - Le Bourget pour la période 2007-2011.

<i>en millions d'euros, euros constants 2007</i>	2007	2008	2009	2010	2007-2010 (périmètre régulé du CRE)	2011	2007-2011
Investissements de capacité	3,1	3,1	2,8	2,8	11,8	3,1	14,9
Investissements de restructuration	-	-	-	-	-	-	-
Investissements courants	7,4	4,8	5,0	5,0	22,2	4,9	27,1
TOTAL	10,5	7,9	7,8	7,8	34,0	8,0	42,0

6.3.2.4. *Aérodromes et héliports d'aviation générale*

Aéroports de Paris gère dix aérodromes civils d'aviation générale situés en région Ile de France, au service des entreprises environnantes. Ces aérodromes 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-Mondésir, 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 12.000 mouvements d'hélicoptère par an.

En 2006, les 11 plates-formes d'aviation légères précitées ont enregistré un trafic de 680.000 aéronefs légers (contre 669.860 en 2005 et 643.370 en 2004), pour l'essentiel constitué d'aviation de loisirs, d'école et d'entraînement pour les 10 aérodromes (il n'existe aucune ligne régulière au départ de ces plates-formes) et uniquement de vols commerciaux et professionnels d'hélicoptères pour l'héliport.

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 IATA, le fret aérien représente, en 2006, 5% des échanges internationaux en volume et 36% en valeur, soit un marché d'environ 50 milliards de USD. 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 significative 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 90 millions d'euros en 2006 (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 cargo 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, voire davantage pour certaines compagnies asiatiques.

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 la mise en place de 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, avec une croissance annuelle moyenne de 7,6% depuis 2003 (+6,4% entre 2005 et 2006). Le tonnage de fret aérien traité sur les deux plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 2,24 millions de tonnes en 2006, y compris le courrier. Il est en augmentation de 5,8% par rapport à 2005. Le fret aérien hors courrier représente 88% du volume total traité, soit environ 1,98 millions de tonnes en 2006.

En 2006, les deux principaux faisceaux, Asie Pacifique et Amérique du Nord, qui totalisent à eux deux près de 60% du trafic cargo parisien, ont progressé de plus de 7% en 2006 par rapport à 2005. L'année 2006 a également été marquée par de fortes hausses du fret à destination du Proche-Orient et de l'Europe. Le fret national ne représente en revanche que moins de 5% du trafic.

Le courrier a connu une croissance annuelle moyenne de 2,8% depuis 2003, pour atteindre 0,26 tonnes en 2005 (+1,4% de 2005 à 2006). 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 2,1 millions de tonnes en 2006, soit 95,1% 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, premier 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 sur des plages horaires définies, il traite actuellement un volume de 260.000 tonnes par an. 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 46 sociétés de fret (commissionnaires de transport, commissionnaires en douane et société de *handling*), gérées pour leur compte par la Sogafr, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris, qui regroupe 35 entreprises spécialisées dans l'interface entre le transport routier et le fret aérien sur 65.000 m² d'entrepôts et bureaux. Aéroports de Paris est actionnaire à 40% de Roissy Sogaris.

- La deuxième zone, située sur 30 hectares 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 de tri en dehors des Etats-Unis, qui peut accueillir simultanément une quinzaine d'avions gros porteurs et traiter 30.000 colis par heure.

Au total, sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, les bâtiments liés au fret et jouxtant les aires aéronautiques représentent une surface d'environ 500.000 m², desservis par environ 65 postes de stationnement avions dont 38 postes utilisables pour les gros porteurs. L'ensemble offre une capacité annuelle de traitement de l'ordre de 3,5 millions de tonnes par an.

La présence de 3 *hub* cargo d'acteurs majeurs (Air France - KLM Cargo, FedEx et Europe Airpost) sur une même plate-forme permet une forte interconnexion des trois réseaux entre eux et avec ceux des autres compagnies. Ainsi, La Poste s'appuie-t-elle sur les réseaux de compagnies aériennes dont Air France et de FedEx pour charger le courrier et les colis export de sa filiale Chronopost. De son côté, FedEx utilise plus de 350 vols Air France⁶¹ par semaine pour réacheminer ses colis sur des destinations non couvertes par son propre réseau.

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de fret est de continuer à fournir les meilleurs services à tous les acteurs du fret pour les accompagner dans leur croissance. Ainsi, le Groupe entend mettre à disposition les terrains et les aires de stationnement avions nécessaires pour accompagner l'évolution rapide de cette activité. Il

⁶¹ Source : FedEx

est notamment prévu, au cours des années à venir, l'extension des aires avions de FedEx. Le groupe soutient, par ailleurs, le développement et le déploiement d'outils encore plus performants permettant un traitement optimal et simplifié des marchandises, notamment au niveau des flux d'information et des procédures douanières.

En outre, Aéroports de Paris envisage de satisfaire la forte demande qui s'exprime en faveur de gares de fret banalisées modernes et fonctionnelles qui permettront d'améliorer sensiblement la productivité des opérateurs. Ainsi de nouveaux investissements sont d'ores et déjà engagés avec la réalisation en cours d'une nouvelle gare de fret sur l'Aéroport Paris – Charles de Gaulle et la réalisation prochaine d'une autre sur l'Aéroport Paris- Orly.

Pour accompagner la croissance du fret aérien sur le long terme, Aéroports de Paris est membre, avec d'autres acteurs du fret et avec des collectivités locales concernées, de l'association "Roissy Carex". Cette association réalise les études de faisabilité pour un service ferroviaire Fret à grande vitesse connecté à l'aéroport Paris – Charles de Gaulle qui permettrait une intermodalité entre les pré et post acheminements par TGV Fret et les liaisons aériennes moyen et long courriers.

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

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" et hors produit de la taxe d'aéroport, recette principalement affectée aux activités de sûreté⁶², sur tous les aéroports et aérodromes exploités par Aéroports de Paris se sont élevées à 765,0 millions d'euros en 2006 (contre 711,8 millions d'euros en 2005), et ont ainsi représenté 33,2% du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations inter segments (contre 33,4% en 2005) et 44,7% du chiffre d'affaires du segment "services aéroportuaires" (contre 44,5% en 2005).

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 prévus⁶³, et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris⁶⁴.

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 4,25% pour l'année 2007 y compris l'inflation, après 5% y compris inflation en 2006). 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.

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.

⁶² Voir paragraphe 6.3.2.7. La sûreté

⁶³ Voir paragraphe 5.2.3. Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction

⁶⁴ Le CRE peut être consulté sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr

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 (16% en 2006, ramené à 14% en 2007) 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 : métropole (5,29 euros au 1^{er} avril 2007), Schengen (7,56 euros), Europe hors Schengen (10,9 euros), DOM TOM (10,9 euros) et international (13,51 euros). Par ailleurs, un abattement de 35% sur le tarif de base est appliqué depuis le 1^{er} avril 2007 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), sauf pour les passagers en correspondance à destination de la métropole pour lesquels un montant plancher est fixé à 4,6 euros. Cet abattement "correspondance" était de 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^{er} 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^{er} octobre au 31 mai (à Paris - Orly, l'activité est confiée par les compagnies aériennes à des opérateurs privés). A compter de la saison hivernale 2007/2008, la tarification distinguera une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Le montant du tarif unitaire des deux parties de la tarification variera 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^{er} 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, ADPi, Aéroports de Paris 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; et
- 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^{er}, 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^{er} mai 2006 au 31 mars 2007 (la période tarifaire "2006") et les quatre autres commençant le 1^{er} 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^{er} 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% et pour 2007 à 4,54%, compte tenu d'une inflation de référence de 1,29%.

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. Pour la période tarifaire 2007, le facteur d'ajustement lié au trafic s'élève à -0,54%.
- à 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^{er} 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. En application des formules précitées, le plafond d'évolution autorisé pour la période tarifaire 2007 pour les redevances principales était de 4,41% et de 4,98% pour les redevances accessoires. A noter que ces plafonds tiennent compte d'un élément non récurrent, à savoir l'application en 2007 d'une partie de la hausse autorisée en 2006 qui n'avait pas été mise en œuvre dans les tarifs effectifs : la hausse des tarifs 2006 avait en effet été limitée à 5,0%, contre une autorisation maximale aux termes du CRE de 5,44%.

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.

Pour la période tarifaire 2007, la hausse effective moyenne des tarifs des redevances principales est de 4,25% (contre un plafond fixé à 4,41%) et de 4,20% pour les redevances accessoires (contre un plafond fixé à 4,98%).

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^{er} 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^{er} 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, fixant les mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Le dispositif a été complété par le règlement n° 1546/2006 du 4 octobre 2006 est venu réglementer l'emport des liquides en cabine à compter du 6 novembre 2006.

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, sous le contrôle des officiers de police judiciaire, les agents privés désignés par l'exploitant d'aérodrome et disposant d'un agrément spécifique à procéder à des visites de sûreté, délivré par le préfet et le procureur de la République.

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. La Direction Générale de l'Aviation Civile a lancé fin 2006 les opérations de contrôle des programmes de sûreté des opérateurs.

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 conformément à l'article 38 de l'arrêté susvisé, 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. Cette démarche en matière de qualité des activités de sûreté a été prolongée par Aéroports de Paris qui a obtenu en mars 2006 la certification ISO 9001 Version 2000 délivrée par BVQI pour les activités de sûreté de la direction de la Sûreté et de l'aéroport de Paris - Orly.

Pour répondre à ces obligations réglementaires, Aéroports de Paris mobilise des moyens importants. Ainsi 300 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 286 millions d'euros de 2001 à 2006 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 349,2 millions d'euros en 2006 contre 313,5 millions d'euros en 2005. La majeure partie de ces dépenses est constituée de charges de personnel (dont 197,8 millions d'euros de charges de sous-traitance contre 181,1 millions d'euros en 2005) et de charges d'amortissement des immobilisations.

L'exercice 2006 a également été marqué par la restriction d'emport des liquides en cabine, entrée en vigueur à compter du 6 novembre 2006. Aéroports de Paris s'est attaché à anticiper très tôt la gestion des conséquences de ces nouvelles obligations réglementaires. La coordination de tous les acteurs impliqués, une excellente réactivité, une campagne d'information efficace et la mobilisation de personnels supplémentaires ont contribué largement à en diminuer les effets pour les passagers. Ainsi, il n'y a pas eu d'évolution significative des temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (PIF) et les retards de vols sont restés limités. Afin de maintenir un débit satisfaisant au niveau des contrôles, ces nouvelles mesures ont nécessité le déploiement de personnels supplémentaires, notamment aux fonctions d'organisation, de prévenance et d'accueil en amont (500 personnes supplémentaires ont été déployées la première semaine).

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 *quatervicies* 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'un plafond fixé par le Code général des impôts pour le système aéroportuaire parisien (depuis le 1^{er} janvier 2007, le plafond est de 9,50 euros par passager et de 1,00 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 immobilisés 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 2006, son tarif était de 8,50 euros par passager au départ (contre 7,95 euros en 2005) et de 0,30 euro par tonne de fret ou de courrier (inchangé par rapport à 2005) pour le système aéroportuaire de Paris (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget). A compter du 1^{er} janvier 2007, la taxe d'aéroport s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier.

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")⁶⁵ 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 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 aérogares.

L'offre commerciale proposée dans les aérogares d'Aéroports de Paris est organisée autour de quatre catégories: le cœur de l'offre que représentent les alcools, tabac, 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 2006, par type de produit ou de service, avant éliminations intersegments et consolidation de la filiale Société de Distribution Aéroportuaire.

<i>en millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Boutiques sous douane	118,9	131,9	+10,9%
Boutiques zone publique	8,4	9,2	+10,0%
Restaurants et bars	21,0	21,0	+0,0%
Loueurs	12,2	13,1	+7,4%
Publicité	15,7	17,8	+13,4%
Autres services	20,7	17,8	-14,0%
Total	196,9	210,8	+7,1%

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

⁶⁵ 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.

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 entre la référence 2004 (dernière année avant les grands travaux de rénovation de CDG1 et l'accident du terminal 2E) et 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 ²	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Boutiques en zone publique	3.976	3.912	4.012	4.442	4.773	4.773	4.800
Boutiques en zone Schengen	2.518	2.698	2.828	2.828	3.957	4.500	5.000
Boutiques en zone internationale	10.581	9.177	9.460	13.333	14.995	15.200	15.200
Bars et restaurants	20.096	18.518	18.724	20.588	22.624	23.000	23.400
Total	37.172	34.305	35.024	41.191	46.349	47.473	48.400

Comme illustré par le tableau ci-dessus, 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 m²). 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 m² aujourd'hui à plus de 2.000 m² de surface commerciale). En 2007, plus de 6.000 m² de boutiques, bars et restaurants devraient être ouverts, dont environ 4.000 m² de boutiques en zone internationale. Outre l'ouverture prévue pour juin du satellite S3, l'année 2007 devrait être marquée par la réouverture de la quasi-totalité de la zone commerciale du corps central du terminal 1 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle à échéance de la mise en service du deuxième quart rénové de cette aérogare et par une première tranche de commerces dans l'aérogare d'Orly Sud.

Ces extensions de surfaces commerciales permettront de faire passer le ratio de m² de surfaces de boutiques par million de passagers (exprimé en capacité nominale au départ pour l'ensemble des terminaux dédiés au trafic international) de 519 m²/million de pax en 2004 à 624 m²/million de pax 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 - tabac, 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 aéroports : 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.

- *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^{er} juillet 1999. En effet, avant le 1^{er} 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, Swatch, Cécile et Jeanne, etc. et met en œuvre un important effort de relations publiques et d'animations dans les points de vente.

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 demeureront 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. Une gamme de nouveaux services est par ailleurs proposée sur le site Internet de la Société, directement par Aéroports de Paris ou par des sociétés tierces.

- 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, qui recueille plus de 700.000 visites par mois. L'internaute peut actuellement y trouver des informations sur les horaires, les accès et les services aux passagers. Les passagers peuvent profiter des offres commerciales exclusives d'Aéroports de Paris (bons de réductions dans nos boutiques notamment). Ils peuvent également accéder à un service de réservation de vols, hôtels, séjours, locations de voitures, attractions (spectacles, visites, excursions...), proposé par une société tierce,
 - un serveur vocal interactif, le 39 50, proposant des informations sur les horaires des vols, les compagnies aériennes, les parcs de stationnement et les accès;
 - 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 comptoirs d'information dans tous les terminaux agrandis et réaménagés pour être plus visibles
 - 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 et les services aux passagers 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 (203 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, la création d'espaces de repos avec des sièges semi-inclinés et des espaces massages, 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 aéro-gares, notamment les navettes de bus. L'offre Parking Premium permet également de réserver en amont de son voyage, via le site Internet d'Aéroports de Paris, une place de parking dans une zone privative haut de gamme se situant à moins de 3 minutes de la zone d'enregistrement. Ce service permet aux passagers d'être certain d'avoir une place disponible à toute heure et permet de gagner 15 minutes sur le parcours passager.
 - En matière de *télécommunications*, de services de téléphonie et de transmission de données, dans l'ensemble des terminaux de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, une offre en publiphonie est disponible, des bornes Internet ont été installées et Hub télécom, filiale d'Aéroports de Paris, a déployé un réseau Wifi permettant au grand public de se connecter à Internet sans fil.

6.3.2.10. 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 fourniture 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 fourniture de froid pour la climatisation des installations, grâce à des centrales frigorifiques (alimentées à l'électricité) et à des réseaux de distribution d'eau glacée. A Paris - Orly, Aéroports de Paris n'a que très peu de clients externes pour cette activité. A Paris - Charles de Gaulle, le Groupe fournit également cette prestation 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 fourniture d'eau potable et la collecte des eaux usées⁶⁶. 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-formes⁶⁷. Aéroports de Paris assure l'essentiel de cette collecte sur ses plates-formes, avec quelques exceptions s'agissant de déchets spécialisés;
- l'alimentation en courant électrique. Aéroports de Paris, qui dispose de son propre réseau pour alimenter ses installations aéroportuaires, fournit également 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 Endesa France depuis novembre 2006), même si Aéroports de Paris dispose d'une certaine capacité de production pour pouvoir secourir immédiatement les installations aéronautiques en cas de panne.

En 2006, le chiffre d'affaires externe réalisé pour les prestations industrielles rendues par Aéroports de Paris a atteint 68,8 millions d'euros (contre 60,6 millions d'euros en 2005), dont 48,6 millions d'euros pour Paris - Charles de Gaulle et 14,5 millions d'euros pour Paris - Orly.

A Paris - Charles de Gaulle, les principaux clients incluent notamment Air France, Roissy-Print Le Figaro, la Sogafo (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 fourni en 2006 a atteint 314 GWh (contre 332 GWh en 2005) et le volume de froid 119 GWh (inchangé par rapport à 2005), soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 100.000 habitants. Un peu plus de 2,3 millions de m³ d'eau potable ont été fournis en 2006 (contre 2,5 millions en 2005) et le volume de déchets récupérés et traités en 2006 a atteint près de 42.000 tonnes (contre 43.000 tonnes en 2005), l'équivalent des déchets produits par une ville de 95.000 habitants. En 2006, l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle a notamment réalisé une seconde alimentation en eau potable (comportant réservoirs enterrés et compresseurs), et a mené les travaux d'une nouvelle chaufferie (la "CFEbis"), ces deux équipements visant à accompagner le développement de la plate-forme vers l'est.

Sur l'aéroport de 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 fourni en 2006 a atteint 136 GWh (contre 170 GWh en 2005) et le volume de froid 24 GWh (inchangé par rapport à 2005). Environ 661.000 m³ d'eau potable ont été fournis en 2006 (contre 720.000 m³ en 2005) et le volume de déchets récupérés et traités en 2006 a atteint 13.200 tonnes (contre 13.500 tonnes en 2005). En 2006, l'aéroport de Paris - Orly a notamment modernisé son réseau de chauffage, avec le remplacement des chaudières et des échangeurs sur 3 des 4 réseaux de la plate-forme, permettant de passer d'un réseau d'eau surchauffée à un réseau basse température.

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).

⁶⁶ Voir paragraphe 6.7.1.3 - L'eau

⁶⁷ Voir paragraphe 6.7.1.4 - Les déchets

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 175,7 millions d'euros en 2006, en hausse de 4,4% à méthode comparable par rapport à 2005, dont 27,4% sont constitués par des loyers internes au Groupe (dont les loyers payés à Aéroports de Paris SA par les filiales du Groupe, pour un total de 4,3 millions d'euros en 2006), 6,5% par des charges locatives refacturées et d'autres recettes et 66,1% 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 4.611 hectares, soit 69%, sont exclusivement réservés aux activités aéronautiques du Groupe, 863 hectares soit 13% sont inexploitable du fait de fortes contraintes d'urbanisme et aéronautiques et 1.213 hectares, soit 18%, représentent le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière qui se décompose comme suit :

- 866 hectares de terrains déjà utilisés (soit 13% du domaine total du Groupe), dont :
 - 334 hectares par des bâtiments d'Aéroports de Paris loués en totalité ou en partie aux tiers; et
 - 532 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;

- 347 hectares de terrains disponibles pour le développement de l'immobilier, soit 5% du domaine total du Groupe :
 - 138 hectares pour Paris - Charles de Gaulle,
 - 151 hectares pour Paris - Orly,
 - 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.

Par rapport à 2005, Aéroports de Paris a procédé au reclassement de 403 hectares de terres agricoles situés sur les aérodromes d'aviation générale, auparavant classés en terrains aéronautiques (pour 365 hectares) et en terrains loués (pour 38 hectares), en terrains sous fortes contraintes, puisque ces espaces ne sont pas constructibles. En sens inverse, 3 hectares situés en bout de piste d'atterrissage sur l'aéroport de Paris – Orly, ont été reclassés en terrains utilisables pour l'activité immobilière, puisque ces terrains sous servitude ont effectivement été loués à une entreprise de logistique.

6.3.3.2. *Les terrains loués à des tiers*

Les recettes tirées des locations de terrains à des tiers ont représenté 61,1 millions d'euros en 2006, en hausse de 5,2% par rapport à 2005 (58,1 millions d'euros), soit 35% des revenus du segment immobilier en 2006. Les 532 hectares de terrains loués à des tiers se répartissent comme suit :

- environ 283 hectares (-21 hectares par rapport à 2005) 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 28 hectares à Paris - Orly, 179 hectares à Paris - Charles de Gaulle, 42 hectares à Paris - Le Bourget et 34 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). Par rapport à 2005, l'année 2006 a été marquée par les changements suivants : comme évoqué ci-dessus, 38 hectares de terres agricoles situés sur les aérodromes d'aviation générale ont été reclassés en terrains sous fortes contraintes. Mis à part cette ajustement de nature technique, l'année 2006 a été essentiellement marquée par la mise en location

de 16 hectares de terrains sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, correspondant aux opérations de la cité du personnel navigant d'Air France (4 hectares), deux bases de maintenance d'Air France (8 hectares) et l'extension de la base de FedEx (4 hectares) ;

- environ 159 hectares (+14 hectares par rapport à 2005) 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 74 hectares à Paris - Orly. La hausse des surfaces louées par rapport à 2005 est concentrée à Paris - Orly, et correspond pour une grande part à la nouvelle implantation du tri postal régional de La Poste ;
- environ 90 hectares (-2 hectares par rapport à 2005) sont consacrés à des lieux de vie (hôtels, commerces et services, équipements publics, services publics, parc d'exposition du Bourget). Par localisation, ces terrains sont situés pour 19 hectares à Paris - Charles de Gaulle, 24 hectares à Paris - Orly et 47 hectares à Paris - Le Bourget. L'écart par rapport à 2005 s'explique essentiellement par la cession à l'Etat de 2 hectares de terrains et des bâtiments correspondants qui sont occupés par des services publics, conséquence de la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme ;

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 55,0 millions d'euros en 2006, en légère baisse par rapport à 2005 (55,9 millions d'euros), soit 31% des revenus du segment immobilier en 2006.

Au 31 décembre 2006, le patrimoine bâti propriété d'Aéroports de Paris se composait de 1.129.896 m² de surfaces hors œuvres nets ("**SHON**") correspondant à 1.037.879 m² de surface utile totale. Après déduction des surfaces des parties communes non facturées (environ 7.800 m²) et des surfaces des bâtiments obsolètes (un peu plus de 107.400 m² contre 64.000 m² en 2005), les surfaces utiles commercialisables représentent 930.471 m². Sur ce dernier total, Aéroports de Paris occupe 175.962 m² utiles pour ses besoins propres. Le solde, soit 754.719 m², est destiné à être loué à des tiers. Sur ce solde, le taux d'occupation des tiers était de 89,6% au 31 décembre 2006, soit 676.095 m² effectivement loués. Ces 676.095 m² de bâtiments loués à des tiers se répartissent de la façon suivante :

- environ 79% 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 20% de bâtiments de bureaux, locaux industriels, locaux d'activité;
- 1% de lieux de vie.

Par rapport à 2005, les surfaces de bâtiment louées à des tiers ont globalement diminué de 38.862 m², correspondant pour environ 32.000 m² à des fins de baux sur la plate-forme de Paris - Le Bourget (notamment la fermeture en vue de sa réhabilitation du hangar K1 pour environ 14.000 m² et des destructions de bâtiments vétustes pour le solde), et pour environ 9.000 m² sur la plate-forme de Paris - Orly. Pour cette dernière, il s'agit d'une correction purement technique, suite à un relevé précis des surfaces de la zone industrielle nord (base de maintenance Air France), sans conséquence ni sur les loyers perçus ni sur les surfaces effectivement louées. Les surfaces louées aux tiers ont en revanche cru de 2.500 m² sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

Les surfaces louées à Aéroports de Paris ont en revanche augmenté de 15.900 m² en 2006, suite à la mise en place de la refacturation interne de parties communes qui jusqu'alors ne l'étaient pas. Cette refacturation explique notamment la hausse du chiffre d'affaires interne du segment immobilier en 2006 par rapport à 2005.

Dernier élément significatif pour 2006 par rapport à 2005, le reclassement en surfaces obsolètes d'un certain nombre de grands ensembles pour mieux coller à la réalité du parc immobilier d'Aéroports de Paris. Il s'agit notamment pour 14.000 m² du hangar K1 à Paris - Le Bourget dont la rénovation lourde va être engagée en 2007, et pour 29.000 m² de hangars inoccupés et de bâtiments vétustes à Paris - Orly, dont la démolition est programmée.

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.

Par ailleurs, la quantité de terrain urbanisable disponible, le plus souvent sous la forme de grandes unités foncières d'un seul tenant, pour la plupart libres d'occupations antérieures et bénéficiant des infrastructures et réseaux des plates-formes, représente une opportunité d'implantation pour des entreprises recherchant ce type de surfaces en proche couronne parisienne, par exemple pour y regrouper des entités tertiaires dispersées sur l'ensemble de l'Île-de-France, ou pour des activités de logistique et de messagerie.

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; et
- l'optimisation des risques et des engagements financiers.

Sur la période 2006-2010, le Groupe a annoncé vouloir aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares, qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette (SHON) de plus de 315.000 m² dont environ 150.000 m² à Paris - Charles de Gaulle, 150.000 m² à Paris - Orly et 15.000 m² 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 m²) et les 30 autres hectares accueilleraient des produits de type de diversification (pour une surface SHON d'environ 230.000 m²).

Le Groupe estime que la construction de ces immeubles représentera un coût d'investissement total d'environ 543 millions d'euros, qu'Aéroports de Paris pourrait supporter à hauteur d'environ un quart. Par rapport à 2005, l'estimation du coût de ce programme de développement a augmenté (il avait été estimé à 460 millions d'euros en 2005) pour mieux prendre en compte la nature des produits qui y seront développés, notamment l'extension d'un hôtel à Paris - Charles de Gaulle et l'extension des bâtiments FedEx.

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 commerces hors aérogares ou des services. D'autres programmes, concernant des produits tels que des bureaux, des hôtels ou des locaux d'activité, pourront faire l'objet de partenariats avec Aéroports de Paris, dans des proportions variables.

Sur le total des 315.000 m², Aéroports de Paris envisage ainsi de construire lui-même environ 48.000 m², tandis que les 267.000 m² restant seraient construits par des promoteurs et des investisseurs extérieurs à Aéroports de

Paris, avec, le cas échéant, en fonction des opportunités et optimisations financières, une participation minoritaire d'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.

En 2006, Aéroports de Paris a mis en location à des tiers un total de 24,8 hectares de terrains (Cité des personnels navigant, base de maintenance du hub et hangar A380 pour Air France et extension des aires de stationnement pour FedEx sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et centre de tri régional de La Poste sur l'aéroport de Paris - Orly). Sur ces terrains, ces tiers construiront un total de 107.200 m² SHON de bâtiments. Aéroports de Paris ne participera pas, aux cas d'espèce, à la construction de ces bâtiments, ni à leur financement.

En 2006, Aéroports de Paris a investi 16,4 millions d'euros pour le développement immobilier, dont un peu plus de 8 millions d'euros pour la viabilisation des parcelles louées à des tiers en 2006 (voir ci-dessus), le solde correspondant pour l'essentiel à la construction de la nouvelle gare de fret de Paris - Charles de Gaulle (voir ci-après).

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 et de l'activité de fret.

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 m² de SHON devraient être construits d'ici à 2010, dont un peu moins de 70.000 m² de fret, maintenance avions et autres activités liées à l'aéroportuaire, environ 72.000 m² de bureaux et locaux industriels et près de 8.000 m² d'équipements publics et de locaux de loisirs.

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, en cours de construction sur un terrain de 5,7 hectares loué à bail à Air France, et les nouvelles aires de stationnement FedEx, d'une surface totale de 3 hectares qui ont été livrées à l'automne 2006, ainsi qu'une résidence hôtelière sociale sur un terrain de 1,5 hectare loué en 2006. Dans le quartier Roissy Pôle la nouvelle cité des personnels navigants d'Air France a ouvert en mars 2006.

Au total, en 2006, Aéroports de Paris a mis en location à des tiers un total de 15,3 hectares de terrains sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle.

S'agissant des bâtiments à construire par Aéroports de Paris, l'année 2006 a vu le lancement du chantier de la nouvelle gare de fret, d'une surface de 22.600 m², qui vise à répondre à la forte demande pour ce type de produit. La nouvelle gare de fret ouvrira fin mai 2007.

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. La promesse de bail a été signée entre Aéroports de Paris et Unibail le 4 août 2006. "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 m² de SHON seront construits, dont plus de 115.000 m² de bureaux et locaux industriels, environ 20.000 m² de services et hôtels et environ 15.000 m² de bâtiments de fret.

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

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

Au centre de la plate-forme de Paris - Orly, Aéroports de Paris examine les conditions de réalisation d'un nouveau quartier d'affaires, Cœur d'Orly, dont l'ambition serait de proposer, à terme, un complexe hôtelier, un centre de congrès international et un pôle de services au sein d'un important programme immobilier tertiaire.

A cet effet, une consultation d'urbanistes a permis de sélectionner en novembre 2006 le cabinet d'architectes urbanistes chargés d'établir le plan d'urbanisme d'ensemble du projet. Le projet retenu prévoit d'unifier en un seul quartier les zones les plus attractives de la plate-forme aujourd'hui séparées par la route nationale N7, grâce à la création d'un pôle de vie et l'aménagement d'un axe transversal perpendiculaire à la RN7.

Aéroports de Paris entend par ailleurs continuer à soutenir l'accès à la plate-forme par les transports en commun, en particulier les projets de tramway Villejuif-Juvisy, déjà déclaré d'utilité publique et traversant du nord au sud le site de Cœur d'Orly ainsi que le projet de nouvelle gare TGV sur la plate-forme aéroportuaire

En mars 2007, une consultation de promoteurs investisseurs a été lancée par Aéroports de Paris pour la réalisation d'une première phase du projet Cœur d'Orly. Le programme de cette première phase, localisée sur une emprise de 15 hectares constructibles en bordure de l'accès principal (A106), jusqu'à l'aérogare Sud, développerait à terme environ 230.000 m² de surface hors œuvre de constructions. La consultation portera dans un premier temps sur un programme réparti de la manière suivante :

- bureaux haut de gamme d'une surface comprise entre 130.000 m² et 195.000 m² SHON ;
- complexe hôtelier intégrant un hôtel 4 étoiles et d'une surface comprise entre 24.000 m² SHON et 35.000 m² SHON ;
- pôle de commerces, services et loisirs d'une surface comprise entre 3.000 m² et 20.000 m² SHON ; et
- centre de congrès d'une surface comprise entre 13.000 m² et 25.000 m² SHON.

Compte tenu des délais de conclusion des baux à construction, de délivrance des permis de construire et de construction, les premiers immeubles pourraient être mis en service au cours de l'année 2010, à hauteur d'environ 70.000 m².

La réalisation de ce projet a nécessité la modification des plans d'occupation des sols des communes d'Orly et de Paray-Vieille Poste. Cette modification est effective pour Paray-Vieille Poste depuis décembre 2006 et depuis mars 2007 pour la commune d'Orly.

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 m² 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 a été menée en 2006 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, en cours de réalisation, pour une surface de 35.000 m² SHON, sur un terrain de 9,5 hectares loué à La Poste. Le quartier Sud Ouest sera ouvert à l'urbanisation en faveur d'activités de logistique. Enfin, une nouvelle gare de fret banalisée d'une surface de 15.000 m² ouvrira en 2008 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 est défini, sur lequel les premières opérations seront lancées au premier semestre 2007. 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 m² 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 après éliminations inter-segments de 126,2 millions d'euros en 2006, contre 128 millions d'euros en 2005. Ces activités représentent 4,6 millions de passagers traités au départ (contre 4,5 millions en 2005) et environ 40.000 touchées assistées en piste (stable par rapport à 2005) 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, Etihad, Air Méditerranée, XL Airways, Saudi Arabian, Norwegian et Air Berlin). 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, soustrait 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 667 au 31 décembre 2006 (contre 710 au 31 décembre 2005).

Outre les 667 employés d'Aéroports de Paris, 1.117 employés en contrat à durée indéterminée du groupe Alyzia (contre 947 en 2005), soit au total 1.784 agents du Groupe (contre 1.657 en 2005), 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

Depuis son ouverture à la concurrence en 1998, le marché de l'assistance en escale à Paris subit une pression concurrentielle forte, exercée par les différents opérateurs qui cherchent à s'installer sur les plates-formes parisiennes, qui occupent une position de premier plan sur le marché aéroportuaire européen. Ces opérateurs sont en général des groupes internationaux, présents dans tous les métiers de l'assistance en escale, et disposant d'un réseau d'escale dans d'autres aéroports en Europe et dans le monde, ce qui leur donne un avantage compétitif certain, notamment pour servir les grandes alliances de compagnies aériennes, qui sont à la recherche de prestataires de service capables de les accompagner sur l'ensemble de leurs destinations.

Si la Commission européenne a, pour le moment, renoncé à mettre en œuvre une nouvelle obligation de libéralisation du marché de l'assistance en escale, Aéroports de Paris subit encore les conséquences de l'ouverture initiale du marché. Ainsi, en 2006, le renouvellement des licences de piste a donné lieu à l'arrivée, le 1^{er} décembre, d'un troisième opérateur, Orly Flight Service (groupe WFS), sur le terminal d'Orly Sud. Cet opérateur est désormais actif sur trois des terminaux sur lesquels le Groupe est présent. Par ailleurs, le renouvellement d'une licence d'opérateur sur le terminal CDG 1, fait aujourd'hui peser des incertitudes quant à la possibilité de l'arrivée d'un quatrième opérateur sur ce terminal.

Cette concurrence forte s'exerce dans un marché de l'assistance en escale globalement peu dynamique. Si le trafic aérien parisien est en effet en croissance, les compagnies aériennes ont pour objectif prioritaire d'utiliser les nouvelles technologies (notamment la dématérialisation des billets et l'auto enregistrement des passagers au moyen des bornes libre service et d'Internet) pour réduire leurs volumes d'assistance au sol. L'association internationale des compagnies aériennes (IATA), qui coordonne le programme "simplifying the business", estime ainsi que d'ici à 2008, près de 80% des enregistrements seront réalisés directement par les passagers par le biais des bornes libre-service et d'Internet, contre seulement 20% selon le mode classique.

Au niveau des prix de l'assistance en escale, la tendance est durablement à la baisse, les compagnies aériennes exerçant une pression tarifaire forte sur les assistants en escale, dans un contexte de forte concurrence entre elles, notamment du fait de la montée en puissance des compagnies à bas coûts sur les destinations européennes. Le regroupement des compagnies aériennes en alliances est également un moyen pour elles d'améliorer leur pouvoir de négociation face aux prestataires de service d'assistance en escale.

Dans ce contexte, la stratégie du Groupe consiste en :

- la création d'un pôle intégré de services aéroportuaires, filiale à 100% d'Aéroports de Paris. Cette société regrouperait l'ensemble des activités concernées. Cette création entraînerait la fin de l'activité d'assistance en escale exercée directement par la société Aéroports de Paris. Aéroports de Paris, détenteur des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes, sous traiterait entièrement la production au nouveau pôle intégré de services aéroportuaires. Ce pôle serait mis en place progressivement au cours du second semestre 2007. Il permettrait, en appliquant les standards d'emploi du marché, d'améliorer significativement les coûts de production;

- un plan d'actions commerciales, visant à lutter contre l'érosion continue du chiffre d'affaires de l'activité, à reconquérir des parts de marché ciblées, à sécuriser lorsque c'est possible, le portefeuille d'activités par des contrats suffisamment longs et à rechercher des contrats avec des compagnies aériennes dont les vols viennent atténuer les pointes d'activité, de façon à améliorer la productivité de l'ensemble; et
- 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.

Pour le Groupe, les bénéfices attendus de cette stratégie sont de demeurer un acteur de référence de l'assistance en escale sur les plates-formes parisiennes, avec une présence multi aéroports et un très bon rapport qualité prix. En particulier, la maîtrise des coûts de production que devrait permettre le pôle intégré vise à pouvoir offrir des prix réellement compétitifs pour une qualité de service au niveau des meilleurs, de façon à générer un chiffre d'affaires supplémentaire. L'amélioration de la compétitivité de cette activité doit notamment permettre de cibler de nouveaux segments dynamiques du marché, tels que le moyen courrier européen ou les transporteurs à bas coût. Dans ces conditions, le Groupe maintient son objectif de rétablir l'équilibre de cette activité à la fin de l'année 2008.

Le projet de création d'un pôle de services aéroportuaires a été présenté au comité d'entreprise d'Aéroports de Paris du 8 février 2007 et du 8 mars 2007, et aux différents comités d'entreprise des sociétés du groupe Alyzia entre le 15 mars 2007 et le 15 avril 2007. A cette occasion, Aéroports de Paris a indiqué que le projet de réorganisation envisagé ne se traduira par aucun départ contraint de la Société. L'engagement de la direction est de proposer à chaque collaborateur de l'Escale d'Aéroports de Paris, la solution la mieux adaptée à sa situation, à travers la négociation avec les organisations syndicales, d'un accord de gestion de l'emploi. Cet accord définirait en particulier les mesures d'accompagnement social permettant d'organiser les redéploiements au sein de la Société, les mobilités volontaires vers le pôle de services aéroportuaires et, pour les salariés qui le souhaiteraient, l'accompagnement de leurs projets personnels, tels que départ anticipé à la retraite, emploi salarié à l'extérieur du Groupe, création ou reprise d'entreprise, etc.

6.3.5. Autres activités

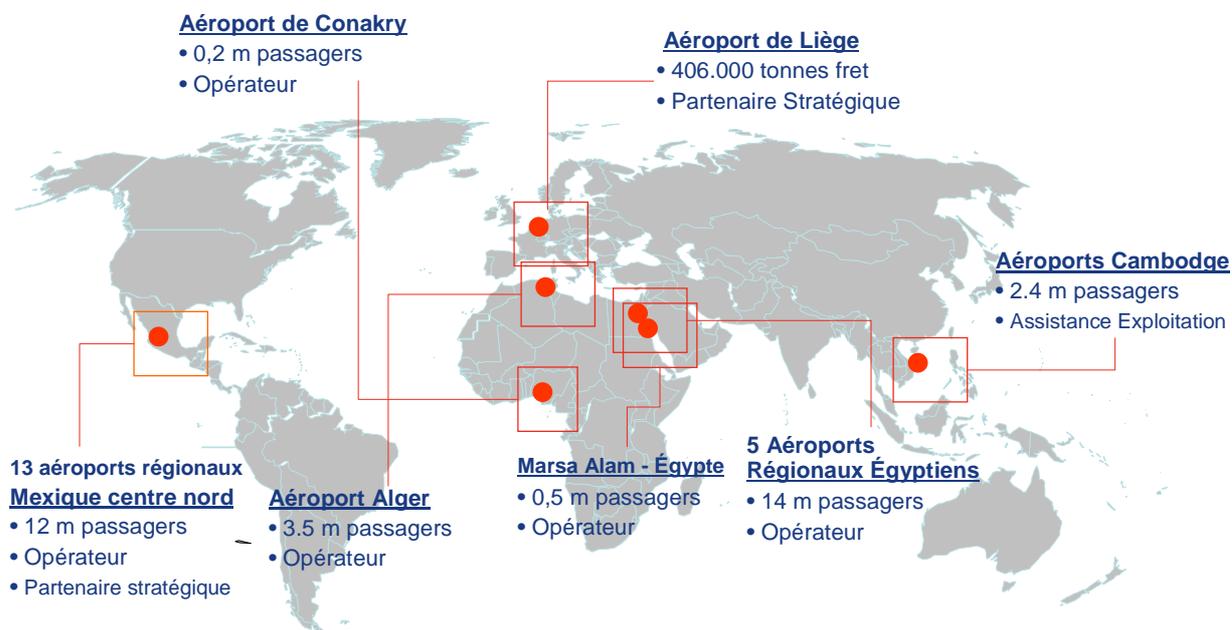
Aéroports de Paris exerce, directement ou au travers de filiales, diverses activités lui permettant de valoriser ses compétences, telles que le développement d'activités de gestion aéroportuaire ou d'ingénierie aéroportuaire à l'étranger, les services spécialisés de télécommunications et l'exploitation 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. La présence du Groupe dans le monde en matière d'exploitation aéroportuaire se fait au travers de sa filiale Aéroports de Paris Management ("**ADPM**").

En 2006, le chiffre d'affaires de ADPM s'est élevé à 8,1 millions d'euros auxquels s'ajoutent 4,2 millions d'euros de dividendes. La valeur nette comptable des participations représentait 164 millions d'euros dans les comptes consolidés au 31 décembre 2006.

La présence du Groupe dans le monde 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. Les effectifs moyens d'ADPM en 2006 étaient de 27 salariés.

Participations du Groupe à l'étranger

Depuis l'apport à ADPM de la participation détenue par Aéroports de Paris dans SETA en septembre 2006, l'ensemble des participations du Groupe dans des sociétés d'exploitation aéroportuaire est porté par ADPM. Les participations sont accompagnées de contrats de gestion, de conseil ou d'exploitation, dont le titulaire est 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 a apporté le 4 septembre 2006 à sa filiale ADPM sa participation de 25,5% dans la société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. ("SETA") pour une valeur totale de 22,6 millions d'euros. Aeroinvest, filiale du groupe mexicain ICA, dont la société holding est Empresa ICA S.A. de C.V 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 2000, SETA a acquis 15% du capital social de cette société et conclu avec elle un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. Suite à l'exercice d'une option l'autorisant à bénéficier de la totalité d'une augmentation de capital de 2% de GACN, SETA détient, depuis septembre 2006, 16,7% du capital social de GACN. Fin 2006, le gouvernement mexicain a cédé le solde de ses parts (48,0%) dans le cadre d'une introduction de GACN sur la bourse de Mexico et sur le NASDAQ. Le capital de GACN se répartit désormais entre 47,25% de flottant, Aeroinvest à hauteur de 36,05% et SETA à hauteur de 16,7%. Aeroinvest s'est engagé à voter comme SETA au sein des assemblées générales de GACN.

En 2006, le trafic des aéroports mexicains gérés par GACN a atteint 11,7 millions de passagers, en hausse de 11,2% par rapport à 2005.

- *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 cotés de Société de Leasing et de Financement (SLF) et de la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER). 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. Avec un trafic proche de 406.000 tonnes en 2006, l'aéroport de Liège-Bierset, est la 8ème plate-forme européenne en matière de fret et fait actuellement l'objet d'un important programme d'extension de ses infrastructures visant à accroître sa capacité d'accueil. Parallèlement la SAB a ouvert en avril 2005 un nouveau terminal passagers, d'une capacité de plus de 1 million de passagers, destiné essentiellement à traiter un trafic de type charter.
- *Guinée.* ADPM a conclu un contrat d'assistance technique entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007 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.
- *Cession en février 2007 de la participation du Groupe en Chine.* En février 2000, ADPM avait 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 était également à l'origine le partenaire stratégique de BCIA. Depuis la fin du partenariat avec Vinci Airports en 2004, la participation d'ADPM dans la BCIA avait été successivement ramenée de 9,9% à 6,6% puis à 6,27% en 2006 à la suite d'une augmentation de capital de BCIA intervenue le 4 octobre 2006. Cette participation a été vendue le 26 février 2007 pour un montant de 1.970,4 millions de dollars de Hong Kong, soit un montant net de frais et avant impôts d'environ 189 millions d'euros. La plus-value correspondante à cette cession devrait atteindre environ 108 millions d'euros sur l'exercice 2007.

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 participation au capital. 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 majeurs ouverts au trafic international pour une durée de six ans (Sharm el-Sheikh, Hurghada, Louxor, Assouan et Abou Simbel). Ces aéroports représentent un trafic supérieur à 13 millions de passagers. 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.* Dans la continuité du contrat d'assistance technique de deux ans conclu avec l'autorité aéroportuaire EGSA - Alger pour la mise en service au premier semestre 2006 du nouveau terminal de l'aéroport international d'Alger, remodelé par ADPi, ADPM a signé le 1^{er} Juillet 2006 un contrat de gestion d'une durée de quatre années renouvelables de l'aéroport d'Alger aux termes duquel ADPM assure le management de la nouvelle Société de Gestion de l'Aéroport. L'aéroport d'Alger a accueilli plus de 3,5 millions de passagers en 2006.
- *Cambodge.* Au Cambodge, ADPM a signé pour trois ans à compter du 1^{er} 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 dont le principal actionnaire est le groupe Vinci.
- *Arabie Saoudite.* ADPM a remporté en décembre 2006, en partenariat avec le groupe saoudien SBG, l'appel d'offres international relatif à l'exploitation du terminal Hajj de l'aéroport de Jeddah en Arabie Saoudite. L'aéroport de Jeddah accueille plus 16 millions de passagers par an, dont 4,8 millions dans ce terminal, dédié aux pèlerins à destination des lieux saints de l'Islam.

Stratégie

Dans un contexte de fort investissement et de croissance soutenue sur ses plates formes parisiennes, le Groupe entend limiter le niveau d'engagement financier nouveau qu'il affectera à son développement à l'international. Le portefeuille de participations actuel, ainsi que les fonds dégagés grâce à la cession de la participation dans BCIA, pourraient également être réinvestis sur de nouveaux projets à l'international, en complément de cet engagement limité et en fonction des opportunités.

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 continuera son intervention sous la forme de consortiums ou de participations minoritaires. Il pourra envisager une approche majoritaire sur un nombre très limité de projets. A ces prises de participations seront associés des contrats de gestion ou d'assistance technique justifiant de la compétence d'Aéroports de Paris en tant qu'opérateur aéroportuaire;
- 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 afin de limiter les risques. Ainsi, il privilégiera pour ses prises de participation des aéroports en Europe (France comprise), 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 2006 un chiffre d'affaires de 33,6 millions d'euros contre 27,5 millions d'euros en 2005.

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, dimensionnement des installations) 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 initiale, ADPi procède à l'élaboration d'avant-projets (ce qui recouvre la définition initiale des éléments techniques et l'évaluation du coût de l'ouvrage et la définition de l'image architecturale du bâtiment et de ses caractéristiques géométriques);
- dans la phase de conception détaillée et de préparation des dossiers de consultation des entreprises (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 construction, 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'équipements complexes non aéroportuaires, 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 couvert de Canton, le Centre des Arts Orientaux de Shanghai, ou bien encore le Grand Théâtre National de Chine à Pékin. ADPi réalise actuellement des prestations d'architecture et de maîtrise d'œuvre de deux immeubles de grande hauteur à Dubaï.

Dans le domaine aéroportuaire, ADPi dispose de 168 références dans 70 pays.

ADPi intervient géographiquement tant en France (usine d'assemblage final de l'Airbus A380 située à Toulouse, implication dans la construction des aéroports de Bordeaux-Mérignac ou de Nice, etc.) que dans le reste du monde (usine de montage de l'Airbus militaire A400M à Séville, nouvelle aérogare de l'aéroport Houari Boumediene à Alger, participation à la construction de terminaux à Dubaï, Moscou, Shangaï Pudong, Ho Chi Minh Ville, Bogota, etc.

En 2006, les effectifs moyens d'ADPi étaient de 200 salariés, dont 112 situés hors de France, la grande majorité sur des contrats locaux.

Sur le plan commercial, ADPi a réalisé une très bonne année 2006 avec un carnet de commandes signées au 31 décembre 2006 de 68,5 millions d'euros ce qui représente deux années de chiffre d'affaires de l'année 2006.

Une grande partie du chiffre d'affaires d'ADPi est actuellement issue d'activités dans le golfe Persique (environ 70% de son chiffre d'affaires en 2006) en raison d'une conjonction économique favorable dans cette région et d'une bonne implantation locale d'ADPi. Les principaux contrats sont, à Dubaï, la conception/supervision du terminal 3 / satellites 2 et 3, la base de maintenance de la compagnie Emirates (7 hangars A380 déjà construits), le nouvel aéroport international de Jebel Ali et les Tiara Towers. Au Qatar, le nouvel aéroport international de Doha et à Oman, ceux de Seeb et de Salala.

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

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 et l'Europe de l'Est); (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 (aérogares 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 75,1 millions d'euros en 2006 (contre 71,3 millions en 2005), dont 30,0 millions d'euros avec les entités du Groupe (contre 31,5 millions d'euros en 2005), avec un effectif moyen en 2006 de 247 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), en Suisse (aéroport de Genève) 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) et le Marché d'Intérêt National de Rungis.

Hub télécom se développe également au Maroc sur le nouveau port de Tanger et sur certaines zones d'activités et, à ce titre, a signé un accord le 20 décembre 2006 avec TMSA (Tanger Mediterranean Special Agency), en vue de constituer la société CIRES Télécom, qui sera, détenue à hauteur de 49% par Hub télécom et à hauteur de 51% par TMSA. Cette société aura principalement pour objet la conception et l'exploitation de réseaux de télécommunications ainsi que la commercialisation de services de télécommunication, notamment de services de télécommunications à valeur ajoutée. CIRES Télécom confiera à Hub télécom l'assistance à maîtrise d'ouvrage spécifique de son réseau ainsi que l'assistance pour le lancement de ses premières offres (Vidéosurveillance, réseaux locaux, services Internet, Radiocommunication, IPPBX, services d'hébergement et de contrôle d'accès).

Par ailleurs, le 7 juillet 2006, la société Bolloré Télécom dont Hub télécom est actionnaire à hauteur de 10,5%, s'est vue attribuer à l'issue de la procédure de sélection menée par l'ARCEP, des autorisations d'utilisation de fréquences Wimax sur douze régions françaises (Aquitaine, Auvergne, Bretagne, Corse, Franche-Comté, Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Picardie, Rhône-Alpes), et ce, afin d'exploiter des réseaux et des services Wimax. Suite à cette décision, différentes réflexions ont été engagées au cours du second semestre 2006 par les actionnaires de Bolloré Télécom afin de définir les modalités de lancement de la société.

Début 2007 représente le lancement officiel de Bolloré Télécom avec la nomination des deux principaux dirigeants. Les premiers chantiers vont démarrer avec le lancement de projets pilotes. Par la suite, à l'issue de ces derniers, les équipes dirigeantes définiront la stratégie de la société et le choix des équipementiers Wimax pour préparer les premiers déploiements.

Hub télécom qui sera chargée notamment des déploiements et de la maintenance des infrastructures Wimax sur certains sites d'activité complexes, pourra ainsi offrir à ses clients, notamment sur les sites aéroportuaires, dans la continuité du Wifi, des services spécifiques de haut débit "nomade". Ainsi, Hub télécom maîtrisera, en

complément de son réseau de télécommunications fixes, un réseau radio capable de supporter les prochaines évolutions technologiques de l'IP et de garantir à la société sa position de leader de services de télécommunications sur les sites complexes. Pour Hub télécom, la prise de participation au sein de Bolloré Télécom représente un investissement de 10 millions d'euros.

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).

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 de développer 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 Aelia (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 commerciales⁶⁸.

Lors de la création de la Société Distribution Aéroportuaire en 2003, Aéroports de Paris détenait 49% du capital et Aelia les 51% restants. Aux termes d'un accord signé le 28 juillet 2006, Aéroports de Paris a décidé d'augmenter sa participation dans le capital de la Société Distribution Aéroportuaire de 49% à 50% à compter du 1^{er} janvier 2007, Aelia détenant les 50% restants.

Aéroports de Paris et Aelia ont mis en place un pilotage bipartite et équilibré au travers d'un organe collégial dénommé "Comité", qui est composé de trois représentants de chacun des deux associés. Ce partenariat au sein de Société de Distribution Aéroportuaire doit bénéficier des synergies entre les deux partenaires dans de nombreux domaines : organisation des parcours des passagers, marketing et merchandising.

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

A sa création en 2003, la Société Distribution Aéroportuaire s'était vue confier la gestion des points de vente de l'aérogare 2 de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle pour les activités parfums - cosmétiques, les activités alcools - tabac et certaines activités gastronomie - confiserie exercées à titre d'activité complémentaire dans les points de vente alcools - tabac situés dans les terminaux A et D. A compter du 1^{er} janvier 2006, la Société exploite

⁶⁸ Voir paragraphe 6.3.2.8. Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris

également, pour ces mêmes activités, les points de vente situés dans l'aérogare 1 de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle (l'activité gastronomie n'y est exercée qu'à titre d'activité complémentaire des points de vente alcools - tabac).

Aux termes de l'accord du 28 juillet 2006, la Société Distribution Aéroportuaire gère également, depuis le 1^{er} novembre 2006, les points de vente du terminal 3 de l'aéroport Charles de Gaulle pour les activités alcools - tabac - parfums - cosmétiques et gastronomie, et depuis le 1^{er} janvier 2007, les points de vente des aérogares Orly Sud et Orly Ouest pour ces mêmes activités.

Les surfaces dédiées exclusivement à l'activité gastronomie sont exploitées par la Société de Distribution aéroportuaire depuis le 1^{er} janvier 2007 pour les points de vente situés dans le terminal F de l'aérogare 2 et seront exploitées à l'échéance des AOT en cours pour les points de ventes situés dans l'aérogare 1 et dans les terminaux B et C de l'aérogare 2.

Dans l'avenir, la Société assurera également l'exploitation de points de vente pour les activités alcools - tabac - parfums - cosmétiques du satellite 3 de l'aérogare 2 de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle, dont l'ouverture au public est programmée en juin 2007.

L'ensemble des contrats permettant à la Société Distribution Aéroportuaire d'exercer ses activités viendront à échéance le 31 décembre 2013. Cette échéance au 31 décembre 2013 sera éventuellement prolongée pour une durée maximale de 15 mois en fonction de l'atteinte ou du dépassement d'objectifs de chiffre d'affaires par passager fixés contractuellement pour les 6 années de l'accord.

Les actions de la Société de Distribution Aéroportuaire sont inaliénables pendant une durée de 10 ans à compter de son immatriculation soit jusqu'au 29 avril 2013. Toutefois, les statuts de la Société de Distribution Aéroportuaire offrent à chacun des associés la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses actions en cas de violation d'une clause statutaire, de mise en redressement judiciaire ou de réduction du capital de l'associé concerné en dessous du minimum légal. En outre, Aéroports de Paris bénéficie de la possibilité de provoquer l'exclusion d'Aelia en cas de perte du contrôle de celle-ci par le groupe Hachette Distribution Services ou en cas de résiliation ou expiration de l'ensemble des baux conclus avec Aéroports de Paris fixant les conditions d'occupation par la société du domaine aéroportuaire sur les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly.

Un système particulier de partage des bénéfices a été institué au sein de cette société commune lors de sa constitution. Les actions détenues par Aéroports de Paris lui donnaient 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 la Société de Distribution Aéroportuaire et de 49% pour la partie du résultat net supérieure à 3% du chiffre d'affaires net de cette société. A compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2007, chacun des deux partenaires de la Société de Distribution Aéroportuaire aura droit à 50% dans les bénéfices et les réserves de la société.

Le chiffre d'affaires total réalisé par la Société de Distribution Aéroportuaire s'est élevé à 203,7 millions d'euros en 2006 contre 163,8 millions d'euros en 2005, soit une hausse de 39,9 millions d'euros, dont 28,0 millions d'euros générés par les points de vente de l'aérogare 1 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. Sur cette même année, les redevances versées par Société de Distribution Aéroportuaire à Aéroports de Paris ont été de 73,1 millions d'euros (contre 60,2 millions en 2005), soit 34% de l'ensemble des redevances commerciales perçues par Aéroports de Paris. Le dividende versé à Aéroports de Paris a atteint 3 millions d'euros en 2006 (2 millions d'euros en 2005). Les effectifs moyens étaient de 546 personnes en 2006.

En 2007, le Groupe s'attend à une progression significative du chiffre d'affaires de Société de Distribution Aéroportuaire, compte tenu de l'élargissement de son périmètre d'intervention au terminal 3 de Paris - Charles de Gaulle et à l'aéroport de Paris - Orly. Les précédents concessionnaires des boutiques dont la gestion sera désormais assurée par la Société de Distribution Aéroportuaire ont enregistré un chiffre d'affaires 2006 de 13,6 millions d'euros pour le terminal 3 et 53,2 millions d'euros pour Orly.

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 2006, 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 25,6% du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2006, contre 23% en 2005⁶⁹.

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 plate-forme de Paris - Charles de Gaulle. Ces droits impliquent pour la Société d'obtenir une autorisation préalable des architectes pour tous travaux importants d'adaptation ou de modification des ouvrages. Une opposition de ces derniers pourrait aboutir, le cas échéant, à un retard ou à un blocage des projets de travaux sur lesdits ouvrages.

6.4.3. Evénements ayant sensiblement influencé les affaires ou la rentabilité d'Aéroports de Paris en 2006

Non applicable.

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.

⁶⁹ Voir paragraphe 4.1. Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

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 européenne⁷⁰, 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 2004⁷¹ 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 Communauté⁷².

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'Ile de France⁷³. 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.

⁷⁰ Voir paragraphe 6.3.4. L'escale

⁷¹ Voir paragraphe 6.3.2.7. La sûreté

⁷² Voir paragraphe 6.7.1. Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental

⁷³ Voir paragraphe 6.3.2.4. Aérodromes et héliports d'aviation générale

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 2006-2010⁷⁴.

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 aérienne. 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;

⁷⁴ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

- 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 aéroport, 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 aéroport 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 2005⁷⁵.

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 aéroport 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 aéroport 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 aéroport ou une partie d'un aéroport 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).

⁷⁵ Voir paragraphe 8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

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 aérodromes⁷⁶.

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.

⁷⁶ Voir paragraphe 6.7.1.1. Réglementation du bruit

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 plates-formes 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 11 octobre 2006).

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^{er} juillet 1901. Les membres de l'association sont des compagnies aériennes (Aigle Azur, Air France, Brit Air, CCM Airlines, Corse Air International, Europe Airpost, Regional Compagnie Européenne, XL Airways France) 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 référence, 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 0h00 et 23h59, heures locales, ainsi que la capacité par terminal qui est le flux maximal de passagers par heure au départ de chaque terminal ont ainsi été déterminées pour la saison d'été 2007 par arrêté du ministre des transports en date du 11 octobre 2006.

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 0h30 et 5h29 pour les arrivées et entre 0h00 et 4h59 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 (35.724 pour 2006/2007) pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public. L'information relative à la distribution de ces créneaux est disponible sur le site Internet du coordonnateur.

Le volume annuel de créneaux horaires librement utilisables par le groupe Air France - KLM, opérateur "historique" sur l'aéroport de Paris - Orly représente environ 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 août 2006, Air France était dépositaire avec son partenaire franchisé Brit Air de 59% 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, Aëris, 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.

La COHOR a distribué 2.812 créneaux horaires pour la saison aéronautique hiver 2005-2006 et 2.924 créneaux pour la saison aéronautique d'été 2006, complétés ensuite par 1.460 créneaux supplémentaires sur cette dernière saison. Pour la saison hiver 2006-2007, 3.328 créneaux ont été distribués. En septembre 2006, 2.460 créneaux supplémentaires, correspondants à des créneaux retournés par des transporteurs ainsi que des créneaux précédemment réservés à des obligations de service public et libérés par le ministre des transports, ont été distribués. Pour la saison d'été 2007, 1.460 créneaux ont été distribués à ce jour.

Enfin, la plate-forme de Paris - Orly est soumise la nuit à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00.

6.6.2.6. Sécurité aéroportuaire

Certification et normes techniques de sécurité

Les normes édictées par l'OACI relatives au régime de certification des aéroports 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 aéroports, elle-même codifiée dans le Code de l'aviation civile.

En application des articles L. 211-3 et R. 211-8 du Code de l'aviation civile et d'un arrêté du 8 septembre 2006, chaque exploitant d'un aéroport civil qui accueille plus de 750.000 passagers par sur des vols commerciaux doit ainsi détenir un certificat de sécurité aéroportuaire délivré par le ministre chargé de l'aviation civile. La délivrance du certificat, pour une durée maximale de 5 ans, est précédée d'une enquête technique sur les conditions et procédures d'exploitation de l'aéroport ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité, qui seront décrites dans un manuel d'aéroport. En cas de défaillance de l'exploitant d'aéroport, le ministre chargé de l'aviation civile peut notamment abroger ou suspendre le certificat ou encore prendre des mesures de restrictions de l'exploitation de l'aéroport concerné.

Deux arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile, en date respectivement du 10 juillet 2006 et du 4 août 2006, définissent les règles de sécurité portant sur la conception, l'aménagement et l'exploitation des aéroports, et auxquelles doit se conformer l'exploitant d'aéroport pour obtenir un certificat de sécurité aéroportuaire.

Les aéroports de Paris - Charles de Gaulle et de Paris - Orly entrent dans le champ d'application de cette réglementation et Aéroports de Paris est titulaire des certificats aéroportuaires nécessaires pour leur exploitation. Ces certificats ont été délivrés le 27 décembre 2006 pour une durée de cinq ans.

Prévention du péril aviaire ou animalier

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 aéroports, un service de prévention du péril aviaire dont l'objet est d'adopter les mesures propres à éviter les collisions entre les avions et les oiseaux.

Les mesures réglementaires d'application de la loi du 18 décembre 1998 ne sont pas en vigueur à la date d'enregistrement du document de référence. S'il est vrai que le décret n° 2007-432 du 25 mars 2007, qui étend d'ailleurs à l'ensemble des avions la mission de prévention des collisions avec les avions, fixe les modalités d'exécution de cette mission et confie l'organisation de celle-ci à l'exploitant d'aéroport (art. D. 213-1-14 et suivants du Code de l'aviation civile), ses dispositions ne sont encore applicables car :

- d'une part elles n'entrent en vigueur que le 1^{er} juillet 2007 pour les aéroports Paris - Orly, Paris - Charles de Gaulle et Paris - Le Bourget ou le 1^{er} septembre 2009 pour les autres aéroports exploités par Aéroports de Paris,
- d'autre part elles doivent être précisées à la fois par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et par des arrêtés préfectoraux, qui ne sont pas encore pris.

Ainsi, de manière temporaire, la lutte contre le risque aviaire reste réglementée par l'arrêté du 24 juillet 1989 relatif à la prévention du péril aviaire sur les aéroports 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'avion 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. A titre transitoire, l'absence des mesures réglementaires d'application de la loi du 18 décembre 1998 soulève une difficulté sur le plan de l'organisation du service de prévention du péril aviaire. En application 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 prévention du péril 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. La répartition des responsabilités entre l'Etat et Aéroports de Paris n'est en conséquence pas clairement déterminée

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. Les principes d'affectation actuellement en vigueur ont été approuvés le 7 mars 2006 par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

Aéroports de Paris a, en application de ce même 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 aéroports 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 aéroports 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 ou animalier, 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.

Accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite

En application du règlement (CE) n° 1107 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, Aéroports de Paris doit, à compter du 26 juillet 2008, se substituer aux transporteurs aériens pour s'assurer que les passagers handicapés ou à mobilité réduite bénéficient d'une assistance pour accéder aux services aéroportuaires et circuler dans les installations, y compris embarquer et débarquer des aéronefs. Cette assistance est gratuite pour les personnes concernées mais peut être financée par une redevance spécifique perçue sur les usagers de l'aéroport. Elle peut être fournie par un tiers désigné par l'exploitant d'aéroport.

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 Gaulle⁷⁷. 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

⁷⁷ Voir paragraphe 6.6.2.5. Attribution des créneaux horaires

finances rectificative pour 2003 n°2003-1312 du 30 décembre 2003. Mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2005 et recouvrée par la DGAC, son produit est ensuite versé aux exploitants d'aéroports, 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. L'article 41 de la loi de finances rectificative pour 2006 n°2006-1771 du 30 décembre 2006 en a relevé significativement les plafonds. A la suite de cette loi, l'arrêté du 30 décembre 2006 a fixé les tarifs 2007 de la TNSA à respectivement 22 euros par décollage pour l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle (inchangé par rapport à 2005) et 34 euros par décollage pour l'aéroport de Paris - Orly (contre 22 euros en 2005, soit une augmentation de 50%).

Depuis le 1^{er} 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).

Les collectivités locales peuvent demander à la DGAC à disposer de l'outil Vitrail. Aéroports de Paris effectue la prestation technique, pour le compte de la DGAC et dans le respect des exigences de sûreté formulées par le Secrétariat Général à la Défense Nationale. Un protocole spécifique, visé par la DGAC, est établi entre Aéroports de Paris et la collectivité locale au sein de laquelle le système de consultation est installé. Fin février 2007, six communes possèdent le terminal.

Deux associations de défenses des riverains contre les nuisances aériennes, le Collectif inter-associatif du refus des nuisances aériennes (Cirena) et l'Advocnar, ont chacune déposé une requête auprès du Conseil d'Etat aux fins d'annulation de la décision implicite de rejet du ministre des transports de leur demande tendant à adopter un arrêté ayant pour objet, (i) en ce qui concerne le Cirena, d'imposer une altitude minimale de survol sur les zones urbanisées du nord-ouest francilien et de limiter le nombre de mouvements annuels sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et, (ii) en ce qui concerne l'Advocnar, la mise en place d'un couvre feu de nuit sur ce même aéroport.

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. La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a ainsi introduit deux outils territoriaux de gestion de la qualité de l'air : le plan régional pour la qualité de l'air (**PRQA**) et le plan pour la protection de l'atmosphère (**PPA**). Elle a par ailleurs réaffirmé les objectifs du plan de déplacements urbains (**PDU**).

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 oeuvre 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 2006 pour Paris - Charles de Gaulle,

mars 2007 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, 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 d'accessibilité et de confort des arrêts de bus de l'aéroport de Paris - Orly, la réalisation en cours d'une gare routière au niveau du terminal d'Orly ouest et la réalisation d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) pour Aéroports de Paris (bureaux en libre service, déploiement de la visioconférence, participation à la semaine européenne de la mobilité, réalisation d'un intranet spécifique "transports et déplacements" à l'usage des salariés).

Dans le cadre de ce PDE, Aéroports de Paris a mis en œuvre fin 2006 un service de covoiturage inter-entreprises, conjointement avec l'Association pour le Développement Economique du Pôle Orly Rungis (ADOR) qui regroupe les principaux gestionnaires de zones d'activités situés autour du pôle d'Orly. Ce service est accessible aux près de 140.000 salariés situés dans le périmètre des pôles aéroportuaires de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle.

Les plans régionaux de la qualité de l'air ("PRQA")

Le président du Conseil Régional de l'Ile-de-France, par arrêté du 6 avril 2006, a installé la commission consultative du Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) le 11 mai 2006 en réponse aux obligations qui lui sont fixées par l'article L. 222-1 du Code de l'Environnement tel que modifié par la loi du 27 février relative à la démocratie de proximité de 2002. Ceci enclenche le processus de révision de ce plan. Aéroports de Paris y participe au titre "des activités contribuant à l'émission de substances susceptibles d'affecter la qualité de l'air".

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

L'article L. 222-4 du Code de l'environnement prévoit l'élaboration, à l'initiative de l'Etat, de PPA dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants, ainsi que dans les zones où les concentrations en polluants dépassent les valeurs limites réglementaires.

A la différence du PRQA qui fixe des orientations pour atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés à l'annexe I du décret n°98-360 du 6 mai 1998, un PPA fixe des objectifs de réduction de polluants atmosphériques pouvant conduire à envisager des mesures contraignantes à l'intérieur du périmètre délimité par le plan. Il doit être compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air.

Le PPA pour la région Ile de France a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 7 juillet 2006, après avoir été soumis à enquête publique en septembre - octobre 2005. Le plan comprend neuf mesures réglementaires qui complètent les réglementations existantes. Par ailleurs, trois grandes entreprises de transport (SNCF, RATP et Aéroports de Paris) ont formulé des objectifs 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. Les objectifs de ce plan, dont la réalisation dépend de la collaboration des tous les acteurs concernés en particulier les compagnies aériennes, sont les suivants :

- 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.

Aéroports de Paris remet annuellement un rapport à la DRIRE Ile de France faisant le bilan des actions entreprises dans ces cinq domaines cibles citées ci-dessus. En 2006, la maîtrise des consommations énergétiques en est l'élément central.

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 (tCO₂), 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 tCO₂ pour Paris - Charles de Gaulle, de 49.121 tCO₂ pour Paris - Orly et de 6.463 tCO₂ pour Paris - Le Bourget. En 2006, Aéroports de Paris a réellement émis 162.606 tCO₂ (contre 166.507 tCO₂ en 2005) - 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.

En 2008, le plan national d'affectation des quotas pour la période 2008-2012 (PNAQ II) entrera en vigueur. Dans cette perspective, Aéroports de Paris a participé aux travaux du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD) en vue de l'élaboration de la proposition de la République française auprès de la Commission européenne.

Le plan régional santé environnement ("PRSE")

Le gouvernement a adopté le 21 juin 2004 le premier plan national de prévention des risques pour la santé liés à l'environnement (PNSE). Ce plan d'actions permet de répondre aux engagements pris par la France au niveau international lors des conférences interministérielles organisées par l'Organisation Mondiale de la Santé. Il est institué par l'article L1311-6 du code de la santé publique (loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique).

Le PNSE détermine quarante-cinq actions à mettre en place entre 2004 et 2008 pour améliorer la connaissance, la prévention et la maîtrise des risques sanitaires liés à des facteurs environnementaux. Trois objectifs prioritaires sont fixés : garantir un air et une eau de bonne qualité, prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers, mieux informer le public et protéger les populations sensibles.

Une circulaire du 3 novembre 2004 définit les actions à mettre en œuvre au niveau local - sous la forme d'un plan régional santé environnement (PRSE) dans le cadre du plan régional de santé publique - pour détecter, prévenir et lutter contre les pollutions de l'environnement ayant un impact sur la santé. Pour l'Ile de France, le PRSE a fait l'objet d'une approbation du préfet de Région par arrêté du 18 septembre 2006. Aéroports de Paris a intégré le comité de pilotage sur la mise en œuvre de la fiche 6bis du PRSE de l'Ile-de-France relative à l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile de France. Les travaux, placés sous l'égide du préfet du Val d'Oise, ont débuté le 22 mai 2006.

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 m³ 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 6,29 millions de m³ qui ont été collectés et rejetés en 2006 avec une production de boues d'épuration pâteuses de l'ordre de 25,3 tonnes; ces boues sont ensuite recyclées en compost et valorisées en agriculture. 2.092 tonnes de boues liquides ont été 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.

Par ailleurs, une demande de modification de l'arrêté d'autorisation de rejet des eaux pluviales actuel permettant un débit modulé en remplacement du débit fixe autorisé actuellement pour l'aéroport a été déposé en Préfecture de Seine et Marne en Septembre 2006 par Aéroports de Paris; une enquête publique doit avoir lieu en 2007.

Pour Paris - Le Bourget ainsi que les aérodromes d'aviation générale, un travail de mise en conformité au titre de la loi sur l'eau a été mené à partir de 2003. Le dossier de l'aéroport du Bourget a fait l'objet d'une enquête publique en 2006 et Aéroports de Paris a pour objectif d'obtenir un arrêté d'autorisation en 2007. Le dossier de l'aérodrome de Toussus-le-Noble doit faire l'objet d'une enquête publique en 2007.

Eaux usées

Les eaux usées produites sur les plates-formes d'Aéroports de Paris sont collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement départemental, pour un traitement par le SIAPP. Sur la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle, 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 est en place. Une telle procédure est en cours de mise en place à Paris - Le Bourget. 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. A ce titre, 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 2006, 55.986 tonnes de DIB ont été collectées par Aéroports de Paris (contre 57.437 tonnes en 2005).

Par ailleurs, depuis 2006, la collecte et le traitement des déchets dangereux (DD) peuvent également être confiés à Aéroports de Paris, au choix des entreprises clientes installées sur les aéroports de Paris – Orly et de Paris – Charles de Gaulle, grâce à l'obtention d'autorisations préfectorales de courtage de déchets. Aéroports de Paris fait exécuter la prestation par des sous-traitants, pour le compte des entreprises productrices clientes, ces dernières restant responsables de leurs déchets, jusqu'à leur complète élimination.

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 l'aéroport de 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 souterrain 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. Ce réseau fait l'objet d'un contrôle d'étanchéité quotidien. Si les cuves sont localisées historiquement directement sur l'aéroport dans le cas de Paris - Orly (9.380 m³ et 59.300 m³), elles sont à proximité de celui de Paris - Charles de Gaulle (nord-ouest - 202.539 m³). 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). A ce titre, les installations font régulièrement l'objet d'audits qualité et de conformité par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ("**DRIRE**").

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 (CLIC) autour des sites. Aéroports de Paris a participé en 2006 à la constitution du CLIC pour le dépôt de carburant situé sur la plate-forme de Paris - Orly, à l'initiative du préfet de l'Essonne. Le CLIC pour le dépôt à proximité de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle a pour sa part été constitué en décembre 2005, à l'initiative du préfet du Val d'Oise. Dans ce cadre, les travaux d'élaboration des plans de prévention des risques technologiques, tels que prévus par les articles L. 515-15 et suivants du Code de l'environnement, devraient débiter en 2007 pour les deux plates-formes.

Concernant le réseau de pipelines souterrain, 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 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). Des diagnostics supplémentaires sont prévus à l'occasion des programmes d'aménagement à venir, notamment pour l'opération Cœur d'Orly;

- 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);
- pour Paris - Le Bourget, une quinzaine de diagnostics ont été réalisés;

En 2006, des diagnostics ont également été engagés sur les aérodromes d'aviation générale, par exemple à Saint Cyr l'Ecole. Ils devraient être étendus en 2007;

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. Cette surveillance concerne également Paris - Le Bourget.

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).

6.7.1.7. *Amiante*

En matière de prévention du risque amiante, Aéroports de Paris a mis en place les mesures suivantes :

- le repérage de la présence d'amiante dans l'entreprise : l'ensemble des bâtiments où travaillent habituellement les salariés d'Aéroports de Paris a fait l'objet d'une recherche de présence d'amiante;
- la constitution de documents techniques : toutes les zones où l'amiante a été détectée ont été recensées (élaboration de Documents Techniques Amiante);
- la vérification de l'état de conservation de l'amiante dans les lieux où ce matériau a été repéré : aucune présence d'amiante "volatile ou friable", l'amiante repérée est "prisonnière" et ne présente pas de danger en l'état pour les salariés; et
- le désamiantage systématique des locaux dans lesquels des travaux sont engagés : appel à des entreprises extérieures agréées pour effectuer ces opérations de désamiantage.

Par ailleurs, Aéroports de Paris met actuellement en place des procédures de suivi d'une éventuelle exposition de ses salariés aux produits dangereux, dont l'amiante :

- par l'établissement du parcours du professionnel du salarié avant son entrée dans l'entreprise : questionnement sur les éventuelles expositions aux produits dangereux au cours de la visite médicale d'embauche;
- par l'élaboration d'un outil de traçabilité individuel du parcours professionnel du salarié au sein d'Aéroports de Paris.

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. L'aéroport de Paris - Le Bourget a obtenu cette certification en 2005. Les audits de suivi effectués en 2006 pour Paris - Orly et Paris - Le Bourget n'ont pas révélé de non-conformité. L'audit de suivi pour Paris - Charles de Gaulle, mené en janvier 2007, a conduit au même résultat.

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 plateformes 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 2006, 3,6 millions d'euros au titre de la surveillance environnementale (bruit, eau, air) et 4,0 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 (3,5 millions d'euros), le traitement des eaux pluviales (7,5 millions d'euros) et la collecte et l'élimination des déchets banals et dangereux (7,6 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. Cet exercice de notation globale sera reconduit en 2007, sur le même périmètre.

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 ;
- en 2006, mis en œuvre le co-voiturage, moyen de concilier les besoins de mobilité de ses salariés avec le souci de sécurité, d'environnement et d'économie. Ce dispositif est accessible aux 63.000 salariés du pôle Orly - Rungis et aux 80.000 salariés situés sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle. Son objectif est d'éviter le rejet dans l'atmosphère de 4.000 tonnes de CO₂ par an ;
- 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.

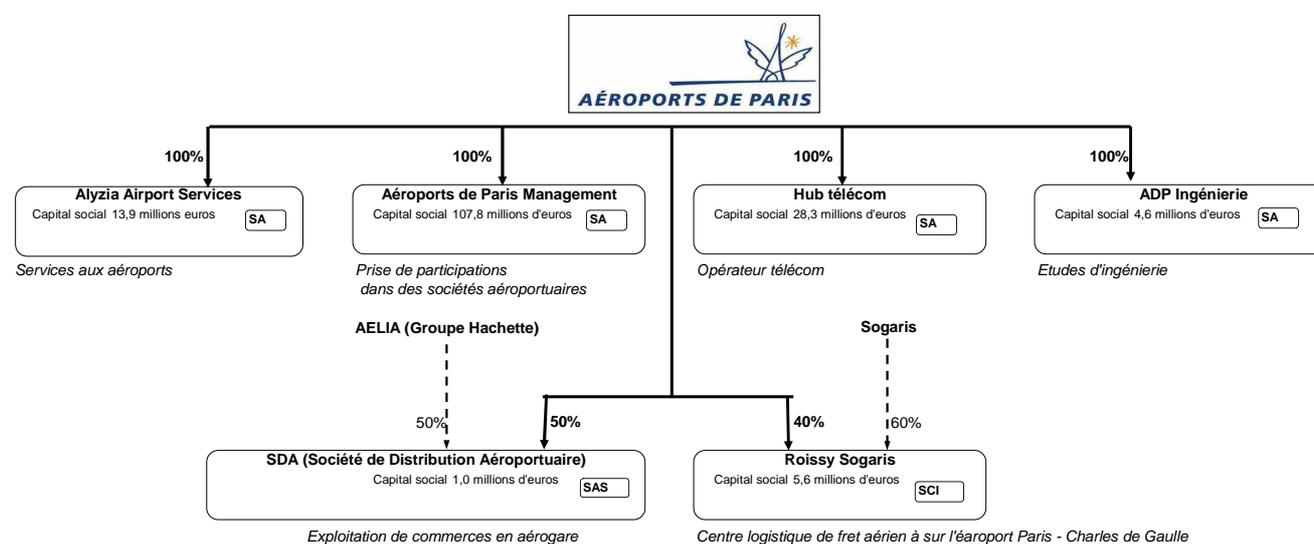
Placée sous l'égide de la Fondation de France et présidée par le Président-directeur général de la Société, la Fondation Aéroports de Paris a été créée en mars 2003 avec pour mission d'apporter une aide financière à des associations géographiquement proches des aéroports parisiens qui souhaitent réaliser 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 lie avec la Fondation de France sur la période 2003-2005, la Fondation Aéroports de Paris était dotée d'un budget annuel de 530.000 euros. A compter de 2006, ce budget annuel a été porté à 590.000 euros. En 2006, la Fondation Aéroports de Paris a engagé 516.000 euros et a soutenu 57 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 référence.

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 référence. Les éléments financiers concernant ces sociétés figurent au Chapitre 9⁷⁸. Aucun mandataire social d'Aéroports de Paris n'exerce de mandat social au sein des organes de direction des filiales du Groupe.

Organigramme simplifié des filiales et participations significatives d'Aéroports de Paris



SA : Société Anonyme
SAS : Société par actions simplifiée
SCI : Société civile immobilière

L'intégralité des sociétés faisant partie du périmètre de consolidation du Groupe est mentionnée à la note 36 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2006 présentée en annexe 1 au présent document de référence.

Informations relatives aux filiales

La présentation des activités des principales filiales du Groupe figure au paragraphe 6.3.4. "L'escale" pour Alyzia Airport Services et au paragraphe 6.3.5. "Autres activités" pour Aéroports de Paris Management, Hub télécom ADPi et SDA. La présentation des soldes intermédiaires de gestion des principales filiales figure au paragraphe 9.3. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2005 et 2006.

D'autre part, l'entreprise associée GIE Roissypôle est détenue par Aéroports de Paris à hauteur de 49%, par BNP Paribas à hauteur de 25,5% et par Société Générale à hauteur de 25,5%.

⁷⁸ 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

Organisation du Groupe

L'organisation du Groupe est assurée au travers du Comité Groupe comprenant comme membres permanents le Président-directeur Général, le directeur général délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur des filiales et participations et le directeur de la stratégie et de la qualité. D'autres directeurs d'Aéroports de Paris et les présidents et directeurs des filiales peuvent être conviés à ce comité en fonction de l'ordre du jour des réunions.

Dans le cadre des grandes orientations stratégiques définies par le Conseil d'administration, le Comité Groupe a pour objet de traiter des questions de stratégie des filiales, de périmètre du Groupe (acquisitions, fusions, cessions, partenariats) et de financement. Il examine également les performances financières et opérationnelles des principales filiales et participations.

Il s'est réuni 9 fois en 2006.

La Direction des Filiales et Participations a pour sa part assuré en 2006 le lien entre la stratégie du Groupe Aéroports de Paris et la stratégie des filiales, au travers notamment de l'évaluation de la pertinence des stratégies proposées par les 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.

En 2006, Hub télécom, ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Alyzia Airport Services ont signé des contrats d'objectifs avec Aéroports de Paris pour formaliser leurs orientations stratégiques et leurs relations avec la maison mère. Ces contrats, établis pour la période 2006-2008, sont déclinés en plan d'affaires assortis d'indicateurs de suivi, ces plans d'affaires devant être actualisés chaque année en fonction des résultats des sociétés.

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 référence, 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 2006, la valeur nette des terrains et aménagements (immeubles de placement compris) s'élevait à 71,4 millions d'euros, les constructions à 3.688,6 millions d'euros et les installations techniques et autres à 189,2 millions d'euros⁷⁹.

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 2006, 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.

⁷⁹ Voir notes 19 et 20 de l'annexe aux comptes consolidés 2006 figurant en Annexe 1 au présent document de référence

En conséquence de ce transfert, les reversements du Budget Annexe de l'Aviation Civile payés à Aéroports de Paris au titre des prestations rendues dans le domaine de la navigation aérienne et comptabilisés dans le segment Services aéroportuaires ont diminué de 7,6 millions d'euros par rapport à 2005⁸⁰.

D'autres conventions ayant le même objet ont été conclues avec :

- la Direction des Douanes, le 12 décembre 2006, pour un montant de 1.365.000 euros,
- la Direction Générale de l'aviation civile (au titre de la Gendarmerie des transports aériens), le 14 novembre 2006, pour un montant de 873.260,62 euros et
- la Direction de l'évaluation de la performance et des affaires financières et immobilières du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le 13 décembre 2006, pour un montant de 2.710.954,87 euros.

En conséquence de ce transfert, les loyers payés par les administrations publiques à Aéroports de Paris et comptabilisés dans le segment Immobilier ont diminué de 2 millions d'euros par rapport à 2005⁷⁶.

La plus-value de cession liée à l'ensemble des conventions décrites ci-dessus n'est pas significative car les actifs ont été cédés à la valeur nette comptable.

L'ensemble de ces conventions a donné lieu à un encaissement de 147,3 millions d'euros sur 2006⁸¹.

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 aéroportuaires⁸².

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 référence, 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 cas⁸³.

⁸⁰ Voir paragraphe 9.3.2 Chiffre d'affaires du Groupe

⁸¹ Voir paragraphe 10.2.4 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

⁸² 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

⁸³ 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 des exercices clos le 31 décembre 2006 et 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.

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 2005 et 2006.

Compte de résultat consolidé résumé 2005-2006

En millions d'euros	2005 ⁽⁶⁾	2006	2006/2005
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	1 920,8	2 076,8	+8,1%
EBITDA ⁽²⁾	598,6	664,7	+11,0%
Résultat opérationnel courant ⁽³⁾	337,5	390,9	+15,8%
Résultat opérationnel	360,9	333,9	-7,5%
Résultat net, part du Groupe ⁽⁴⁾	179,9	152,1	-15,5%
Résultat net, part du Groupe hors charges et produits non récurrents ⁽⁵⁾	167,7	200,6	+19,6%

(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 et à l'ouverture de capital.

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

(5) Charges et produits 2005 et 2006 non récurrents liés à l'accident du terminal CDG 2E, au redressement Unedic et à l'ouverture du capital. Par ailleurs, les charges et produits liés au transfert des actifs de la navigation aérienne ont également été retraités (voir paragraphe 8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris).

(6) Les comptes ont fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17 (voir la note 3.2 de l'annexe des comptes consolidés). Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. Le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie publiés en 2005 ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. L'incidence de ce reclassement s'élève 6,2 millions d'euros sur 2005.

9.2. Présentation générale

9.2.1. Introduction

Tendances sur la période 2003-2006

Sur la période 2003-2006, l'activité du Groupe et l'évolution de ses résultats ont été marquées par plusieurs facteurs, dont le principal est la reprise du trafic aérien.

- sur la période 2003-2006, le taux de croissance annuel moyen du trafic aérien a atteint +5,3% pour le nombre de passagers et +2,6% pour le nombre de mouvements d'avions, hors cargo. 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, et de nouveau en 2006, la hausse du trafic passager atteignant +4,85%. 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 des redevances aéronautiques: +5,5% au 1^{er} avril 2003, +5,5% au 1^{er} avril 2004, +4,0% au 1^{er} février 2005, +5,0% au 15 mai 2006;
- la création de Société de Distribution Aéroportuaire, en partenariat avec Aelia (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, 80,3 millions d'euros en 2005 et 99,8 millions d'euros en 2006, année qui a vu l'extension du périmètre d'intervention de cette société au terminal CDG 1 ;
- 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^{er} janvier 2003, puis à 8,20 euros par passager au 1^{er} janvier 2004, avant d'être ramené à 7,95 euros par passager au 1^{er} janvier 2005 et enfin de nouveau augmenté à 8,50 euros par passager au 1^{er} janvier 2006.

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. En 2006, la hausse de chiffre d'affaires a atteint 8,1%. Parallèlement à la croissance de son chiffre d'affaires, le Groupe a poursuivi sur la période 2003-2006 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%. Sur la période 2005-2006, le chiffre d'affaires a progressé de 8,1% et les charges courantes de 4,8%.

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. En 2006, le montant des investissements du Groupe a atteint le niveau historiquement élevé de 712,5 millions d'euros. 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.

L'augmentation du capital réalisée en juin 2006, pour un produit net de 583,5 millions d'euros, a permis de ramener ce ratio à 0,67, dans un contexte d'investissements particulièrement élevés. Cette augmentation du capital a également permis au Groupe de se désendetter.

Au 31 décembre 2006, l'endettement financier net du Groupe s'élève à un peu moins de 1,9 milliard d'euros, contre à 2,3 milliards d'euros en 2005. L'endettement financier du Groupe, qui s'élève à 2,4 milliards d'euros à la même date, se compose essentiellement d'emprunts obligataires (plus de 69% de l'endettement financier total) et d'emprunts bancaires (plus de 25% de l'endettement financier total). 39% des emprunts obligataires et 78% des emprunts bancaires ont une échéance supérieure à cinq ans et environ 6,2% 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 (un peu plus de 1,7 milliard d'euros en 2006, soit environ 75% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments, proportion stable par rapport à 2005). 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 2006. 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'avions⁸⁴.
 - 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.)⁸⁵.
 - 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'Ile 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

⁸⁴ 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

⁸⁵ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

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 de 177,1 millions d'euros en 2006, soit environ 7,7% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments (contre 7,9% en 2005), 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 175,7 millions d'euros en 2006, soit environ 7,6% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments (contre 7,4% en 2005 à méthode comptable identique), 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)⁸⁶.
- **Autres activités.** Ce segment, dont le chiffre d'affaires était d'environ 226,3 millions d'euros en 2006, soit environ 9,8% du total du chiffre d'affaires du Groupe avant éliminations intersegments (contre 9,4% en 2005), 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 2006, les quatre sociétés 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

9.2.3.1. 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.

⁸⁶ Voir paragraphe 6.3.3. Activités en matière immobilière

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, depuis le 15 mai 2006, la redevance passager payée pour un vol national était de 4,74 euros par passager au départ, tandis qu'elle s'élevait à 7,11 euros pour un vol à destination de la zone Schengen et à 12,70 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 2003-2006, le niveau moyen pondéré des tarifs a augmenté de 5,5% au 1^{er} avril 2003, 5,5% au 1^{er} avril 2004, 4,0% au 1^{er} février 2005 et 5,0% au 15 mai 2006 et se décompose comme suit par redevance.

Evolution	2003	2004	2005	2006
Redevance d'atterrissage	3,5%	3,4%	4,0%	1,6%
Redevance de passager	3,8%	6,5%	4,0%	7,2%
Redevance de stationnement	7,0%	9,0%	4,0%	6,7%
Redevance de carburant	5,5%	5,5%	4,0%	0,0%
Evolution moyenne	5,5%	5,5%	4,0%	5,0%

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 2006⁸⁷.

Recettes commerciales

Le chiffre d'affaires des commerces et services dépend notamment du nombre de passagers fréquentant les aéroports, 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 aéroports, 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

⁸⁷ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

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, un produit à recevoir est comptabilisé. 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. En 2006, la totalité de ces produits constatés d'avance a été reprise, à hauteur de 8,7 millions d'euros.

9.2.3.2. 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 2003-2006, 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 aérogares et les services de transport en commun sur les aérogares (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.

9.2.3.3. *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. Sur le périmètre régulé, Aéroports de Paris a communiqué à la commission consultative économique des aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle, en date du 12 décembre 2006, son programme d'investissement pour la période 2007-2011. L'année 2011 étant en dehors de la période d'application du CRE, les montants donnés pour cette année n'ont pas fait l'objet d'une contractualisation avec l'Etat et doivent donc être considérés comme des estimations prévisionnelles.

Sur la période 2007-2011, le montant des investissements prévus par Aéroports de Paris sur le périmètre régulé est égal à 2,373 milliards d'euros, en euros constants 2007. 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 décrue. 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.

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 2006 figurant en annexe 1 au présent document de référence.

9.2.3.4. 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. En 2006, la quasi-totalité des autres produits et charges est liée à l'opération d'introduction en bourse d'Aéroports de Paris.

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 2006 est de 418,3 millions d'euros. Les principales hypothèses retenues pour déterminer le montant des provisions sont détaillées à la note 10 de l'annexe aux comptes consolidés 2006 figurant en Annexe 1 au présent document de référence.

9.3. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2005 et 31 décembre 2006

9.3.1. Evolution du trafic

En 2006, Aéroports de Paris a accueilli 82,5 millions de passagers (y compris en transit) sur ses deux plates-formes principales, contre 78,7 millions en 2005, soit une croissance de 4,8%. La croissance des mouvements d'avions (fret inclus) a augmenté de 3,5%, soit 762.332 mouvements en 2006 contre 736.552 mouvements en 2005. Le tableau ci-dessous présente le trafic en 2005 et 2006 sur les plates-formes de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly :

	Passagers en 2005	Passagers en 2006	Variation (%)	Mouvements commerciaux en 2005	Mouvements commerciaux en 2006	Variation (%)
Paris - Charles de Gaulle	53,8 millions	56,9 millions	5,7%	513.674	532.961	3,8%
Paris - Orly	24,9 millions	25,6 millions	2,8%	222.878	229.371	2,9%
Total	78,7 millions	82,5 millions	4,8%	736.552	762.332	3,5%

Le tonnage de fret aérien traité sur les deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 2,24 millions de tonnes en 2006, y compris le courrier, contre 2,1 millions de tonnes en 2005, soit une augmentation de 6,7%.. 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 2,1 millions de tonnes en 2006, soit 95,1% 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

Les produits des activités ordinaires du Groupe ressortent à 2 076,8 millions d'euros en 2006, en hausse de 8,1% par rapport aux 1 920,8 millions d'euros réalisés en 2005. Environ 2% des produits du Groupe sont réalisés à l'étranger en 2006, principalement par les filiales ADPi et ADPM.

Ils se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006
Redevances aéronautiques	621,5	667,1
Redevances spécialisées	90,3	97,9
Activités commerciales	256,3	286,4
Parcs et accès	135,5	144,2
Prestations industrielles	61,0	68,7
Taxe d'aéroport	308,8	356,3
Recettes locatives	168,9	176,3
Assistance aéroportuaire	128,1	126,2
Autres recettes	144,4	147,0
Produits financiers liés à l'activité	6,2	6,6
Total	1 920,8	2 076,8

La croissance du chiffre d'affaires du Groupe en 2006 résulte principalement des facteurs suivants :

- une augmentation importante des redevances aéronautiques, qui ont représenté 32,1% du chiffre d'affaires du Groupe pour s'établir à 667,1 millions d'euros, soit une progression de 7,3% par rapport à 2005, résultant de la croissance du trafic et de la hausse des tarifs au 15 mai 2006,
- une augmentation importante de la taxe d'aéroport, qui a représenté 17,2% du chiffre d'affaires du Groupe pour s'établir à 356,3 millions d'euros, soit une progression de 15,4% par rapport à 2005, résultant des effets conjugués de la hausse du trafic et de la hausse des tarifs (de 7,95 euros au 1^{er} janvier 2005 à 8,5 euros au 1^{er} janvier 2006),
- une progression de 11,8% des recettes globales des activités commerciales, qui atteignent 286,4 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 4,4% et passent de 168,9 millions d'euros en 2005 à 176,3 millions d'euros en 2006. 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),
- des progressions significatives des redevances spécialisées (+8,5%) et des recettes des parcs et accès (+6,5%).

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 128,2 millions d'euros en 2005 à 126,2 millions d'euros en 2006, soit une baisse de 1,4%.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaires consolidé par segment en 2006 et son évolution par rapport à 2005 :

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Services aéroportuaires			
Redevances aéronautiques	621,5	667,1	+7,3%
Redevances spécialisées	95,4	103,7	+8,7%
Recettes commerciales	196,9	210,8	+7,1%
Parcs et accès	134,8	143,8	+6,7%
Prestations industrielles	60,6	68,8	+13,5%
Taxe d'aéroport	308,8	356,3	+15,4%
Recettes locatives	61,7	70,4	+14,1%
Autres recettes	121,0	105,5	-12,8%
Total services aéroportuaires ⁽¹⁾	1 600,6	1 726,3	+7,9%
Escale et prestations annexes ⁽²⁾	167,9	177,1	+5,5%
Immobilier ⁽³⁾	168,3	175,7	+4,4%
Autres activités ⁽⁴⁾	199,8	226,3	+13,3%
Eliminations intersegments	-215,8	-228,6	+5,9%
Chiffre d'affaires consolidé	1 920,8	2 076,8	+8,1%

(1) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 1.502,7 millions d'euros en 2005 et 1.627,3 millions d'euros en 2006

(2) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 128,2 millions d'euros en 2005 et 126,2 millions d'euros en 2006

(3) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 124,6 millions d'euros en 2005 et 127,5 millions d'euros en 2006

(4) Dont un chiffre d'affaires avec des clients externes au Groupe de 165,3 millions d'euros en 2005 et 195,8 millions d'euros en 2006

Services aéroportuaires

Les produits des activités ordinaires du segment Services Aéroportuaires s'établissent à 1 726,5 millions d'euros, en hausse de 7,9% par rapport à 2005. Ces produits se répartissent entre Paris - Charles de Gaulle pour 1 242,4 millions d'euros (+7,8%), Paris - Orly pour 456,5 millions d'euros (+8,5%) et les autres plates-formes pour 27,4 millions d'euros (-1,8%).

Les redevances spécialisées, catégorie qui regroupe les redevances accessoires (tris bagages, banques d'enregistrement, dégivrage) et autres prestations (accueils officiels, locations de réseaux) progressent de 8,7% à 103,7 millions d'euros. Cette évolution traduit pour l'essentiel la hausse des produits de tris bagages à la suite de la mise en service de nouveaux modules (TBR et STB à CDG2) et des produits des banques d'enregistrement. L'activité dégivrage, qui avait connu un niveau exceptionnel en 2005, est en retrait de 40,4%.

Les produits commerciaux du segment sont en hausse de 7,1% à 210,8 millions d'euros⁸⁸ tirés en particulier par des recettes publicitaires dynamiques et les efforts de développement de l'offre entrepris dans les terminaux, particulièrement sensibles dans les terminaux de CDG2 et d'Orly Sud, qui bénéficient en outre de la hausse du trafic sur les faisceaux internationaux. Les mesures de sûreté renforcées sur les faisceaux Etats-Unis, Grande Bretagne et Israël à partir d'août 2006 ont généré un manque à gagner cumulé de 1,9 millions d'euros sur les deux derniers trimestres de l'exercice 2006. Il convient de noter toutefois que la base de comparaison 2005 avait été affectée par la renégociation d'un contrat avec un exploitant d'espaces commerciaux se traduisant par l'émission d'un avoir.

Les recettes des parcs de stationnement automobiles sont en hausse de 6,7% à 143,8 millions d'euros. Cette évolution traduit la hausse des tarifs horaires (+7% à Paris - Charles de Gaulle, +4% à Paris - Orly) et la progression des abonnements qui compensent la baisse du taux de fréquentation, essentiellement à Orly. Le produit de la taxe d'aéroport, qui permet de financer les activités relatives à la sûreté, progresse de 15,4%, à 356,3 millions d'euros sous l'effet conjugué de la hausse du trafic et de la hausse tarifaire (de 7,95 € au 1^{er} janvier

⁸⁸ Voir également paragraphe 6.3.2.8 Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris

2005 à 8,5 € au 1^{er} janvier 2006). Cette évolution reflète en outre un complément de chiffre d'affaires suite à l'annulation sur l'exercice 2006 de produits constatés d'avance constitués sur les exercices précédents d'un montant de 8,7 millions d'euros.

Les prestations industrielles (fourniture d'énergie, de fluides, etc.) augmentent de 13,4% à 68,8 millions d'euros. Ces hausses résultent pour l'essentiel de la forte augmentation des prix d'achat de l'énergie, répercutée sur les prix de vente. Par ailleurs les volumes vendus sont en croissance pour l'électricité et l'énergie frigorifique, et en baisse pour l'énergie thermique, conséquence d'un hiver 2006 particulièrement doux.

Les recettes locatives, qui correspondent à la location de locaux d'usage en aérogares, sont en hausse de 8,7 millions d'euros (soit +14,1%) à 70,4 millions d'euros, en raison de l'ouverture de nouvelles surfaces, en particulier l'effet année pleine de la mise à disposition du satellite d'embarquement « aire Hôtel » de CDG E en juin 2005 et la location de surfaces supplémentaires pour des salons Air France. D'autre part, le transfert des redevances terrains des loueurs de véhicules depuis le segment Immobilier participe à cette augmentation à hauteur de 1,6 millions d'euros, ce qui représente 18,4% du montant de l'augmentation.

Les autres recettes correspondent essentiellement au reversement du Budget Annexe de l'Aviation Civile (BAAC) au titre des prestations rendues dans le domaine de la navigation aérienne (33,1 millions d'euros) et à des cessions intersegments (50,7 millions d'euros). Elles sont en retrait de 12,8% à 105,5 millions d'euros en raison de la baisse du reversement BAAC lié au transfert des actifs de navigation aérienne intervenu en 2005⁸⁹ (impact de -7,6 millions d'euros).

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires du segment services aéroportuaires par plate-forme :

<i>en millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Paris - Charles de Gaulle	1.151,9	1.242,5	7,8%
Paris - Orly	420,9	456,5	8,5%
Autres ⁽¹⁾	27,9	27,4	-1,8%
Total	1.600,6	1.726,4	7,9%

(1) Paris - Le Bourget, aérodromes d'aviation générale et divers.

Ces chiffres incluent les redevances aéronautiques pour un total de 667,1 millions d'euros. Celles perçues par la plate-forme de Paris - Charles de Gaulle ont crû de 7,0% en 2006, et celles perçues par la plate-forme de Paris - Orly ont crû de 7,9%. Dans les deux cas, le taux de croissance est proche de la hausse des redevances au niveau du segment dans son ensemble (7,3%). La croissance un peu plus forte du chiffre d'affaires de la plate-forme de Paris Orly s'explique notamment par le fait que la base de comparaison 2005 avait été diminuée 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

Sur l'exercice 2006, les produits du segment s'établissent à 177,1 millions d'euros, soit une hausse de 5,5% par rapport à l'exercice 2005. Cette progression reflète deux évolutions de sens inverse :

- d'une part, la baisse de 2,6 millions d'euros des produits des activités d'assistance en escale (-2%), la perte d'importants contrats au cours de l'année 2005 n'ayant pu être totalement compensée par l'arrivée de nouveaux clients en 2006,
- d'autre part, l'augmentation de 11,9 millions d'euros du chiffre d'affaires des activités de sûreté et des autres activités (+30%), qui traduit à la fois des effets de périmètre d'activité, le groupe ayant repris à travers sa filiale Alyzia Sûreté le contrat d'inspection filtrage passager d'Orly Sud jusqu'alors sous-traité à l'extérieur du groupe, et l'effet positif des ajustements tarifaires de fin d'année.

⁸⁹ Voir paragraphe 8.1 Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

Immobilier

Sur l'exercice 2006 les produits des activités ordinaires du segment s'établissent en hausse de 4,3% à 175,7 millions d'euros.

Si le chiffre d'affaires externe, hors charges refacturées, qui s'élève à 116,1 millions d'euros en 2006 contre 114,0 millions d'euros en 2005 est tiré par l'augmentation des surfaces louées compte tenu des nouveaux projets immobiliers (nouvelle cité du personnel d'Air France - KLM à Paris Charles-de-Gaulle, La Poste à Paris - Orly, projet Base de Maintenance Ouest), il est affecté par des évolutions de périmètre fonctionnel. En effet les recettes locatives se trouvent réduites par le transfert pour 1,6 millions d'euros des redevances terrains des loueurs de véhicules vers le segment Services Aéroportuaires et par la perte de chiffre d'affaires liée à la rétrocession à l'Etat de bâtiments occupés par les services publics pour 2 millions d'euros⁹⁰.

Les cessions internes, y compris les loyers payés par les filiales, s'établissent à 48,1 millions d'euros, en hausse (+9,8%) sous l'effet notamment de régularisation de loyers suite à des inventaires d'occupations domaniales. A l'inverse, les facturations internes au titre des prestations de maintenance d'actifs immobiliers sont en baisse.

Enfin, les produits du segment Immobilier incluent désormais les produits d'intérêts qui sont constatés au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17 et qui figuraient précédemment en produits financiers. Les chiffres de l'exercice 2005 ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. En année pleine, l'incidence de ce reclassement s'élève respectivement à 6,6 et 6,2 millions d'euros sur 2006 et 2005.

Autres activités

Sur l'exercice 2006, les produits du segment s'établissent globalement à 226,3 millions d'euros, en hausse de 13,3% par rapport à 2005.

La contribution d'Aéroports de Paris aux produits des activités ordinaires s'établit à 11,0 millions d'euros, en retrait de 17,3% par rapport à 2005. Cette évolution s'explique en particulier par des produits exceptionnellement élevés en 2005 qui ne se retrouvent pas en 2006, notamment des contrats export portés par Aéroports de Paris.

La contribution d'ADPi aux produits des activités ordinaires s'établit à 33,6 millions d'euros, en hausse de 23% par rapport à 2006 grâce aux nouveaux contrats tels que les Tours Tiara de Dubaï, les études du nouvel aéroport de Jebel Ali et de deux aéroports à Oman.

La contribution d'Aéroports de Paris Management aux produits des activités ordinaires est stable par rapport à 2005 à 7,9 millions d'euros.

La contribution de Hub Télécom aux produits des activités ordinaires s'établit à 74,0 millions d'euros, en hausse de 4,0% par rapport à 2005 grâce à la poursuite de la croissance des activités de transmission de données (réseaux d'entreprise et Wifi) qui compense la baisse des prix et des volumes sur la téléphonie fixe.

La contribution (part du groupe) de la Société de Distribution Aéroportuaire aux produits des activités ordinaires s'établit à 99,8 millions d'euros, en hausse de 24,3%, tirée par la hausse des ventes en boutique et par l'extension du périmètre d'activité au Terminal 1 de Paris - Charles de Gaulle, et ce malgré le renforcement des mesures de sûreté qui pénalisent les ventes sur les 2 derniers trimestres. Le manque à gagner est estimé à 1,9 millions d'euros (part du Groupe).

9.3.3. Charges opérationnelles courantes du Groupe

En 2006, les charges opérationnelles courantes du Groupe (hors dépréciation et amortissement) ont progressé de 4,8% pour atteindre un total de 1 470,7 millions d'euros (soit 70,8% du chiffre d'affaires), contre 1 403,3 millions d'euros en 2005 (soit 73,3% du chiffre d'affaires).

⁹⁰ Voir paragraphe 8.1 Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

Elles se détaillent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2005	% CA	2006	% CA	2006/2005
Charges de personnel	611,5	31,9%	648,1	31,2%	+6,0%
Achats consommés	106,2	5,5%	121,5	5,9%	+14,4%
Autres charges opérationnelles courantes	685,6	35,8%	701,1	33,8%	+2,3%
<i>dont sous-traitance</i>	299,0	15,6%	307,6	14,8%	+2,9%
Total charges opérationnelles courantes	1 403,3	73,3%	1 470,7	70,8%	+4,8%

Charges de personnel

Les charges de personnel progressent de +6,0% à 648,1 millions d'euros. Cette évolution s'explique essentiellement par la progression des effectifs des filiales (+25,5%) alors que les effectifs de la maison mère sont en léger retrait (-1,8%).

	2005	2006	2006/2005
Charges de personnel (<i>en millions d'euros</i>)	611,5	648,1	+6,0%
Effectifs moyens	10 294	10 816	+5,1%
Dont :			
ADP	7 709	7 571	-1,8%
Groupe Alyzia	1 972	2 502	+26,9%
Reste du groupe	613	743	+21,4%

La progression des effectifs du groupe Alyzia (+530 personnes) s'explique par la reprise du marché d'inspection filtrage d'Orly Sud, préalablement sous-traité à l'extérieur, par Alyzia Sûreté dont les effectifs progressent de 307 agents, et par le développement des activités pour le solde, soit +223 agents. Cette progression concerne principalement Aviance (+176 agents) et Alyzia Handling (+27 personnes).

La hausse des effectifs des autres filiales (+130 personnes) s'explique pour l'essentiel par la progression des effectifs de SDA (+75 personnes) du fait, en particulier, de l'extension du périmètre d'activité à CDG1, et par la croissance du personnel d'ADPi (+27 personnes) liée à l'accroissement de l'activité au cours de l'année et dont la moitié est le fait de personnels locaux.

L'évolution des charges de personnel de Aéroports de Paris SA provient essentiellement de :

- l'évolution de l'effectif moyen (-1,8%);
- les appointements, primes, gratifications, et plan de départ anticipé à la retraite (+2,0%);
- l'évolution du glissement vieillesse technicité (+2,1%).

Achats consommés

Les achats consommés progressent de 15,3 millions d'euros (+14,4%). La totalité de cette hausse découle de la hausse des prix de l'énergie et de la croissance de l'activité de SDA. Les achats de combustibles et d'électricité atteignent en effet 42,1 millions d'euros soit une progression de 10,0 millions d'euros (+31,2%) et les achats de marchandises de SDA atteignent 38,2 millions d'euros soit une progression de 7,5 millions d'euros (+24,5%).

Autres charges opérationnelles courantes

Les autres charges opérationnelles courantes s'établissent à 701,1 millions d'euros contre 685,6 millions d'euros en 2005. Elles évoluent poste par poste comme suit.

Les services extérieurs sont stables par rapport à 2005, à 524,6 millions d'euros. Ils se détaillent comme suit :

- Les dépenses de sous-traitance sont en hausse de +8,5 millions d'euros (+2,8%) et s'établissent à 307,6 millions d'euros,
- Les dépenses d'entretien et réparation sont en léger retrait de 1,0 millions d'euros (-1,3%) à 79,2 millions d'euros compte tenu de l'effort de rationalisation réalisé par les secteurs opérationnels,
- Enfin, les autres services extérieurs sont en retrait de 5,7 millions d'euros (-4,0%) à 137,8 millions d'euros, ce qui traduit globalement la démarche de maîtrise des charges engagée par le Groupe.

Les impôts et taxes progressent de 13,6 millions d'euros soit +11,9% à 128,4 millions d'euros. La taxe professionnelle qui s'établit à 49,6 millions d'euros augmente de 4,5 millions d'euros (+10,2%) en raison des mises en service effectuées en 2004. Les taxes foncières s'établissent à 38,2 millions d'euros et augmentent de 5 millions d'euros (+15,2%) en raison de la hausse des taux et des bases. Dans une moindre mesure, l'impact de la nouvelle redevance de contrôle sécurité perçue par la DGAC depuis septembre 2006 accentue le phénomène et s'élève à 1,1 millions d'euros.

Les autres charges d'exploitation restent stables à 48,1 millions d'euros et comprennent notamment les pertes sur créances irrécouvrables, dont une perte sur créance Air Lib entièrement couverte par la reprise des dépréciations antérieurement constatées, et les plus ou moins-values sur cessions d'immobilisations.

9.3.4. EBITDA, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel

Les dépréciations de créances nettes de reprises sont en amélioration de 8,4 millions d'euros à 25,2 millions d'euros et sont impactées par la reprise de provision sur la créance Air Lib, dont on retrouve la contrepartie en "autres charges d'exploitation".

Les dotations aux provisions nettes de reprises atteignent 38,5 millions, contre 4,7 millions d'euros en 2005. Elles comprennent des provisions pour litiges, pour un montant net de reprises de 12,5 millions d'euros, dont la plus importante est une provision constituée au titre du décalage dans la mise en service du Tri Bagages Est (ouverture prévue à l'automne 2007). Les autres provisions pour litiges ne sont individuellement pas significatives. Les autres provisions, d'un montant net de reprises de 26 millions d'euros, concernent divers risques clients et fournisseurs individuellement non significatifs, ainsi qu'une provision pour impôt liée au contrôle fiscal en cours⁹¹.

Si l'on ajoute les autres produits pour un montant de 28,7 millions d'euros, le solde net des autres produits et charges courantes s'établit à 15,4 millions d'euros, contre 33,7 millions d'euros en 2005.

Ceci permet à l'EBITDA d'atteindre 664,7 millions d'euros, contre 598,6 millions d'euros en 2005, soit une hausse de 11,0%.

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 2005 et 2006.

<i>En millions d'euros</i>	2005	<i>% CA</i>	2006	<i>% CA</i>	2006/2005
EBITDA	598,6	31,2%	664,7	32,0%	+11,0%
Dotations aux amortissements	-262,2		-273,9		
Dépréciations d'immobilisations, nettes des reprises	1,0		0,1		
Résultat opérationnel courant	337,5	17,6%	390,9	18,8%	+15,8%
Autres produits et charges non courants	23,5		-57,0		
Résultat opérationnel	360,9	18,8%	333,9	16,1%	-7,5%

⁹¹ Voir Note 3.1.5 de l'annexe aux comptes consolidés et paragraphe 12.1. Evolutions récentes intervenues depuis la clôture

EBITDA

La progression de l'EBITDA reflète l'effet conjugué de l'évolution dynamique du chiffre d'affaires et de la progression plus modérée des charges opérationnelles courantes. Cette évolution favorable permet au taux de marge brute de progresser de +0,8 point. Il passe de 31,2% en 2005 à 32,0% en 2006.

Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant est en forte progression à 390,9 millions d'euros soit une hausse de + 15,8% par rapport à 2005. Cette progression résulte d'une part de la croissance de l'EBITDA telle qu'expliquée ci-dessus et d'autre part de la hausse relativement modeste des dotations aux amortissements (+4,5%), et ce malgré une dotation exceptionnelle aux amortissements de 15,2 millions d'euros reflétant des travaux de réhabilitation et la démolition de bâtiments vétustes.

Le ratio Résultat Opérationnel Courant / Produits passe ainsi de 17,6% en 2005 à 18,8% en 2006, soit une progression de 1,2 point.

Résultat opérationnel courant par segment

La progression du résultat opérationnel courant est tirée par le segment services aéroportuaires, qui affiche une progression de 12,9% de son résultat opérationnel courant en 2006. Le tableau ci-dessous présente la ventilation du résultat opérationnel courant du Groupe par segment.

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Services aéroportuaires	377,4	426,2	+12,9%
Escale et prestations annexes	-10,9	-17,4	-59,6%
Immobilier	40,6	43,7	+7,5%
Autres activités	16,2	17,5	+8,0%
Éléments non affectés ⁽¹⁾	-85,9	-79,1	-7,6%
Résultat opérationnel courant	337,4	390,9	+15,8%

(1) Principalement frais de siège

Dans le segment services aéroportuaires, l'augmentation du résultat opérationnel courant reflète la bonne performance des deux plates-formes principales du Groupe : la contribution de Paris - Charles de Gaulle a augmenté de 8,8% pour atteindre 340,5 millions d'euros en 2006 contre 312,9 millions d'euros en 2005. Sur la plate-forme de Paris - Orly, le résultat opérationnel courant a augmenté de 26,0% et s'élève à 88,6 millions d'euros en 2006 contre 70,3 millions d'euros en 2005.

Le résultat opérationnel courant du segment Escale et prestations annexes s'établit à -17,4 millions d'euros en 2006 contre -10,9 millions d'euros en 2005. L'activité hors escale, notamment à travers la filiale Alyzia Sûreté s'établit à l'équilibre. Par contre, s'agissant de l'activité escale proprement dite, le Groupe n'a pas pu ajuster ses charges aussi vite et à proportion de la diminution d'activité à laquelle il est confronté.

Le résultat opérationnel courant du segment immobilier est en augmentation de 7,6% à 43,7 millions d'euros en 2006 contre 40,6 millions d'euros en 2005. Cette évolution favorable s'explique par deux éléments :

- d'une part, l'évolution favorable du chiffre d'affaires de 4,3%, tiré par l'augmentation des surfaces louées,
- d'autre part, la diminution des charges de 1,8% par rapport à 2005.

En ce qui concerne le segment Autres activités, la contribution de Société de Distribution Aéroportuaire s'établit à 4,1 millions d'euros, contre 3,8 millions d'euros en 2005, en hausse de 7,9%, en raison de l'extension de périmètre d'activités à CDG 1. La contribution d'Hub télécom ressort pour sa part à 7,5 millions d'euros en 2006 contre 11,3 millions d'euros, en baisse de 33,6% en raison de l'augmentation des charges de personnel et des dotations aux amortissements. La contribution d'ADPM ressort à 0,8 million d'euros contre 0,6 million d'euros en

2005. Les revenus des titres de participations, notamment ceux de BCIA, sont comptabilisés en produits financiers. Enfin, la contribution d'ADPi ressort à 1,3 million d'euros, contre -0,2 million d'euros en 2005.

Résultat opérationnel

Le solde négatif des autres produits et charges opérationnels s'établit à -57,0 millions d'euros, contre un solde positif en 2005 de 23,5 millions d'euros. Cet écart de 80,5 millions d'euros est la résultante de trois éléments principaux non récurrents :

- l'enregistrement en 2006 des charges liées à l'ouverture du capital pour un total de 52,8 millions d'euros : coût des avantages accordés par l'Etat au personnel dans le cadre de l'ORS (33,3 millions d'euros au titre de la décote de 20% et des délais de paiement), abondement accordé par l'entreprise (9,6 millions d'euros), frais liés à l'introduction en bourse (honoraires, dépenses de communication, frais techniques, etc.) nets de la part de ces frais imputée sur la prime d'émission (9,9 millions d'euros),
- une variation négative de -37,8 millions d'euros au titre des suites de l'accident du terminal 2E, qui s'était traduit en 2005 par un produit net de 33,6 millions d'euros notamment lié à un complément de produit d'assurance alors que l'impact est négatif sur l'exercice 2006 du fait de l'enregistrement de charges d'expertise pour 4,2 millions d'euros,
- en sens inverse, la non reconduction en 2006 de la charge UNEDIC de 10,1 millions d'euros enregistrée en 2005.

Compte tenu de l'impact de ces éléments non récurrents, le résultat opérationnel s'établit en baisse de 7,5% à 333,9 millions d'euros contre 360,9 millions d'euros en 2005.

9.3.5. Autres soldes intermédiaires de gestion

Résultat financier

Le résultat financier ressort à - 84,5 millions d'euros, soit une amélioration de 4,8% par rapport à 2005. L'évolution négative (-9,0 millions d'euros) du coût de l'endettement financier brut est plus que compensée par la progression des produits financiers (+12,5 millions d'euros) liée à l'amélioration de la trésorerie suite à l'augmentation du capital de 583,5 millions d'euros intervenue en juin 2006. Les autres produits et charges financières sont stables (+0,5 million d'euros) mais cela traduit une situation contrastée : alors que l'année 2005 enregistrerait un gain de change de 2,6 millions d'euros, l'année 2006 se solde au contraire par une perte de change de 1,6 million d'euros, soit un écart défavorable de 4,2 millions d'euros lié à l'évolution défavorable du dollar US sur certaines créances libellées en devises (essentiellement prêt d'actionnaire à la société de droit Mexicain SETA). Cette perte est partiellement compensée par la hausse des dividendes reçus des participations à l'étranger (+0,6 million d'euros à 3,1 millions d'euros).

Impôts sur les résultats

L'impôt sur les bénéfices du Groupe est en hausse de 6,1% à 100,8 millions d'euros. Le taux d'impôt effectif ressort à 40,43%. Le niveau élevé de ce taux provient principalement de charges fiscalement non déductibles.

Résultat net

Le résultat net part du Groupe est en retrait de 15,5% à 152,1 millions d'euros contre 179,9 millions d'euros en 2005. Hors impacts des éléments non courants liés à l'accident du terminal CDG 2E, aux cessions des actifs de la navigation aérienne, au redressement Unedic et aux charges liées à l'introduction en bourse, le résultat net se serait établi à 200,6 millions d'euros en 2006 contre 167,7 millions d'euros en 2005, soit une hausse de 19,6%.

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 2006 et établis conformément au référentiel IFRS. Les données financières relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2005 ont été établies selon les mêmes règles.

10.1. Présentation générale

Les besoins de trésorerie du Groupe sont couverts par un flux de trésorerie opérationnel important, complété en temps normal par des emprunts obligataires et bancaires, et s'agissant de l'exercice 2006, par une augmentation du capital. 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 2006, la dégradation du flux de trésorerie opérationnel (551,7 millions d'euros contre 647,3 millions d'euros en 2005) résulte de trois éléments : à la hausse, l'augmentation de l'EBITDA du Groupe, tel que décrit au Chapitre 9, à la baisse, le coût de l'ouverture du capital pour un total de 52,8 millions d'euros et enfin, le fait que l'année 2005 avait été marquée par un décalage favorable des paiements d'impôt sur les sociétés (28,9 millions d'euros payés en 2005 contre 110,6 millions d'euros en 2006).

L'ouverture du capital intervenue en juin 2006 s'est traduite par une augmentation des capitaux propres de 583,5 millions d'euros, ce qui a contribué à l'amélioration des flux de trésorerie provenant des activités de financement (125,6 millions d'euros contre 96,0 millions d'euros en 2005), et ce malgré des remboursements d'emprunts à hauteur de 316,2 millions d'euros.

Ces ressources ont permis au Groupe de financer des investissements corporels et incorporels à hauteur de 712,5 millions d'euros en 2006. L'endettement net est en retrait à 1.859,7 millions d'euros contre 2.297,7 millions d'euros en 2005. Le ratio Dette Nette / Capitaux Propres est en baisse à 0,67 contre 1,13 en 2005 compte tenu à la fois de la diminution de la dette nette et de l'accroissement des capitaux propres.

10.2. Flux de Trésorerie

Le tableau simplifié des flux de trésorerie se présente comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	2006/2005
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	653,5	551,7	-15,6%
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	-532,6	-555,5	+4,3%
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	96,0	125,6	+30,8%
Variation de trésorerie de d'équivalents de trésorerie	217,4	121,8	-44,0%

10.2.1. Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt

La capacité d'autofinancement opérationnelle du Groupe s'élève à 735,9 millions d'euros contre 663,9 millions d'euros en 2005, soit une augmentation de 72,0 millions d'euros. Cette évolution résulte principalement de deux éléments de sens inverse :

- le résultat opérationnel diminue de 27,0 millions d'euros entre 2005 et 2006,
- les charges sans impact sur la trésorerie progressent de 96,2 millions d'euros (dont 33,3 millions d'euros liées au coût des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS et 67,7 millions d'euros liés aux amortissements, dépréciations et dotations aux provisions).

10.2.2. Besoin en fonds de roulement

La variation défavorable du besoin en fonds de roulement (-73,6 millions d'euros) provient principalement de la diminution des dettes fournisseurs (pour 36 millions d'euros) et du décalage défavorable entre, d'une part, le montant restant à payer à l'Etat au titre des actions achetées par les salariés dans le cadre de l'ORS, et d'autre part, le montant restant à payer par les salariés au titre de ces mêmes actions. En effet, l'entreprise a payé à l'Etat le montant des actions achetées par les salariés et se rembourse auprès de ces derniers dans un délai maximum de 36 mois. L'échéancier de paiement de l'ORS est présenté dans la note 3 de l'annexe aux comptes consolidés qui figure en annexe 1 au présent Document de référence.

Le solde de la variation du besoin en fonds de roulement (soit 8,6 millions d'euros) provient de l'augmentation des créances clients et des stocks.

10.2.3. Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

Au total, les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles sont en baisse de 101,9 millions d'euros à 551,6 millions d'euros (-15,6%), ce qui s'explique principalement par la variation négative du besoin en fonds de roulement et par l'augmentation de 81,7 millions d'euros de l'impôt sur le résultat payé, lié à un décaissement d'impôt exceptionnellement faible en 2005.

10.2.4. Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement augmentent de 22,9 millions d'euros et s'établissent à 555,5 millions d'euros. Cette évolution provient de plusieurs éléments :

- à la hausse, de l'augmentation des investissements corporels (+133,6 millions d'euros) et de l'acquisition de la participation dans Bolloré Télécom par la filiale Hub télécom (+10,0 millions d'euros)
- à la hausse également, d'un produit non récurrent comptabilisé en 2005 suite à la cession des titres de la société France Handling au prix de 11,1 millions d'euros,
- en sens inverse, de l'augmentation des produits de cession d'immobilisations (+147,3 millions d'euros) notamment ceux liés à la rétrocession à l'Etat des actifs de la navigation aérienne et des bâtiments utilisés par les services publics⁹².

Le solde de la variation, soit 15,6 millions d'euros, provient essentiellement de la variation des fournisseurs d'immobilisations.

Les investissements corporels et incorporels se sont élevés en 2006 à un montant total de 712,5 millions d'euros, soit une augmentation de 23,1% par rapport aux investissements corporels et incorporels réalisés en 2005 pour 578,9 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 2006 un total de 693,0 millions d'euros. Les filiales du Groupe ont investi 19,5 millions d'euros, et en particulier Hub télécom a investi à hauteur de 13,6 millions d'euros. Cette répartition entre la société-mère et les filiales est similaire à celle observée au cours de l'exercice 2005 : Aéroports de Paris avait investi 559,6 millions d'euros et les filiales avaient investi pour 19,3 millions d'euros, dont 14,7 millions d'euros pour Hub télécom.

L'augmentation de 23,1% par rapport à 2005 reflète la poursuite ou le démarrage des projets de développement de capacité et de réhabilitation engagés par Aéroports de Paris⁹³.

⁹² Voir paragraphe 8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

⁹³ Voir paragraphe 6.3.2. Services aéroportuaires

Le tableau ci-dessous présente une ventilation des investissements du Groupe en 2006 et 2005 par projets principaux :

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006
Investissements de capacité, dont	254,0	386,7
Satellite S3	112,1	213,1
Reconstruction de la jetée du 2E	-	29,6
Piste 4 Orly	-	29,1
CDGVal	48,6	27,6
Tri bagages Est	16,7	6,5
Investissements de restructuration, dont	54,3	46,2
Réhabilitation de CDG1	41,8	32,5
Reconfiguration des circuits internationaux Orly Sud	-	7,4
Hall 2 Orly Ouest	12,5	6,2
Investissements de rénovation et qualité	167,7	155,5
Développement immobilier	7,6	16,3
Sûreté	30,9	41,1
FEST	62,6	66,7
Autres	1,8	
Total Groupe	578,9	712,5

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le CRE, qui couvrent la période 2006-2010, au titre du 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). Ce sont en effet ces investissements qui ont servi de référence à la détermination des paramètres tarifaires du CRE⁹⁴.

10.2.5. Flux de trésorerie provenant des opérations de financement

Les flux de trésorerie provenant des financements sont en hausse de + 29,6 millions d'euros (+ 30,8%). Cette évolution s'explique en particulier par le produit net de l'émission d'actions consécutif à l'augmentation du capital pour 583,5 millions d'euros. L'entreprise a en outre procédé à des remboursements d'emprunts pour un total de 316,2 millions d'euros en septembre 2006 dont 306,7 millions d'euros d'emprunts obligataires et payé des frais financiers, nets de produits financiers, à hauteur de 86,6 millions d'euros (contre 95,2 millions d'euros en 2005). Enfin, 63,2 millions d'euros ont été versés en 2006 au titre du dividende 2005.

10.3. Financement

L'encours de la dette financière du Groupe au 31 décembre 2006, y compris instruments financiers dérivés, s'établit à 2 428,7 millions d'euros, en baisse de 12,6%, contre 2 778,9 millions d'euros au 31 décembre 2005. L'endettement financier net (y compris instruments financiers dérivés) est en retrait à 1 859,7 millions d'euros au 31 décembre 2006 contre 2 297,7 millions d'euros au 31 décembre 2005

Le ratio dette nette / capitaux propres s'améliore et s'établit à 0,67 au 31 décembre 2006, contre 1,13 au 31 décembre 2005.

⁹⁴ Voir paragraphe 6.3.2.6 – "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires"

Le tableau ci-dessous présente la décomposition de l'endettement financier net du Groupe aux 31 décembre 2005 et 2006.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2006
Emprunts obligataires	2.016,2	1 683,8
Emprunts bancaires	623,3	618,5
Dettes financières de crédit-bail	28,0	21,9
Dépôts et cautionnements reçus	13,3	18,7
Autres emprunts et dettes assimilées	5,1	3,8
Intérêts courus non échus	74,8	66,5
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	0,4	0,3
Concours bancaires courants	7,0	6,1
Sous-total dettes financières	2.768,1	2.419,4
Instrument financiers dérivés passif	10,8	9,2
Endettement financier brut	2.778,9	2 428,7
Instrument financiers dérivés actif	(92,9)	(59,8)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(388,3)	(509,2)
Endettement financier net	2.297,8	1 859,7

Sur le total de l'endettement financier brut (hors instruments financiers dérivés passif) de 2 419,4 millions d'euros, 149 millions d'euros sont dus en 2007, 230 millions d'euros en 2008, 4 millions d'euros en 2009, 468 millions d'euros en 2010 et 410 millions en 2011. Les dettes financières d'une échéance supérieure à 5 ans au 31 décembre 2006 s'élèvent à 1.158 millions d'euros, soit 48% de l'endettement brut du Groupe. La quasi-totalité de la dette est libellée en euros.

Au cours de l'exercice 2006, Aéroports de Paris a notamment procédé :

- au remboursement de l'emprunt obligataire émis en 1996 d'un montant de 106,7 millions d'euros au taux de 6,00%;
- au remboursement anticipé sans pénalités de l'emprunt obligataire de 200 millions d'euros à taux variable émis en 2005.

Les filiales d'Aéroports de Paris n'ont procédé à aucun emprunt.

Le taux moyen pondéré d'intérêt sur les dettes du Groupe était de 4,46% par an avant couvertures et de 3,81% après couvertures. Au 31 décembre 2006, environ 74% de l'endettement financier du Groupe portait des taux fixes et environ 26% des taux variables, avant couvertures (58% de taux fixes et 42% de taux variables après couvertures).

10.4. Capitaux propres

Les capitaux propres du Groupe ont augmenté de 2.030,7 millions d'euros au 31 décembre 2005 à 2.786,8 millions d'euros au 31 décembre 2006, soit une augmentation de 37,2%.

Les principales variations de 2006, rappelées à la note 26 des comptes consolidés, sont les suivantes :

- l'augmentation du capital réalisée en juin 2006, pour un montant net de 40,8 millions d'euros;
- la constatation d'une prime d'émission d'un montant de 559,2 millions d'euros, ramenée à 542,7 millions d'euros à la suite de l'imputation de frais d'émission (nets de l'économie d'impôt correspondante) pour 16,5 millions d'euros consécutifs à l'augmentation de capital;

- la réserve de juste valeur, concernant principalement les titres BCIA (Chine) classés en actifs disponibles à la vente, a été augmentée de 52,4 millions d'euros et minorée de l'impôt différé correspondant pour 1 million d'euros, soit une augmentation nette de 51,4 millions d'euros;
- les écarts de conversion négatifs de 1,2 millions d'euros résultent de la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains dont le cours est passé de 0,079262 au 31 décembre 2005 à 0,069964 euros au 31 décembre 2006;
- en application de l'IFRS 2, les capitaux propres ont été crédités du montant de 33,3 millions d'euros au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS, en contrepartie de la charge équivalente enregistrée dans les Autres produits et charges opérationnels⁹⁵; et
- conformément à la décision de l'AGO du 18 avril 2006, un dividende de 63,2 millions d'euros a été versé en mai 2006 à l'Etat, alors unique actionnaire de la Société.

10.5. Engagements du Groupe

Engagements en matière d'investissements

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part d'Aéroports de Paris sont ceux décrits dans le CRE. Le détail de ces investissements est fourni au paragraphe 5.2.3. Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction au titre du périmètre régulé.

Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan donnés par le Groupe s'élèvent à 31,9 millions d'euros au 31 décembre 2006 contre 43,5 millions d'euros au 31 décembre 2005. Le tableau ci-dessous présente les engagements donnés par le Groupe aux 31 décembre 2005 et 2006.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2005	Au 31 décembre 2006
Avals, cautions	18,5	13,7
Garanties à première demande	11,4	11,2
Garanties actif et passif	2,8	2,9
Autres	10,8	4,1
Total	43,5	31,9

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.

Engagements sociaux

Les engagements sociaux du Groupe, avant prise en compte des actifs de couverture, s'élèvent à un montant total de 416,7 millions d'euros au 31 décembre 2006 contre 437,0 millions d'euros au 1^{er} janvier 2006. 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 2006, ces engagements étaient couverts par des provisions à hauteur de 418,3 millions d'euros.

⁹⁵ Voir note 3.1.1 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en annexe 1 au présent Document de référence

Une description détaillée des engagements sociaux et des principales hypothèses retenues pour la détermination de leur montant figurent en note 10.2 de l'annexe aux comptes consolidés 2006 figurant en annexe 1 au présent document de référence.

10.6. Immeubles de placement

Une évaluation des immeubles de placement du Groupe au 31 décembre 2006 établit une juste valeur de 1.076,6 millions d'euros contre 982,6 millions d'euros au 31 décembre 2005, la différence étant due principalement à la baisse du taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie (5,02% au 31 décembre 2006 contre 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 et de la prime de risque, moyennes qui entrent en compte dans la fixation du taux d'actualisation. La valeur nette comptable des immeubles de placement s'est élevée à 284,2 millions d'euros au 31 décembre 2006 contre 305,6 millions d'euros au 31 décembre 2005.

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 2006 figurant en Annexe 1 au présent document de référence. 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 titre⁹⁶.

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

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 2006, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2.353,0 millions d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires.

Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (swaps).

⁹⁶ 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*

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 millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2006		Au 31 décembre 2005	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe	1.801,2	1.411,0	1.930,7	1.540,4
Taux variable	618,3	1.008,5	837,4	1.227,7
Total emprunts et dettes financières hors dérivés	2.419,5	2.419,5	2.768,1	2.768,1

Le tableau ci-dessous décrit l'échéancier des actifs et des dettes financiers du Groupe au 31 décembre 2006.

<i>En millions d'euros</i>	< à 1 an	de 1 à 5 ans	> à 5 ans	Total
Actifs financiers	509,2			509,2
Passifs financiers	149,0	1.112,8	1.157,7	2.419,5
Différentiel	360,2	(1.112,8)	(1.157,7)	(1.910,3)

Swaps sur emprunts

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur au 31 décembre 2006.

<i>En millions d'euros</i>	< à 1 an	Entre 1 et 2 ans	Entre 2 et 3 ans	Entre 3 et 4 ans	Entre 4 et 5 ans	> à 5 ans	Total	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	15,2				200,0	175,0	390,2	32,5
Total	15,2				200,0	175,0	390,2	32,5

Il n'y a eu aucun changement de couverture entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2006.

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur au 31 décembre 2006.

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.

<i>En millions d'euros</i>	< à 1 an	Entre 1 et 2 ans	Entre 2 et 3 ans	Entre 3 et 4 ans	Entre 4 et 5 ans	> à 5 ans	Total	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe		53,4		150,0			203,4	15,6
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable	53,4	32,2					85,6	(8,5)
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe				150,0			150,0	10,1
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable		53,4		150,0			203,4	0,9
Total	53,4	139,0		450,0			642,3	18,1

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 2006 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 828 milliers d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 0,7 million d'euros sur l'exercice 2006.

Risque de change

La répartition des dettes financières par devises est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Au		Au	
	31 décembre 2006	31 décembre 2006	31 décembre 2005	31 décembre 2005
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Euros	2.388,3	2.419,5	2.733,3	2.768,1
US Dollars	31,2	-	34,8	-
Total emprunts et dettes financières hors dérivés	2.419,5	2.419,5	2.768,1	2.768,1

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).

La totalité de la dette en devise est couverte. Les autres risques de change provenant de l'activité internationale ne sont pas couverts mais ne sont pas significatifs.

Risque de liquidité

Aéroports de Paris est noté AA- par Standard & Poor's depuis juin 2006. La perspective est stable. La note a été abaissée de AA à AA- lors de l'introduction en bourse de la société en juin 2006.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris à l'exception de l'emprunt de 200 millions d'euros émis en 2005 et remboursé en 2006.

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.

Aéroports de Paris a souscrit des emprunts bancaires auprès de la BEI (encours de 549,2 millions d'euros au 31 décembre 2006) et auprès des Caisses d'épargne (encours de 68,9 millions d'euros au 31 décembre 2006). Les emprunts obligataires sont décrits au paragraphe 21.1.7 – "Titres non représentatifs du capital".

Les dettes du Groupe ne sont pas assorties de clauses 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.

Par ailleurs, 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. A cet égard, la concertation résultant du changement de statut d'Aéroports de Paris a donné lieu à un accord avec la BEI en mars 2007 n'impliquant pas de modification des conditions financières des emprunts correspondants.

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'Epargne.

Aucun de ces prêts ne bénéficie de garanties ou sûretés spécifiques. 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.

Au 31 décembre 2006, compte tenu du niveau de trésorerie du Groupe, Aéroports de Paris ne dispose d'aucune ligne de crédit confirmée ni de programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie.

Le risque de liquidité est détaillé en note 28.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés 2006 figurant en annexe 1 au présent document de référence.

Risque 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.

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 depuis 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, de ses partenaires et de ses futurs actionnaires.

La construction de la marque Aéroports de Paris repose sur une stratégie globale de communication axée en 2005 et 2006 sur le développement d'un discours institutionnel au travers de la mise en place de multiples supports et d'outils (mise en place d'une nouvelle signature, "le monde entier est notre invité", création d'une nouvelle identité visuelle et sonore, lancement de campagnes de publicité, refonte du site Internet, lancement d'un magazine grand public destiné aux passagers, etc.).

En 2006, la campagne de communication de l'ouverture de capital a permis de développer un discours de marque fondé sur les axes et potentiels de développement de l'entreprise.

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.

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, et la marque "Boutiques Aéroports de Paris" jusqu'en décembre 2009.

Par ailleurs, Aéroports de Paris détient, à la date d'enregistrement du présent document de référence, un portefeuille d'environ 120 noms de domaine dont notamment "adp.fr" et "aeroportsdeparis.fr". Aéroports de Paris a procédé également 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 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 2006

Tarifs des redevances aéroportuaires à compter du 1^{er} avril 2007

Conformément aux dispositions du IV de l'article R. 224-3 du Code de l'aviation civile, un avis a été publié le 26 février 2007 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 1^{er} avril 2007.

Il en résulte que, sur la période 2006-2007, le niveau moyen pondéré des tarifs augmente de 4,25% (contre 5,0% sur la période 2005-2006), conformément aux stipulations du CRE et se décompose comme suit par redevance :

<i>Evolution en %</i>	2006	2007
Redevance d'atterrissage	+1,6%	+1,7%
Redevance de passager	+7,2%	+5,8%
Redevance de stationnement	+6,7%	+5,6%
Redevance de carburant	+0,0%	+0,0%
Evolution moyenne	+5,0%	+4,25%

Évolution du trafic au premier trimestre 2007

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 2007 par rapport au trafic au cours des trois premiers mois de l'année 2006.

	Janvier 2006 - janvier 2007	Février 2006 - février 2007	Mars 2006 - mars 2007
Aéroports de Paris	+4,6%	+4,6%	+10,5%
Paris - Charles de Gaulle	+5,5%	+4,2%	+10,3%
Paris - Orly	+2,6%	+5,5%	+10,8%

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-dessous⁹⁷.

	Janvier 2006 - janvier 2007	Février 2006 - février 2007	Mars 2006 - mars 2007	T1 2006 - T1 2007
Francfort - Main	+3,0%	+3,8%	+8,9%	+5,4%
Amsterdam Schiphol Airport	+4,3%	+6,6%	+8,6%	+6,6%
BAA (trois aéroports)	+0,8%	+0,2%	+3,4%	+1,6%
Heathrow	-1,9%	-2,0%	+2,8%	-0,2%
Gatwick	+5,0%	+2,8%	+5,1%	+4,4%
Stansted	+4,3%	+3,0%	+2,8%	+3,3%
Madrid Barajas	+12,0%	+14,3%	nd	nd

Nd = non disponible à la date d'enregistrement du présent document de référence

⁹⁷ Source : communiqués de presse des sociétés concernées

Cession des titres BCIA par Aéroports de Paris Management

Comme indiqué au paragraphe 6.3.5.1- "Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger", le Groupe a cédé le 26 février 2007 l'intégralité de sa participation dans Beijing Capital International Airport Company Limited (BCIA) pour un montant net de frais et avant impôts de 188,9 millions d'euros. La plus value correspondante à cette cession devrait atteindre environ 108 millions d'euros sur l'exercice 2007.

Modification du régime des mutuelles santé pour les futurs retraités d'Aéroports de Paris

Comme développé au paragraphe 17.2.12 - "Les œuvres sociales" ci-dessous, le régime de mutuelle santé des futurs retraités de la société Aéroports de Paris sera modifié suite aux accords signés le 2 février 2007, accords qui mettent en place un contrat collectif de retraite par capitalisation auprès d'un organisme assureur, complété par la mise en place d'un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel.

L'impact comptable de ce dispositif sera déterminé sur la base des conditions précises du contrat collectif souscrit auprès de l'organisme assureur. La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif est qualifié comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés correspondants) et se traduira par une reprise de provision étalée sur la durée résiduelle d'activité des salariés.

Création d'un pôle intégré de services aéroportuares

Comme détaillé au paragraphe 6.3.4 - "L'escale" ci-dessus, Aéroports de Paris envisage de regrouper, d'ici fin 2008, ses activités d'assistance en escale au sein d'un pôle intégré de services aéroportuares, filiale à 100% de la société Aéroports de Paris. Cette solution permettrait de proposer aux compagnies aériennes clientes l'éventail complet des services d'assistance en escale.

Aéroports de Paris a indiqué que le projet de réorganisation envisagé ne se traduirait par aucun départ contraint de la Société. L'engagement de la direction est de proposer à chaque collaborateur de l'Escale d'Aéroports de Paris SA, la solution la mieux adaptée à sa situation, à travers la négociation avec les organisations syndicales, d'un accord de gestion de l'emploi. Le coût des mesures d'accompagnement social et le montant qui devra être provisionné au titre de l'exercice 2007 ne seront connus qu'au terme de cette négociation.

Contrôle fiscal sur les exercices 2003 et 2004

Au cours de l'exercice 2006, une vérification de comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004 a commencé. Elle porte sur la taxe sur les salaires, la taxe sur la valeur ajoutée et l'impôt sur les sociétés. Une proposition de rectification a été adressée à l'entreprise au 31 décembre 2006, portant sur l'exercice 2003 uniquement. Cette notification a fait l'objet d'une provision dans les comptes 2006. Le contrôle fiscal se poursuit en 2007.

12.2. Perspectives 2007

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. Pour 2007, l'évolution du chiffre d'affaires du Groupe et, par voie de conséquence, de son EBITDA, sera notamment marquée par les éléments suivants :

Hausse des redevances aéroportuares intervenue au 1^{er} avril 2007

Le taux moyen des tarifs de redevances a augmenté de 4,25% le 1^{er} avril 2007, début de la deuxième période tarifaire fixée par le CRE qui se terminera le 31 mars 2008⁹⁸.

⁹⁸ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuares

Augmentation de la taxe d'aéroport au 1^{er} janvier 2007

Depuis le 1^{er} janvier 2007, la taxe d'aéroport s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier (contre 8,5 euros par passager au départ et à 0,3 euro par tonne de fret ou de courrier en 2006). Le plafond de la taxe, tel qu'autorisé par la loi pour les aéroports exploités par Aéroports de Paris se situe, depuis la loi de finances rectificative pour 2006 qui a relevé ce plafond, à 9,5 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier⁹⁹.

Extension du périmètre de Société de Distribution Aéroportuaire à de nouveaux terminaux

Ainsi qu'il est dit au paragraphe 6.3.5.4 – "La distribution commerciale : Société de Distribution Aéroportuaire", le partenariat Société de Distribution Aéroportuaire étendra ses activités au terminal 3 de Paris - Charles de Gaulle et aux deux terminaux de l'aéroport de Paris - Orly. Cette extension devrait se traduire par une hausse significative de son chiffre d'affaires, et par voie de conséquence, du chiffre d'affaires réalisé par le Groupe sur le segment "Autres activités". L'impact sur les marges du segment sera en revanche beaucoup plus faible, compte tenu de la nature de l'activité de distribution concernée.

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 2006, le conseil d'administration du 14 mars 2007 a proposé à l'assemblée générale annuelle dont la date est prévue le 29 mai 2007, de voter la distribution d'un dividende de 93,0 millions d'euros, soit 50% du total du résultat net consolidé, part du Groupe, de l'exercice 2006, majoré des 33,3 millions d'euros correspondant au coût de la décote de 20% accordée par l'Etat aux salariés et anciens salariés du Groupe ayant souscrit des actions Aéroports de Paris dans le cadre de l'introduction en bourse de la Société. Ce dividende représente 0,94 euro par action, soit une augmentation de 27% par rapport au dividende 2005 payé en 2006 (pour mémoire, le dividende 2005 correspondait à un taux de distribution égal à 35% du résultat net consolidé, part du Groupe).

12.3. Objectifs du Groupe

Dans le cadre de son introduction en bourse réalisée en juin 2006, Aéroports de Paris s'est fixé certains objectifs quant à ses résultats. Ces objectifs ont été détaillés dans le document de base enregistré auprès de l'AMF le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036. Ces objectifs, résumés ci-dessous étaient fondés sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris. Ils ne constituaient pas des prévisions et Aéroports de Paris ne peut donner aucune garantie quant à leur réalisation.

En outre, les objectifs étaient 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'intégraient par hypothèse aucune correction relative au niveau de trafic, et ne prenaient 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 estimait 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 ;
- le Groupe entendait 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% entre 2005 et 2010. Sur ces bases, le Groupe se fixait 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 visait à se situer dans le haut de cette fourchette en 2010.

⁹⁹ Voir paragraphe 6.3.2.7. La sûreté

Sur la base des résultats enregistrés par le Groupe en 2006, le Groupe maintient son objectif 2010 de croissance de l'EBITDA.

Par ailleurs, et toujours dans ce même document, le Groupe affichait son objectif de rétablir à l'horizon 2008 l'équilibre d'exploitation de l'activité d'assistance en escale. La création d'un pôle intégré de services aéroportuaire, tel qu'il a été décrit au paragraphe 6.3.4. L'Escale du présent document de référence vise précisément à permettre l'atteinte de cet objectif, qui est maintenu.

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 tels qu'ils figuraient au paragraphe 12.3. Objectifs du Groupe du document de base enregistré auprès de l'AMF le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036 et tels qu'ils sont repris dans le présent document de référence, 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

Hypothèse d'une progression du trafic passager en 2007

Aéroports de Paris estime que le trafic passager sur les deux principales plates-formes parisiennes devrait progresser à un rythme compris entre 3,7% et 4,2% en 2007.

Evolution du chiffre d'affaires et de l'EBITDA

Sur la base de ces éléments, Aéroports de Paris anticipe que la croissance 2007 du chiffre d'affaires et de l'EBITDA sera supérieure au rythme de croissance du trafic sur l'exercice. Cette estimation est en ligne avec les objectifs détaillés par le Groupe au paragraphe 12.3 – "Objectifs du Groupe" du document de base enregistré auprès de l'AMF le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036.

Cette estimation est susceptible d'évoluer ou d'être modifiée 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" du présent document de référence aurait un impact sur les activités du Groupe et sa capacité à réaliser ses objectifs.

Voir le rapport des commissaires aux comptes sur ces perspectives, qui figure en annexe 6 au présent document.

13.2. Rapport des commissaires aux comptes sur les informations prévisionnelles

Voir annexe 7 du présent document de référence.

CHAPITRE 14

ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DESURVEILLANCE 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. 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.

Jusqu'à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 20 septembre 2006, le conseil d'administration de la Société comprenait 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.

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, le conseil d'administration de la Société est, jusqu'au 14 juillet 2009, composé de 21 membres, dont le tiers de représentants des salariés. La participation de l'Etat étant devenue inférieure à 90% du capital de la Société, les deux autres tiers sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires, sur proposition du conseil d'administration, sous réserve des représentants de l'Etat nommés par décret. L'Etat ayant nommé sept administrateurs par décret, l'assemblée générale des actionnaires du 20 septembre 2006, sur proposition du conseil d'administration, a ainsi nommé sept administrateurs.

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.

Le tableau suivant décrit la composition du conseil d'administration de la Société à la date d'enregistrement du présent document de référence.

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)
<u>Président-directeur général</u>				
Pierre Graff	59	19.09.2003 ¹⁰⁰	20.09.2006	Administrateur de la Régie autonome des Transports parisiens* Administrateur de SOGÉPA SA* Membre du Conseil économique et social* Président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil National du Tourisme* Membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale* 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

¹⁰⁰ 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)
Représentants de l'Etat				
Michel Adrien	51	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	51	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)
Jérôme Fournel	39	05.04.2007	05.04.2007	Directeur Général des Douanes et des droits indirects, au ministère de l'Economie, des Finances et de l'industrie* Président de la Masse des douanes*
Bertrand Galtier	48	22.12.2006	22.12.2006	Sous-directeur à l'intégration de l'environnement dans les politiques publiques (ministère de l'environnement et du développement durable)* Chef de bureau de la prospective et de la recherche en sciences humaines (ministère de l'environnement)
Eric Le Douaron	57	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
Rémy Rioux		08.03.2007	08.03.2007	Sous directeur Transports et Audiovisuel, Agence des Participations de l'Etat* Administrateur de la Régie autonome des Transports parisiens*
Francis Rol-Tanguy	57	08.11.2006	08.11.2006	Préfet, Directeur Régional de l'Equipement d'Ile-de-France* Administrateur de l'Etablissement public foncier régional* Administrateur de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne* Administrateur de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Défense* Administrateur de l'Etablissement Public d'aménagement du Mantois Seine Aval* Administrateur du Port Autonome de Paris* Administrateur de l'Agence de l'Eau Seine Normandie* Membre du Comité de Bassin Seine Normandie* Administrateur de l'Institut de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Région Ile-de- France* Administrateur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme* Directeur général délégué fret à la SNCF

Administrateurs nommés par les actionnaires en assemblée générale¹⁰¹

Olivier Andriès	45	10.06.2002	20.09.2006	Directeur exécutif en charge de la stratégie et de la coopération d'Airbus et membre du comité exécutif*
Vincent Capocanellas	40	09.07.2004	20.09.2006	Maire du Bourget* Président-directeur général de la SEMBO*

¹⁰¹ Catégorie dont fait également partie Monsieur Pierre Graff. Ces administrateurs ont été nommés par l'assemblée générale des actionnaires du 20 septembre 2006. Ils avaient été auparavant désignés en qualité de personnalité choisie en fonction de leurs compétences ou connaissances par décret du 22 juillet 2005.

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)
Bernard Irion	69	09.07.1999	20.09.2006	Vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris* Administrateur de SIPAC SA* 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	61	22.07.2005	20.09.2006	Associée, Aforge Finance* Directeur général de la société financière de Grenelle* Administrateur de La Poste* <i>Managing Director</i> de Deutsche Bank Associé-gérant de Lazard Frères
Marc Véron	58	09.07.2004	20.09.2006	Chargé de mission auprès de la présidence de la SNCF* Administrateur de SNCF Participations* Administrateur de Géodis* Administrateur d'Ermewa* Directeur général délégué "fret" de la SNCF Chargé de mission à la direction générale du groupe Alcatel Administrateur d'Alcatel Space
Gaston Viens	83	15.06.1976	20.09.2006	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*

Représentants des salariés

Nicolas Golias	42	03.06.2004	01.01.2006	Parrainé par le syndicat Sitcam-CGT (ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise)*
Jean-Luc Dauje	64	18.05.1999	22.07.2005	Parrainé par la Confédération française de l'encadrement CGC (CFE-CGC)*
Jean-Louis Guy	58	18.05.1999	22.07.2005	Parrainé par la fédération CGT-FO*
Antonio Pinto	36	03.06.2004	22.07.2005	Parrainé par le syndicat SPE-CGT (personnel d'exécution)*
Carole Leroy	46	03.06.2004	22.07.2005	Parrainée par la fédération CGT-FO*
Paul Vatin	64	24.05.1984	01.01.2006	Parrainé par le syndicat UNSA-SAPAP*
Brigitte Recrosio	56	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. Monsieur Didier Lallement, directeur général de l'aviation civile, et Madame Florence Rousse, 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 1^{er} mars 2007. Un contrôleur d'Etat assiste également au conseil d'administration¹⁰².

Les expériences en matière de gestion des personnes présentées ci-dessus et membre du comité exécutif sont indiquées au paragraphe 16.1.3. Le comité exécutif.

14.1.2. Directeur général délégué

Conformément aux stipulations de l'article 14 des statuts, le conseil d'administration du 20 septembre 2006 a nommé, sur proposition du Président-directeur général, Monsieur François Rubichon pour l'assister avec le titre de directeur général délégué. Monsieur Rubichon assumait déjà auparavant cette fonction depuis sa désignation par le conseil d'administration le 27 octobre 2005.

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	43	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

Les expériences en matière de gestion de Monsieur François Rubichon sont indiquées au paragraphe 16.1.3. Le comité exécutif.

14.2. Renseignements personnels concernant les membres du conseil d'administration et le Directeur général délégué

A la connaissance de la Société, il n'existe 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.

14.3. Conflits d'intérêt au niveau des membres des organes d'administration et de la direction générale

Conflits d'intérêt

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. Outre les dispositions du code de commerce applicables en matière de conventions réglementées, la Charte de l'administrateur annexée au règlement intérieur du conseil d'administration stipule que tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou de toute société de son groupe et doit s'abstenir de participer au vote de la délibération correspondante.

¹⁰² Voir paragraphe 18.5. Relations avec l'Etat et les autorités administratives

Arrangements ou accords sur la désignation des membres du conseil d'administration et du directeur général délégué

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.

Restrictions concernant la cession des actions

A la connaissance de la Société, il n'existe aucune restriction acceptée par un membre du conseil d'administration concernant la cession de leur éventuelles participations dans le capital social d'Aéroports de Paris, à l'exception des obligations d'abstention prévues par la réglementation boursière et le code d'éthique annexé au règlement intérieur du conseil d'administration et relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

Par ailleurs, les administrateurs représentant les salariés qui auraient achetés des actions de la Société à l'occasion de l'ouverture de capital de la société qui a eu lieu le 16 juin 2006, dans le cadre de l'offre réservée aux salariés telle que décrite dans la note d'opération visée par l'AMF le 30 mai 2006 sous le numéro 06-159, ou qui détiendraient des actions à travers des fonds commun de placement du plan d'entreprise du groupe Aéroports de Paris investis en actions de la Société, sont soumis aux règles de blocage ou d'incessibilité résultant des dispositions applicables à ces opérations.

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 nommés par les actionnaires en assemblée générale 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. Pour 2006, ce montant avait été fixé à 80.000 euros par l'assemblée générale ordinaire du 22 mai 2006. Le conseil d'administration du 19 septembre 2006 a défini le mode de répartition des jetons de présence suivant :

- des rémunérations annuelles forfaitaires pour la qualité d'administrateur et, le cas échéant, la qualité de membre d'un comité spécialisé du Conseil d'administration et,
- des rémunérations à la séance dépendant de la participation effective des administrateurs aux séances du conseil et, le cas échéant, des comités spécialisés auquel il appartient.

Le montant des rémunérations, qu'elles soient forfaitaires ou par séance, varie selon que l'administrateur est membre ou président de la séance du conseil d'administration ou du comité spécialisé.

Les tableaux ci-dessous font apparaître la rémunération globale versée au cours des exercices 2005 et 2006 aux mandataires sociaux tant par la Société que par les sociétés contrôlées au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce.

- **Monsieur Pierre Graff** a été nommé Président-directeur général par le décret du 21 septembre 2006. Il avait été nommé pour la première fois Président-directeur général de la société anonyme Aéroports de Paris par le décret du 28 juillet 2005. Auparavant, Monsieur Pierre Graff avait été nommé président du conseil d'administration de l'établissement public Aéroports de Paris par décret du 19 septembre 2003.

<i>En euros</i>	Fixe	Variable ⁽¹⁾	Jetons de présence ADP ⁽¹⁾	Rémunérations versées par les sociétés contrôlées	Avantages en nature	Total rémunération brute globale
Rémunération versée au titre de 2005 ⁽²⁾	88.677	néant	néant	néant	2.058	90.735
Rémunération versée au titre de 2006	241.866	89.007	15.900	néant	4.760	351.533

(1) versé en 2007 pour 2006

(2) août à décembre 2005

Depuis le 7 mars 2006, conformément à la délibération du conseil d'administration du même jour, Monsieur Pierre Graff perçoit 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 pour la première fois par délibération du conseil d'administration du 27 octobre 2005.

<i>En euros</i>	Fixe	Variable ⁽¹⁾	Rémunérations versées par les sociétés contrôlées	Avantages en nature	Total rémunération brute globale
Rémunération versée au titre de 2005 ⁽²⁾	31.872	néant	néant	néant	31.872
Rémunération versée au titre de 2006	200.213	73.678	néant	3.963	277.854

(1) versé en 2007 pour 2006

(2) du 27 octobre au 31 décembre 2005

Depuis le 7 mars 2006, conformément à la délibération du conseil d'administration du même jour, Monsieur François Rubichon perçoit une rémunération annuelle brute fixe de 205.000 euros (calculée *pro rata 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.

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 pour 2006 était assise sur trois critères tirés des objectifs que s'est fixés la Société pour l'exercice 2006 :

- le taux de marge brute, pesant pour 50%;
- les indicateurs de qualité du CRE (au 31 décembre 2006), pesant pour 30%;
- 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.

Par ailleurs, le Président-directeur général et le Directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés d'Aéroports de Paris.

Rémunération des administrateurs

Les administrateurs ont été nommés par l'assemblée générale ordinaire du 20 septembre 2006.

Les administrateurs représentants de l'Etat n'ont perçu aucune rémunération (jetons de présence ou autre) de la part de la Société ou de la part des sociétés contrôlées par la Société au titre des exercices 2005 et 2006.

Les administrateurs représentant les salariés n'ont perçu aucune rémunération (jetons de présence ou autre) de la part de la Société ou de la part des sociétés contrôlées par la Société en contrepartie de l'exercice de leur mandat d'administrateur au titre des exercices 2005 et 2006.

Les administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires ainsi que le Président-directeur général ont perçu des jetons de présence au titre de l'exercice 2006. Aucun jeton de présence n'a été versé au titre de l'exercice 2005. Au titre de l'année 2006, le montant global des jetons de présence, à verser en 2007, est de 78 375 euros.

Leur rémunération totale au titre de 2006 s'établit comme suit :

<i>En euros</i>	Fixe	Variable	Jetons de présence ADP	Jetons de présence versés par les sociétés contrôlées	Avantages en nature	Total rémunération brute globale
<u>Président-directeur général</u>						
Pierre Graff	241.866	89.007	15.900	néant	4.760	351.533
<u>Administrateurs nommés par les actionnaires en assemblée générale</u>						
Olivier Andriès	néant	néant	7.050	néant	néant	7.050
Vincent Capo-Canellas	néant	néant	8.300	néant	néant	8.300
Bernard Irion	néant	néant	13.825	néant	néant	13.825
Françoise Malrieu	néant	néant	13.150	néant	néant	13.150
Marc Véron	néant	néant	12.400	néant	néant	12.400
Gaston Viens	néant	néant	7.750	néant	néant	7.750

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 représentants des salariés et le pour le Directeur général délégué, comme pour l'ensemble des salariés¹⁰³. Le montant provisionné au 31 décembre 2006 s'élève au total à 305.149 euros.

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux.

¹⁰³ Voir paragraphes 17.2.2. Statut du personnel du Groupe et 9.2.4. Engagements 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 et modifié dans sa séance du 19 septembre 2006 (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, ainsi qu'un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

Le 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.

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.

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 aéroports;
- est informé à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats, et examine notamment les écarts éventuels constatés par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du Groupe;
- examine une fois par an, et en tant que de besoin, la situation des principales filiales et participations de la Société;
- fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Président-directeur général est autorisé à consentir au nom d'Aéroports de Paris. En outre, le Président-directeur général rend compte au conseil des cautions, avals ou garanties dont le montant unitaire est supérieur à 30 millions d'euros;
- fixe annuellement le montant des emprunts obligataires que le Président-directeur général est autorisé à émettre;
- arrête les statuts du personnel et les échelles de traitement des salaires et indemnités.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter la stratégie d'Aéroports de Paris, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration. Le conseil examine également les questions soumises à son information à

l'initiative du Président-directeur général. Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil dans le cadre des sujets divers. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au Président-directeur général en début de séance; si le Président-directeur général le demande, la discussion de tout ou partie de ces questions est reportée à la séance suivante.

Information des administrateurs

Le Règlement Intérieur rappelle que l'information préalable et permanente des administrateurs est une condition primordiale de l'exercice de leur mission. Sur la base des informations fournies, les administrateurs demandent tous éclaircissements et renseignements qu'ils jugent utiles. Les administrateurs s'engagent à préserver la confidentialité des informations communiquées.

Dans la perspective d'une réunion du conseil d'administration, le président du conseil d'administration communique aux administrateurs concernés, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations utiles à cette réunion, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Par ailleurs, le Président-directeur général leur communique, dans la mesure du possible, le procès-verbal de la séance qui précède.

Lors de chaque conseil d'administration, le Président-directeur général porte à la connaissance de ses membres les principaux faits et événements significatifs portant sur la vie de la Société, intervenus depuis la précédente réunion.

Les administrateurs peuvent recevoir de manière régulière, et au besoin entre deux séances, toutes informations pertinentes concernant la Société, y compris les articles de presse et rapports d'analyse financière.

Le Président-directeur général adresse aux administrateurs, tous les trois mois, un tableau de bord de la Société comportant tous éléments significatifs, notamment sur son activité et ses résultats, ainsi qu'un état récapitulatif des marchés d'un montant supérieur à 15 millions d'euros passés par Aéroports de Paris.

Lors de l'entrée en fonction d'un nouvel administrateur, le Président-directeur général lui remet tous documents nécessaires au bon exercice de sa fonction (notamment les statuts de la Société, les textes légaux et réglementaires, le Règlement Intérieur, le dernier rapport annuel de la Société, les derniers comptes sociaux et consolidés disponibles, annuels ou semestriels).

Enfin, chaque administrateur peut bénéficier de la part de la Société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la Société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité.

Le Conseil d'administration s'est réuni 13 fois en 2006 (avec une participation moyenne de 78,8%) pour notamment traiter de sujets :

- stratégiques (approbation du CRE, augmentation du capital social dans le cadre de l'ouverture de capital et de l'introduction en bourse de la Société, approbation du plan stratégique du Groupe pour la période 2006-2010, examen de l'activité internationale du Groupe, etc.);
- financiers (arrêtés des comptes annuels 2005 et semestriels 2006, examen de la communication externe associée, fixation des tarifs aéronautiques 2006-2007, adoption du programme d'investissement 2007-2011 et financement associé, examen du budget Groupe 2007 etc.);
- relatifs au fonctionnement du Conseil (mise à jour du règlement intérieur, proposition de nomination de Pierre Graff en tant que Président-directeur général, nomination sur proposition de Pierre Graff de François Rubichon en tant que Directeur Général Délégué, répartition des jetons de présence, etc.).

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, une première fois, procédé à la nomination en tant que directeur général délégué de Monsieur François Rubichon. A la date d'enregistrement du présent document de référence, 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 référence, 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, 59 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Après avoir occupé divers postes en direction départementale de l'équipement, Monsieur Graff a été conseiller technique chargé de la politique routière, de la sécurité routière et des transports au cabinet du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports (1986 -1987), directeur de la sécurité et de la circulation routière, délégué interministériel à la sécurité routière (1987 - 1990), puis directeur départemental de l'équipement de l'Essonne (1990 -1993), directeur adjoint du cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (1993 -1995), directeur général de l'aviation civile (1995 - 2002), puis directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (juin 2002 à septembre 2003). Il a été nommé Président de l'établissement public Aéroports de Paris en septembre 2003, puis, Président-directeur général de la société anonyme Aéroports de Paris en juillet 2005. Monsieur Graff est, par ailleurs, membre du Conseil économique et social, président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil National du Tourisme, membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale, administrateur de la RATP, administrateur de SOGÉPA (la Société de gestion des

participations aéronautiques porte les parts de l'Etat dans le constructeur aéronautique EADS), officier de la Légion d'Honneur et officier de l'ordre national du Mérite.

Monsieur François Rubichon, 43 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, 62 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 en charge de l'aménagement et du développement et de président d'ADPi. Monsieur Noyelle est officier de l'ordre national du Mérite.

Monsieur Laurent Galzy, 49 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, 60 ans, est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Il a occupé différentes fonctions au sein de la DGAC de 1971 à 1979 avant de rejoindre Aéroports de Paris où il a successivement été responsable du département développement (animation de la politique stratégique), puis responsable du département moyens généraux (intendance des aéroports parisiens) tout en pilotant plusieurs projets à l'étranger. De 1991 à 1996, il a été directeur général de Saresco, puis Président-directeur général d'Alyzia Airport Services, deux filiales d'Aéroports de Paris, l'une spécialisée dans la vente duty-free et la restauration et l'autre dans les services aéroportuaires. Monsieur René Brun a occupé les fonctions de directeur de l'exploitation d'Aéroports de Paris à compter du 1^{er} janvier 1997, avant d'être désigné directeur de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en juillet 2003. Monsieur René 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 est ingénieur en chef à la direction de l'architecture et de l'ingénierie avant de devenir responsable, en 1997, du département relations compagnies, où il a été notamment amené à travailler au développement du *hub* et des installations de CDG 2. Monsieur Hardel est devenu directeur du projet Pékin en mars 2000, avant d'être désigné directeur de l'aéroport Paris - Orly en juillet 2003. Monsieur Hardel est officier de l'ordre national du Mérite et médaillé de l'Aéronautique.

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

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 soumis 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

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité d'audit est composé de cinq membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, le comité d'audit est composé de Mesdames Françoise Malrieu et Brigitte Recrosio et de Messieurs Bernard Irion, Rémy Rioux 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 s'est réuni trois fois en 2006 (dernière réunion en date: 6 mars 2007) avec un taux de présence des membres de 86,7% en 2006. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé les sujets suivants :

- comptes : examens des comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2005 et du premier semestre 2006, des risques financiers et engagements hors bilan de l'exercice 2005, du budget 2007 du Groupe, de la rémunération versée aux commissaires aux comptes pour 2005, ainsi que celle prévue pour les exercices 2006 à 2008;
- audit et contrôle internes : examen du 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 à Aéroports de Paris ; mise à jour de la Charte de l'audit interne, examen des conclusions de l'audit sur la masse salariale et présentation du bilan 2006 de la direction de l'audit, validation du programme d'audit pour l'année 2007;
- finances : examens de la gestion de la dette et de la trésorerie du Groupe et de la mise en place d'un contrat de liquidité dans le cadre du programme de rachat d'actions.

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

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité de la stratégie et des investissements est composé de six membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, ce comité est composé de Messieurs Pierre Graff, Dominique Bureau, Bernard Irion, Nicolas Golias, Rémy Rioux 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. Le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni trois fois en 2006 (dernière réunion en date: 29 mars 2007) avec un taux de présence des membres de 83,3% en 2006. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé les sujets suivants: présentation du plan stratégique 2006-2010 du Groupe, présentation du bilan 2005 de l'activité d'exploitation internationale, programme d'investissements et de financement 2007-2011 et premier bilan du plan stratégique.

Missions

Le comité de la stratégie et des investissements a pour mission de :

- formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du Groupe (notamment au regard des perspectives de développement du trafic aérien et d'évolution de l'industrie du transport aérien, du développement des services aéroportuaires et des activités annexes, de l'évolution du contexte concurrentiel du Groupe);
- formuler au conseil d'administration des avis sur les orientations du Groupe en matière d'opérations de diversification (notamment: gestion aéroportuaire à l'international, immobilier, etc.), et auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière;
- étudier et formuler des avis au conseil d'administration sur les questions relatives aux opérations relevant des compétences du conseil d'administration en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la Société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international (projets significatifs d'investissement et de développement, prises, extension ou cessions de participations ou d'activités du Groupe, projets de joint venture ou de réalisation d'apports), émettre un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets (en étudiant notamment les conditions de rentabilité des projets ainsi que l'exposition financière du Groupe sur la vie du projet), développer une analyse exhaustive des risques inhérents aux projets ainsi que leur influence sur les conditions de leur rentabilité, et évaluer la façon dont ces risques sont couverts et proposer le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser;
- examiner la doctrine économique de l'entreprise (analyse des performances économiques de l'entreprise, analyse de la politique d'achats et de sous-traitance, réflexions relatives à la régulation économique, propositions en matière de politique tarifaire...);
- 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

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité des rémunérations est composé de quatre membres avec voix délibérative. A la date d'enregistrement du présent document de référence, ce comité est composé de Messieurs Olivier Andriès, Rémy Rioux, Marc Véron et de Madame Françoise Malrieu, qui préside ce comité.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an. Le comité des rémunérations s'est réuni deux fois en 2006 avec un taux de présence des membres de 75% en 2006. Au cours de ses réunions, le comité a

notamment abordé les sujets suivants: rappel des éléments de comparaison de la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué, paramètres de calcul d'une rémunération variable, proposition de structure et de niveau des rémunérations 2006, première estimation de la rémunération des dirigeants sociaux 2006 et orientations pour 2007, évaluation de la répartition des jetons de présence 2006, proposition de montant des jetons de présence 2006 et 2007 et politique de remboursement des frais des administrateurs.

Les informations communiquées au comité des rémunérations ou auxquelles il aura accès à l'occasion de sa mission ayant un caractère confidentiel, les membres de ce comité sont tenus, envers tout tiers au conseil d'administration ou audit comité, à une stricte confidentialité, soumise au même régime que celle applicable aux administrateurs de la Société.

Missions

Le comité des rémunérations a pour mission de :

- formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération totale des mandataires sociaux, ainsi que, le cas échéant, sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération, notamment en proposant le montant de la part fixe et de la part variable de leur rémunération, et les règles de fixation de cette part variable, en veillant à la cohérence de ces règles avec l'évaluation faite annuellement des performances de l'entreprise, et en contrôlant l'application annuelle de ces règles;
- donner un avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la Société;
- proposer, le cas échéant, au conseil d'administration un montant global pour les jetons de présence des administrateurs qui serait proposé à l'assemblée générale de la Société, ainsi que les règles de répartition des jetons de présence (en tenant compte notamment de l'assiduité des administrateurs au conseil d'administration et à ses comités ainsi que les missions qui leur ont été confiées);
- proposer au conseil d'administration une politique pour le remboursement des frais liés à l'exercice de la fonction des administrateurs;
- approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

16.4. 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.

Compte tenu des dispositions législatives et réglementaires particulières applicables à Aéroports de Paris concernant notamment la composition du conseil d'administration, le Règlement Intérieur du conseil d'administration de la Société ne contient pas de définition de la notion d'administrateur indépendant. La Société estime toutefois que chacun des administrateurs nommés par les actionnaires en assemblée générale possède des compétences ainsi qu'une expérience professionnelle utiles à la Société de même que d'une entière liberté et indépendance de jugement.

Contrôle interne

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du code de commerce, le président du conseil d'administration doit rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion du conseil d'administration, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne mise en place par la Société. Le rapport du Président-directeur général, qui sera présenté à l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2006 appelée à se

réunir le 29 mai 2007, figure en annexe 4 au présent document de référence. Le rapport des commissaires aux comptes sur ce rapport figure en annexe 5.

CHAPITRE 17 SALARIES – RESSOURCES HUMAINES

17.1. Politique sociale

En matière de ressources humaines, Aéroports de Paris dispose de compétences fortes et propose à ses salariés une grande richesse de carrières. Sa transformation en société anonyme dont les actions sont cotées sur un marché réglementé, combinée à l'évolution de son environnement, confronte l'entreprise à un certain nombre de défis majeurs. La Société opère un changement de culture et adapte ses ressources à sa nouvelle stratégie. Elle valorise la performance, tout en préservant la cohésion sociale de l'entreprise.

Ainsi, la Société s'organise pour accompagner ses ambitions et répondre aux options stratégiques du Groupe. Dans un même souci d'optimisation, l'entreprise s'est engagée dans une démarche de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, afin d'ajuster ses ressources humaines aux besoins et d'assurer le développement des activités du Groupe.

Par ailleurs, dans le souci de valoriser l'engagement du personnel et la responsabilisation de l'encadrement, la Société 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. Ces objectifs axés sur l'ambition et les axes stratégiques de l'entreprise privilégient trois domaines : la performance économique, la qualité de service et l'efficacité du management. Ils sont sanctionnés par la part variable de la rémunération, dont le niveau a été amplifié pour l'exercice 2006. 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.

Enfin, Aéroports de Paris inscrit sa politique générale en matière de ressources humaines dans le souci de sa responsabilité sociétale et du développement durable. En 2005, Aéroports de Paris a ainsi étendu aux domaines des ressources humaines, des relations entre clients et fournisseurs et de gouvernance, le périmètre de la notation par le cabinet BMJ Ratings de ses activités sous l'angle du développement durable. En ce qui concerne les ressources humaines, la note a d'ailleurs progressé entre 2005 et 2006.

17.2. Information sociale

17.2.1. Effectifs du Groupe

En 2006, les effectifs moyens du Groupe (hors les deux mandataires sociaux) s'établissent à 10.816 salariés, presque exclusivement en France, contre 10.688 au 31 décembre 2005. Parmi ces salariés, 7.571 travaillent au sein d'Aéroports de Paris, soit 70% de l'effectif total du Groupe.

	2004		2005		2006	
	Géré au 31/12	effectif moyen	Géré au 31/12	effectif moyen	Géré au 31/12	effectif moyen
Aéroports de Paris*	8.172	7.738	7.955	7.709	7.799	7.571
Filiales	2.049	1.914	2.733	2.585	3.292	3.245
Total Groupe	10.221	9.652	10.688	10.294	11.091	10.816

* hors détachés filiales

Le tableau ci-dessous présente l'évolution, au cours des trois dernières années, des effectifs moyens du Groupe répartis par segment :

	2004	2005	2006
Segment aéroportuaire	3.833	4.046	4.241
Immobilier	318	328	332
Escale	2.303	2.820	3.199
Autres activités	533	634	770
Siège et autres directions fonctionnelles, dont	2.665	2.466	2.274
<i>aménagement et ingénierie</i>	750	721	731
<i>autres</i>	1.915	1.745	1.543
Total (*)	9.652	10.294	10.816

(*) 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).

Les effectifs moyens du Groupe ont augmenté de 5,1% entre 2005 et 2006. Cette croissance est due à la progression des effectifs d'Alyzia (+26,9%), les effectifs d'ADPi augmentent de 15,6%, ceux de Hub télécom de 9,3%. En revanche, les effectifs d'Aéroports de Paris diminuent de 1,8% (de 7.709 à 7.571).

Les principales raisons de l'évolution des effectifs d'Alyzia correspondent à des effets de périmètre liés à la reprise d'un nouveau marché de sûreté sur l'aéroport d'Orly - Sud et des effectifs qui y sont associés et la croissance d'activité de la filiale Aviance. ADPi, pour sa part, doit faire face à une forte augmentation de son activité reflétée par l'augmentation de 22% de son chiffre d'affaires en 2006 par rapport à 2005.

Au 31 décembre 2006, 3.881 salariés d'Aéroports de Paris travaillaient sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, 3.388 sur l'aéroport de Paris - Orly, 130 sur la plate-forme de Paris - Le Bourget et 273 sur les autres sites, dont le siège social de la Société. Les agents en contrat à durée indéterminée représentaient à cette date 98,9% des effectifs. Sur les 7.672 salariés présents (hors suspensions de contrats), 15% appartenaient à la catégorie cadres, 25,6% à la haute maîtrise, 37,9% à la maîtrise et 21,5% 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^{er} 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.

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.

Le statut du personnel diffère du droit commun sur les principaux points suivants :

- une procédure d'affichage des postes à pourvoir permet d'informer l'ensemble des salariés et de susciter les candidatures;
- 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^{ème} 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 (tels que mariage, décès, déménagement).

Les salariés des autres entreprises du Groupe relèvent des conventions collectives spécifiques à leurs activités. ADPi et ADPM relèvent de la convention collective nationale SYNTEC, Hub Télécom de la convention collective nationale des télécommunications et Société de Distribution Aéroportuaire de la convention collective du commerce de détail et de gros à prédominance alimentaire. Pour le groupe Alyzia, les conventions suivantes sont applicables, en fonction des domaines d'intervention : Manutention et nettoyage en région parisienne, Transport aérien Personnel au sol, Transport routier, Entreprise de prévention et sécurité, Organisme de formation, société financière.

17.2.3. Les embauches

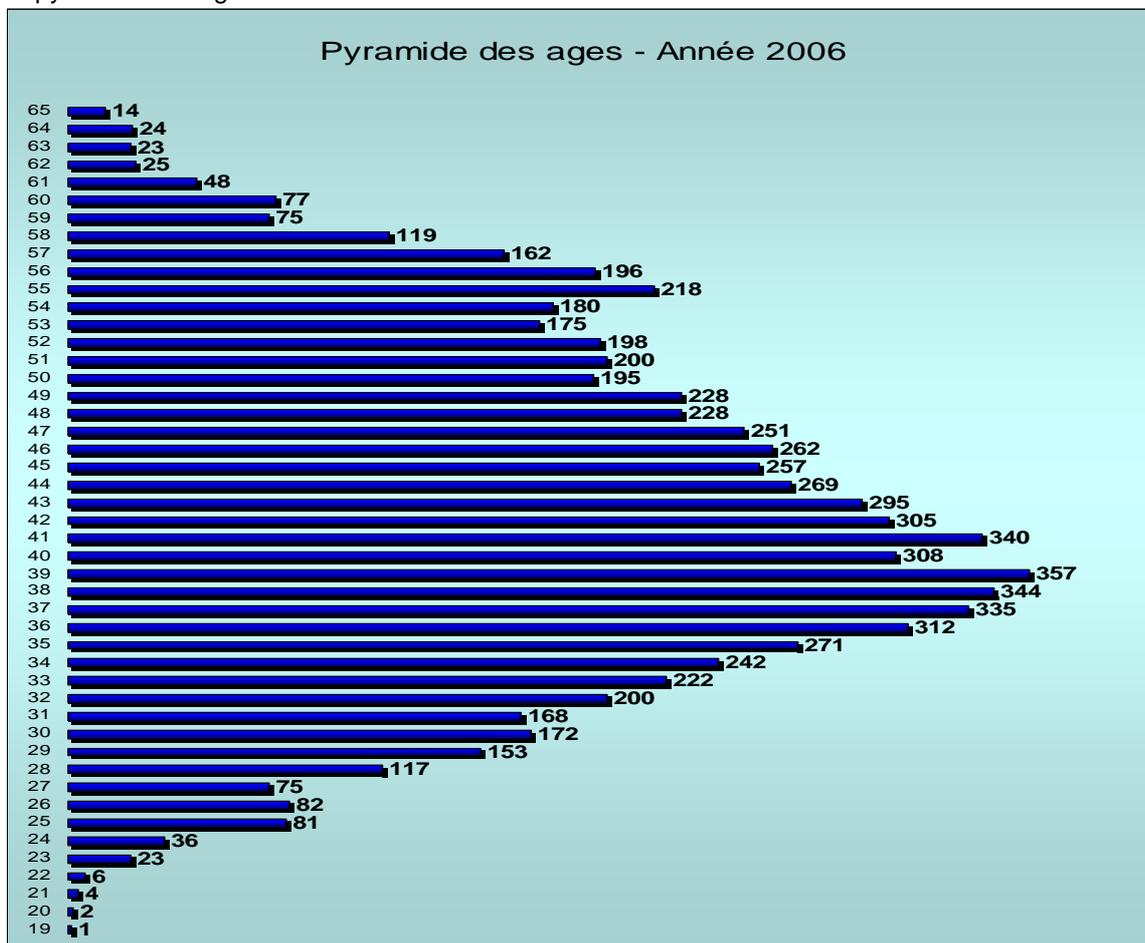
Aéroports de Paris a recruté 465 salariés en 2006 (dont 160 en contrats à durée indéterminée, soit 34,4% du total des recrutements contre 35,7% en 2005 et 34,5% en 2004). Ces recrutements représentent un taux de renouvellement des effectifs en contrats à durée indéterminée de 4,1% en 2004, 3,9% en 2005 et 2,5% en 2006. Entre 2005 et 2006, les embauches en contrat à durée indéterminée ont diminué de 35,7% (160 contre 249), tandis que les embauches en contrat à durée déterminée ont augmenté de 19,6% (305 pour 255). Sur cette période, la baisse des embauches a été de 33% (697 à 465).

Sur trois ans, entre 2003 et 2005, les embauches en contrat à durée indéterminée avaient diminué de 18,1% (304 à 249) et les embauches en contrat à durée déterminée baissé de 34,3% (682 à 448). Sur cette période, la baisse des embauches a été de 29,3% (986 à 697).

Pour les 4 filiales et Société de Distribution Aéroportuaire, les embauches ont été les suivantes :

	Contrats à Durée Indéterminée	Contrats à Durée Déterminée	Total
Hub télécom	40	7	47
ADPi (droit français)	15	16	31
ADP Management	5	3	8
SDA (total)	246	144	390
Groupe Alyzia	945	606	1.551

La pyramide des âges au 31 décembre 2006 est la suivante :



17.2.4. Départs, licenciements et préretraite

En 2006, 564 salariés ont quitté la Société avec notamment 331 fins de contrats à durée déterminée, 50 retraites et 42 licenciements. Ce chiffre s'était élevé en 2005 à 871, avec notamment 453 fins de contrats, 270 retraites volontaires, 44 retraites et 25 licenciements, en 2004 à 858, avec notamment 509 fins de contrats, 172 retraites volontaires, 31 retraites et 32 licenciements. En 2003, 879 salariés avaient quitté la Société.

Le 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, permet, dans certaines conditions, à cette catégorie de salariés de pouvoir bénéficier d'un départ anticipé à 55 ans. Il s'applique sans limitation de durée ; 6 salariés ont bénéficié de ce régime en 2006.

Un accord collectif sur les départs volontaires a été signé le 17 juillet 2006, concernant exclusivement et nominativement 63 salariés, dont l'emploi a été supprimé à cette occasion. Ce départ anticipé concernait des agents ayant au moins 55 ans, 10 ans de présence dans la Société et au plus 20 trimestres à valider pour bénéficier d'une retraite à taux plein.

Dans les 4 filiales et Société de Distribution aéroportuaire, les départs ont concerné :

	Total départs	Dont fin de contrat
Hub télécom	28	4
ADPi (droit français)	14	-
ADP Management	3	-
Société de Distribution Aéroportuaire (total)	205	115
Groupe Alyzia	814	554

17.2.5. Les heures supplémentaires

Sur l'année de modulation, du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2006, 23.686 heures supplémentaires ont été réalisées au sein d'Aéroports de Paris, pour un montant de 77.579 euros payé au titre des majorations, hors charges patronales. Ces données étaient respectivement de 24.989 et 81.537 euros pour l'année de modulation précédente.

17.2.6. La main-d'œuvre extérieure à la Société

En 2006, le nombre mensuel moyen de travailleurs intérimaires était de 222, soit 2,9% de l'effectif mensuel moyen des salariés statutaires (251, soit 3,28% en 2005). La durée moyenne des contrats de travail intérimaire a été de 11,5 jours (9,6 jours en 2005). 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 d'assistance en escale a connu un plan de restructuration en juillet 2003, avec une diminution d'effectifs, afin de répondre aux exigences d'un marché concurrentiel. Toutefois, et malgré tous les efforts déjà entrepris par les personnels, le retour à l'équilibre économique n'a pu se faire au cours des années 2004 à 2006. Les démarches d'adaptation nécessaires au sein du groupe seront menées dans le dialogue et la concertation avec les représentants du personnel.

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 (ARTT) a été signé avec les représentants syndicaux le 31 janvier 2000. Deux avenants à l'accord ARTT du 21 septembre 2001 et du 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^{ème} 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 taux d'absentéisme était décompté en jours avant 2006. Pour les années 2004/2005, ce taux a baissé significativement par rapport aux années 2002/2003 : 5,46% en 2002, 5,41% en 2003, 5,16% en 2004 et 5,21% en 2005. A partir de 2006, un nouveau mode de calcul en heures est mis en place – la valeur correspondante est de 6,75%. Le résultat du calcul en jours aurait été de 5,1%. Les causes d'absence les plus fréquentes sont toujours la maladie et la maternité.

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 salariés¹⁰⁴.

Le salaire net imposable mensuel moyen¹⁰⁵ était en 2006 de 2.842 euros (2.758 euros en 2005 et 2.716 euros en 2004). La ventilation par collège en 2006 était de 4.479 euros pour les cadres, 3.075 euros pour les agents de haute-maîtrise, 2.428 euros pour les agents de maîtrise et 2.021 euros pour les agents d'exécution. 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		
	2004	2005	2006
Plus de 40.000 euros	18,2%	19,1%	22,4%
De 20.000 à 40.000 euros	76,7%	76,3%	75,0%
Moins de 20.000 euros	5,1%	4,6%	2,6%

Des accords salariaux sont négociés chaque année entre la direction et les organisations syndicales. Le dernier accord conclu date du 12 avril 2006 ; il majore les traitements de base de 1,4% au 1^{er} juin 2006 et accorde une mesure complémentaire et sous condition de 0,3% au 1^{er} novembre 2006. Les conditions fixées ayant été atteintes, cette mesure a été accordée.

Le coût pour l'entreprise des régimes de retraites complémentaires obligatoires (cotisation vieillesse : pour l'ARRCO : ANEP, pour l'AGIRC : Caisse de Retraite par Répartition des Ingénieurs et Cadres et Assimilés – CRICA et AGFF) s'est élevé à 26,1 millions d'euros en 2006 et à 27,4 millions d'euros en 2005, soit une baisse de 4,7%.

La Société a versé des cotisations au titre des assurances complémentaires (régime de prévoyance AXA), pour des montants de respectivement 4,44 millions d'euros en 2006 et 4,38 millions d'euros en 2005.

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 40,0% en 2004, 39,0% en 2005 et en 2006. En revanche, l'écart entre le salaire net imposable mensuel moyen des hommes et des femmes se réduit progressivement : en 2006, il est de 13,2% en faveur des hommes (2.954 euros en moyenne pour un homme, 2.609 euros en moyenne pour une femme). Mais cet écart était de 14,2% en 2005 et 15,6% en 2004.

A la suite de l'arrivée à échéance de l'accord du 30 juin 2003 sur l'égalité professionnelle, un nouvel accord majoritaire a été signé le 7 novembre 2006 entre la direction et les organisations syndicales. Cet accord reprend en les améliorant les dispositions facilitant la conciliation entre la vie professionnelle et la vie parentale. Il met également l'accent sur la sensibilisation de l'ensemble des acteurs à la problématique de l'égalité professionnelle ainsi que sur l'accès des femmes aux différents niveaux hiérarchiques de l'entreprise.

17.2.11. Relations professionnelles et accords collectifs

Le dialogue social a été particulièrement fructueux puisque 16 accords collectifs ont été négociés et signés au cours de l'année 2006. Ainsi ont notamment été conclus un accord de participation le 3 mars 2006, un plan d'Epargne Groupe le 29 mars 2006, trois avenants au plan d'Epargne d'Entreprise, un accord salarial le 12 avril 2006, un accord général sur les CHSCT et les mesures de coordination le 31 mai 2006 entre le président du CHSCT et le secrétaire du CE, suivi d'un avenant à l'accord sur le droit syndical définissant les conditions d'exercice des CHSCT le 31 mai 2006, un protocole d'accord sur la mise en œuvre du vote électronique pour les élections professionnelles en application de la loi sur la confiance dans l'économie numérique le 12 octobre 2006, un accord sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes le 7 novembre 2006, un accord sur l'emploi des travailleurs handicapés le 6 décembre 2006.

¹⁰⁴ Voir paragraphe 17.2.2. Statut du personnel du Groupe

¹⁰⁵ 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

Le taux de grève (nombre d'heures de grève/nombre d'heures travaillées) s'est établi en 2006 à 0,04%, ce qui constitue le taux le plus faible depuis 1994. Il était de 0,08% en 2005 et de 0,14% en 2004.

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, CFE-CGC, FO, SPASAP-CFDT et CFTC ;
- d'un comité d'entreprise ;
- de huit 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 du 5 au 14 décembre 2006 pour le premier tour. Le quorum n'ayant pas été atteint dans le premier collège (collège exécution) un second tour a été organisé du 9 au 18 janvier 2007. Afin d'inverser la tendance de baisse constante de la participation des salariés aux élections professionnelles (le quorum n'avait été atteint dans aucun des collèges lors des dernières élections en 2004), la Société a organisé les élections professionnelles par voie électronique pour la première fois. Cette innovation, bien accueillie par les votants, a permis d'obtenir le quorum dans les deuxième et troisième collèges (maîtrise et cadres) avec, respectivement, un taux de participation pour l'élection des membres du comité d'entreprise de 54,06% et 62,07%, et une légère augmentation de la participation des électeurs du premier collège (exécution) au deuxième tour, avec un taux de participation 38,93%.

Au terme des premier et deuxième tours, les organisations syndicales ont obtenu les pourcentages de voix suivants :

Syndicats	Pourcentage des voix	
	Délégués du personnel	Comité d'entreprise
SICTAM/CGT	25,91%	26,41%
CFE-CGC	20,69%	19,86%
UNSA/SAPAP	18,87%	18,92%
FO	14,46%	14,50%
CFDT	10,13%	10,12%
SPE-CGT	7,12%	7,18%
CFTC	2,82%	3,01%

Les résultats du 1^{er} tour pour le Comité d'entreprise (titulaires), pris en compte pour apprécier le caractère majoritaire, d'un accord ont été les suivants :

Syndicats	% des voix obtenues
SICTAM/CGT	26,91%
CFE/CGC	19,48%
UNSA/SAPAP	19,12%
FO	13,71%
SPASAP/CFDT	10,28%
SPE/CGT	7,27%
CFTC	3,22%

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.

Le nombre d'accidents de travail avec arrêt pour l'année 2006, 212, est en diminution par rapport aux deux années antérieures (215 en 2005, et 229 en 2004). Les journées perdues (y compris celles au titre d'accidents de travail survenus les années précédentes) ont été au nombre de 10.653 en légère hausse par rapport à l'année 2005 (9.672 jours) mais toutefois inférieures à l'année 2004 (11.591 jours). Le taux de fréquence (nombre d'accidents avec arrêt de travail par millions d'heures travaillées) a atteint le niveau de 18,9, en augmentation par rapport aux années 2005 et 2004 (respectivement 17,7 en 2005 et 17,6 en 2004) mais cependant sensiblement inférieur à la moyenne nationale (26,1 en 2004¹⁰⁶). Le taux de gravité (nombre de journées perdues par milliers d'heures travaillées) s'est élevé à 0,95. Il a légèrement augmenté par rapport aux deux années précédentes (0,80 en 2005, 0,93 en 2004).

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.

Ainsi, à la suite d'un vote positif unanime des membres du comité d'entreprise présents en réunion extraordinaire le 31 mai 2006, un accord général sur le fonctionnement des comités d'hygiène et de sécurité et les mesures de coordinations de ceux-ci a été conclu le 31 mai 2006 entre le Président-directeur général et le président du comité d'entreprise. Cet accord organise l'instance Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail en 8 conseils composés d'un total de 51 membres élus et met en place une instance de coordination.

Cette nouvelle organisation donne à Aéroports de Paris les moyens d'une conduite de la politique d'hygiène de sécurité et des conditions de travail mieux assurée et plus efficace afin de pouvoir répondre aux enjeux importants issus d'une réglementation de plus en plus précise et exigeante.

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 2006, Aéroports de Paris a investi 19,1 millions d'euros au titre de la formation professionnelle (21,1 millions d'euros en 2005 et 20 millions d'euros en 2004). L'effort global de formation (au-delà de la seule référence fiscale) a donc représenté un investissement équivalent à 6,4% de la masse salariale brute imputable en 2006 (6,9% en 2005 et 6,8% en 2004).

Le nombre d'heures moyen de formation par agent était de 28 pour 2006 (33 en 2005 et 30 en 2004).

17.2.15. L'emploi et l'insertion des travailleurs handicapés

L'intérêt particulier d'Aéroports de Paris pour l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés s'est traduit dès 1991 par la signature d'un accord sur ce sujet. C'est dans cet esprit que la direction et les organisations syndicales ont conclu le 6 décembre 2006 un sixième accord visant à faciliter l'intégration de ces travailleurs handicapés. A travers cet accord ambitieux, Aéroports de Paris s'engage, dans un contexte de diminution du nombre des embauches externes, à doubler par rapport au précédent accord le nombre de travailleurs handicapés qui seront recrutés sur la durée de l'accord triennal pour les porter à 33.

Aéroports de Paris comptait, en 2006, 251 travailleurs handicapés, contre 223 en 2005 et 240 en 2004.

¹⁰⁶ Source : CNAMTS

17.2.16. Les œuvres sociales

Aéroports de Paris est tenu de verser au comité d'entreprise au titre de l'année 2006 une subvention destinée au financement des œuvres sociales, culturelles et sportives correspondant à 1,65% de la MSBI 2006 soit 5,56 millions d'euros en 2006 (5,57 millions d'euros en 2005, 5,43 millions d'euros en 2004).

La subvention des restaurants s'est élevée à 5,48 millions d'euros en 2006, 5,59 millions d'euros en 2005 et 5,25 millions d'euros en 2004.

A cette subvention s'ajoute la contribution d'Aéroports de Paris aux mutuelles des salariés qui s'est élevée à 5,77 millions d'euros en 2006, 5,69 millions d'euros en 2005 et 5,19 millions d'euros en 2004).

Cette contribution est destinée à prendre en charge une partie de la cotisation des salariés et celle des anciens salariés retraités, préretraités ou licenciés pour inaptitude physique, ayant fait le choix d'adhérer à l'un des quatre organismes de prévoyance présents au sein de l'entreprise.

Après consultation des représentants des salariés, et au regard du contexte légal et fiscal, Aéroports de Paris a conclu le 2 février 2007, deux accords permettant de réformer le dispositif de couverture des frais de santé instauré au sein de l'entreprise. Le premier accord instaure un dispositif collectif obligatoire de remboursement des frais médicaux des salariés en activité et met un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement par l'entreprise du régime de base. Le second accord prévoit de souscrire auprès d'un organisme assureur un contrat collectif de retraite supplémentaire par capitalisation complété d'un régime à prestations définies. La mise en œuvre de ces deux accords est prévue à compter du 1^{er} juillet 2007.

La contribution d'Aéroports de Paris comprendra le financement :

- Pour les salariés actifs : d'une participation à la couverture de leurs frais de santé, d'une garantie de retraite à cotisation définie (article 83 du Code Général des Impôts), complétée pour ceux partant à court terme, du bénéfice d'un régime de retraite supplémentaire à prestation définie (article 39 du Code Général des Impôts)
- Pour les actuels retraités pré retraités, licenciés pour inaptitude – groupe fermé à compter du 1^{er} juillet 2007, de la prise en charge du régime de base de leur couverture santé.

Aéroports de Paris participe également au repas des salariés qui sont 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 puis à nouveau à partir d'août 2006 suite aux menaces terroristes et au renforcement des mesures de sûreté en application du règlement européen 1546 du 4/10/06. 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

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 2006, le montant de l'intéressement est de 12,4 millions d'euros. A titre de comparaison, ce montant global s'élevait respectivement à 13,1 millions d'euros en 2005 et 12,2 millions d'euros en 2004.

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. Un premier accord, pour l'exercice 2005, 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'élevait à 12,2 millions d'euros. Un nouvel accord de participation couvrant les années 2006 à 2008 a été signé le 5 février 2007.

Il reprend comme formule de calcul la formule légale : la Réserve Spéciale de Participation 2006 est de 5,0 millions d'euros.

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 éventuellement 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.

Pour les besoins de la mise en œuvre de deux formules proposées dans le cadre de l'offre réservée aux salariés (ORS) qui a été faite aux salariés et à certains anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales, dans le cadre de l'ouverture du capital, Aéroports de Paris a mis en place, dans le cadre des dispositions des articles L.443-1 et suivants du Code du travail, un Plan d'épargne groupe (PEG) auquel ont adhéré Alyzia, ADPi, ADPM et Hub Télécom. Ce PEG été mis en place par voie d'accord collectif. Sur les 2,4% du capital détenus par les salariés et anciens salariés, 1,5% sont détenus sous la forme de parts de Fonds Communs de Placement d'Entreprise (FCPE) dans le PEG.

Un abondement a été versé en 2006 au profit de l'achat d'actions de la Société dans le cadre de l'ORS. Il s'est élevé à 9,2 millions d'euros pour les seuls salariés de la Société, un montant supérieur à celui consacré au PEE les années précédentes.

En 2006, année de l'ouverture du capital de l'entreprise, les FCPE du PEE n'ont pas été abondés.

Les salariés des sociétés Hub télécom, ADPi, Société de Distribution Aéroportuaire bénéficient de la participation. Un intéressement est versé par Société de Distribution Aéroportuaire, ainsi que, au sein du groupe Alyzia, dans 4 des 8 sociétés qui le constituent.

17.5. Participations des mandataires sociaux et opérations réalisées par les membres du conseil d'administration sur les titres de la Société

Au 28 février 2007, les membres du conseil d'administration de la Société détenaient au total 2.285 actions Aéroports de Paris représentant environ 0,0023% du capital social de la Société à cette date.

Le tableau suivant présente le nombre d'actions de la Société détenues par les administrateurs et dirigeants au 28 février 2007 :

Administrateurs et directeur général délégué	Mandat social	Nombre d'actions au 23 avril 2007
Pierre Graff	Président-directeur général et administrateur désigné par l'assemblée générale	129
Olivier Andriès	administrateur désigné par l'assemblée générale	20
Vincent Capo-Canellas	administrateur désigné par l'assemblée générale	10
Bernard Irion	administrateur désigné par l'assemblée générale	100
Françoise Malrieu	administrateur désigné par l'assemblée générale	80
Marc Véron	administrateur désigné par l'assemblée générale	10
Gaston Viens	administrateur désigné par l'assemblée générale	10
Michel Adrien	administrateur représentant de l'Etat	0
Dominique Bureau	administrateur représentant de l'Etat	0
Bertrand Galtier	administrateur représentant de l'Etat	0
Eric Le Douaron	administrateur représentant de l'Etat	0
Jérôme Fournel	administrateur représentant de l'Etat	0
Francis Rol-Tanguy	administrateur représentant de l'Etat	0
Jean-Luc Dauje	administrateur représentant les salariés	436 actions détenues par l'intermédiaire d'un FCPE
Nicolas Golias	administrateur représentant les salariés	0
Jean-Louis Guy	administrateur représentant les salariés	0
Carole Leroy	administrateur représentant les salariés	0
Antonio Pinto	administrateur représentant les salariés	0
Brigitte Recrosio	administrateur représentant les salariés	0
Paul Vatin	administrateur représentant les salariés	1.490 actions détenues par l'intermédiaire d'un FCPE
François Rubichon	Directeur général délégué	20

Aucun administrateur ni dirigeant ne bénéficie d'option de souscription ou d'achat d'actions à la date d'enregistrement du présent document de référence.

En application du Code monétaire et financier et du règlement général de l'Autorité des marchés financiers (AMF), l'obligation de communiquer à l'AMF, qui les rend public, certaines opérations réalisées par un dirigeant ou une personne liée sur les titres de l'émetteur incombe à la personne qui réalise de telles opérations. Ces personnes sont tenues de transmettre à Aéroports de Paris une copie de cette communication transmise à l'AMF.

Les mandataires sociaux de la Société sont soumis à la réglementation française relative au délit d'initié, qui sanctionne notamment l'utilisation et la communication d'informations privilégiées. Ils sont en outre tenus de se conformer aux stipulations d'un Code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. Dans ce cadre, mandataires sociaux de la Société sont considérés comme des initiés permanents et ne peuvent réaliser d'achat ou de cessions de titres de la Société, directement ou par personne interposée, qu'à certaines conditions et durant des périodes déterminées, et notamment après la publication des résultats annuels et semestriels. Conformément au Code monétaire et financier, il a été établi une liste d'initiés permanents, qui comprend notamment les mandataires sociaux de la Société. Cette liste est tenue à la disposition de l'AMF.

CHAPITRE 18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

18.1. Actionnariat de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de référence, l'Etat détient 67.674.934 actions, représentant 68,4% 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.

Aéroports de Paris a procédé à l'identification de ses actionnaires par la réalisation d'un TPI (titres au porteur identifiable) au 31 décembre 2006. L'analyse du TPI au 31 décembre 2006 a été effectuée sur la base des seuils suivants :

- intermédiaires détenant un minimum de 20.000 actions,
- actionnaires détenant un minimum de 50 actions.

En ajoutant les actionnaires au nominatif, 98,15% du capital a été identifié.

Aéroports de Paris n'a pas connaissance de l'existence de pacte d'actionnaires.

Sur la base de ce TPI, le tableau ci-dessous présente le nombre d'actions et les pourcentages de capital et de droits de vote détenus par les actionnaires d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2006 :

Actionnaires	Nombre d'actions et de droits de vote	Pourcentage du capital et des droits de vote
Etat	67.674.934	68,4%
Salariés	2.375.054	2,4%
Actionnaires individuels français	11.944.603	12,1%
Institutionnels français	9.767.100	9,9%
Actionnaires non-résidents	5.367.100	5,4%
Aéroports de Paris, dans le cadre du programme de rachat d'actions (*)	0	0,0%
Actionnaires non identifiés	1.831.811	1,8%
Total	98.960.602	100,0%

(*) Le contrat de liquidité conclu dans le cadre du programme de rachat d'actions n'a pris effet qu'au 1^{er} janvier 2007.

A la date d'enregistrement du présent document de référence et à la connaissance d'Aéroports de Paris, l'actionnariat de la société n'a pas évolué de manière significative depuis la réalisation du TPI décrit ci-dessus.

A la connaissance d'Aéroports de Paris, l'Etat est le seul actionnaire qui détienne de manière directe ou indirecte plus de 5% du capital social.

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.

Le décret n° 2006-575 du 22 mai 2006 a autorisé le transfert au secteur privé d'une participation minoritaire (inférieure à 50%) du capital d'Aéroports de Paris et les arrêtés du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 30 mai et du 15 juin 2006 ont fixé les modalités et les conditions de l'ouverture du capital par introduction en bourse de la Société. Préalablement à l'ouverture du capital de la Société, la Commission des participations et des transferts a rendu un avis n° 2006-A-4 du 13 juin 2006 relatif à l'ouverture minoritaire du capital d'Aéroports de Paris.

L'ouverture de capital de la Société s'est effectuée par la mise à disposition du marché, après l'exercice intégral de l'option de sur-allocation des établissements bancaires composant le syndicat de placement, de :

- 15.310.584 actions existantes cédées par l'Etat,
- 13.599.102 actions nouvelles émises par Aéroports de Paris par voie d'augmentation de capital et
- par une offre aux salariés et à certains anciens salariés d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales de 2.376.009 actions cédées par l'Etat¹⁰⁷.

L'offre a pris la forme d'une Offre à Prix Ouvert réservée aux investisseurs particuliers en France, d'un Placement Global Garanti auprès d'investisseurs institutionnels en France et hors de France et d'une offre réservée aux salariés (ORS). L'augmentation du capital social de la société de 40,8 millions d'euros a été assortie d'une prime d'émission de 559,2 millions d'euros. Le montant des frais d'émission consécutifs à l'augmentation de capital a été imputé (net de l'économie d'impôt correspondante) sur la prime d'émission pour un montant de 16,5 millions d'euros. Ainsi, l'augmentation de capital s'est traduite par une augmentation des capitaux propres de 583,5 millions d'euros.

Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur l'Eurolist d'Euronext Paris S.A. (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006.

18.3. Détention du contrôle de la Société

A la date d'enregistrement du présent document de référence, l'Etat détient 68,39% 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

¹⁰⁷ Après règlement-livraison des actions réservées aux salariés, le 2 août 2006.

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 2006 figure en Annexe 3 au présent document de référence. Le rapport des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005 figure en annexe 7 du document de base de la Société enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036. 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.

En plus des contrats décrits dans ledit rapport spécial des commissaires aux comptes pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, Aéroports de Paris a conclu, au cours des trois derniers exercices, avec des sociétés apparentées au sens du règlement CE n° 1606/2002, des contrats importants décrits ci-après.

- Un contrat de régulation économique a été conclu le 6 février 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris afin 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 Paris¹⁰⁸.
- En application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005, quatre conventions financières entre l'Etat et Aéroports de Paris ont été conclues en 2006 afin de déterminer les montants et les modalités de versement des sommes dues par l'Etat en contrepartie de la reprise à son profit des biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public¹⁰⁹.
- 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 Paris¹¹⁰.

¹⁰⁸ Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

¹⁰⁹ Voir paragraphe 8.1. Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris

¹¹⁰ 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 de l'exercice clos le 31 décembre 2006 figurent en annexe 1 au présent document de référence.

20.2. Informations financières *pro forma*

Non applicable.

20.3. Etats financiers sociaux

Non applicable.

20.4. Vérification des informations financières historiques annuelles

Le rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2006 figure en annexe 2 au présent document de référence.

20.5. Date des dernières informations financières

Le Groupe Aéroports de Paris a publié le 15 mars 2006 le communiqué de presse présentant les comptes consolidés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2006. Il est disponible sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

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.

Le conseil d'administration, par délibération du 30 mars 2007, a proposé de soumettre à l'approbation des actionnaires réunis en assemblée générale ordinaire le 29 mai 2007 la distribution à chacune des actions de la Société d'un dividende net de 0,94 euros par action au titre de l'exercice 2006, en hausse de 27% par rapport à

celui de 2005, conformément à l'orientation retenue au moment de l'introduction en bourse de la Société de distribuer 50% du résultat net consolidé, part du Groupe. En 2006, Aéroports de Paris a majoré le résultat net ayant servi de base au calcul des dividendes du coût des 33,3 millions d'euros correspondant à la charge, enregistrée dans les comptes d'Aéroports de Paris, mais supportée en réalité par l'Etat, de la décote de 20% accordée lors de l'introduction en bourse de juin 2006 aux ayants droits de l'Offre réservée aux salariés, cette charge ayant fait l'objet, en application des normes IFRS, d'une compensation d'un montant identique au niveau des capitaux propres.

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, 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 100 millions d'euros. Les principales mesures d'instructions et procédures judiciaires en cours liées à Aéroports de Paris sont les suivantes :

Effondrement d'une partie de la jetée du terminal CDG 2E

Le 23 mai 2004, une partie du toit de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E s'est effondrée, entraînant notamment le décès de quatre personnes et quatre blessés ainsi que la fermeture de cette installation 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 référence, 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 Aelia ont, elles aussi, déposé des réclamations pour des montants respectifs de 3,2 millions d'euros et de 25,0 millions d'euros. 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.

Pour sa part, Aéroports de Paris a déposé auprès du tribunal de grande instance de Paris et du tribunal administratif de Cergy - Pontoise une réclamation d'un montant total de plus de 161 millions d'euros,

correspondant aux frais supplémentaires pour 57,2 millions d'euros, aux pertes d'exploitation pour 89,5 millions d'euros et aux charges exceptionnelles pour 14,5 millions d'euros. La Société estime son préjudice moral à 40 millions d'euros. 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).

Le 19 mai 2006, les ayants-droits de l'une des victimes de l'effondrement d'une partie de la jetée du terminal CDG 2E, ont assigné, entre autres, Aéroports de Paris devant le tribunal fédéral du district est de l'Etat de New York. Les ayants-droits demandent notamment la condamnation d'Aéroports de Paris au paiement de dommages et intérêts en réparation du décès de la victime et des préjudices matériels et moraux subis par eux à la suite de ce décès, ainsi que le paiement de dommages punitifs (*punitive damages*) pour négligence dans la conception, la construction, la maintenance et l'évacuation du terminal 2E.

A ce stade de la procédure, ces demandes n'ont pas été chiffrées. Compte tenu du stade préliminaire de la procédure, Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer le risque potentiel, mais il constate d'ores et déjà l'existence de doutes sérieux quant à la compétence du tribunal.

Requêtes à l'encontre du CRE et de la signature du CRE par les ministres, des décisions tarifaires de 2006-2007 et certaines dispositions réglementaires afférentes à la détermination de certaines redevances

Le Syndicat des compagnies aériennes, la Fédération nationale de l'aviation marchande et l'Association des représentants de compagnies aériennes en France avaient chacun déposé auprès du Conseil d'Etat une requête ayant pour objet l'annulation du CRE en avril 2006. Ces requêtes ont été rejetées par un arrêt du Conseil d'Etat du 25 avril 2007.

En mai 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 ayant pour objet d'annuler la décision tarifaire du 14 avril 2006, prise en application du CRE.

En novembre 2006, Ryanair a déposé une requête devant le Conseil d'Etat contre la décision implicite par laquelle le ministre des transports a rejeté sa demande tendant à l'abrogation (i) de l'annexe 3 du CRE, en ses dispositions relatives aux tarifs de la redevance passagers en tant qu'elles prévoient une différenciation tarifaire entre les vols internes et les vols intra-communautaires vers la zone Schengen et hors Schengen, et (ii) des dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 concernant la redevance passagers, en ce qu'elles prévoient des tarifs différents en fonction de la zone géographique de destination¹¹¹. Par ailleurs, en août 2006, FedEx a déposé une requête contre la décision implicite du Ministre des transports refusant de retirer les dispositions du CRE relatives à la suppression de l'abattement de 20% au profit des transporteurs de fret et les modalités de fixation des redevances d'atterrissage.

Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer le risque résultant des différentes requêtes déposées devant le Conseil d'Etat.

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

¹¹¹ Voir paragraphe 6.3.2.6 Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

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. La cour d'appel de Paris, dans quatre arrêts du 4 octobre 2006, a confirmé la mise hors de cause d'Aéroports de Paris. Ces arrêts n'ont, à notre connaissance, donné lieu à aucun pourvoi en cassation. Une procédure reste pendante devant la cour d'appel 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^{er} février 1990. Le 22 juin 1995, Alpha Flight Services a déposé une plainte auprès de la Commission de l'Union européenne, qui a donné lieu le 11 juin 1998 à la constatation par la Commission d'abus de position dominante ayant conduit à des pratiques discriminatoires concernant la fixation des redevances domaniales. La décision de la Commission a été confirmée, le 12 décembre 2000, par le tribunal de première instance, puis par la Cour de justice européenne le 24 octobre 2002. Le 28 mai 2004, Alpha Flight Services a assigné Aéroports de Paris devant le tribunal de commerce de Paris pour perte de chiffre d'affaires, pertes liées aux redevances excessives, et coûts de structure excessifs, en réparation du préjudice subi résultant d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles pour un montant (à parfaire) de 15 millions d'euros. Le tribunal des conflits, saisi par arrêté de conflit du 25 mars 2005, a rendu un arrêt le 15 janvier 2007 confirmant la compétence du tribunal de commerce. L'affaire est pendante devant ce tribunal.

Air Liberté - réorganisation de Paris - Orly

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. Aucun appel n'ayant été interjeté dans les délais légaux, ce jugement est définitif.

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 IDF/AMEC (réhabilitation de la piste 1 de Paris - Charles de Gaulle)

En 2003, deux marchés publics de travaux ont été obtenus par les groupements Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et CEGELEC/EI IDF/AMEC relativement au génie civil et au balisage de la piste 1 de Paris -

Charles de Gaulle. Ayant constaté au cours de l'été 2004 des désordres sur la piste 1 de Paris - Charles de Gaulle, Aéroports de Paris a requis en référé auprès du tribunal administratif de Cergy Pontoise la désignation d'un expert afin de faire un constat d'urgence. Le rapport de constats 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. Des travaux de réfection d'une partie de la piste ont été effectués durant l'été 2006 et les premiers 900 mètres de piste feront l'objet d'une réfection durant l'été 2007, requérant à chaque fois la fermeture de la piste 1 et la répartition du trafic sur les autres pistes. La charge financière des travaux devrait être atténuée par l'indemnisation à recevoir dans la limite de la responsabilité des entrepreneurs précités et/ou de leurs assureurs.

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.

Amiante

Aéroports de Paris fait l'objet de procédures contentieuses engagées par trois anciens salariés en vue d'obtenir une décision constatant la responsabilité pour faute inexcusable de celui-ci, pour exposition à des poussières d'amiante. Ces procédures sont destinées à leur permettre de percevoir une majoration de rente par les caisses d'assurance maladie ainsi qu'une indemnisation par Aéroports de Paris de leurs préjudices extrapatrimoniaux. Le tribunal des affaires de sécurité sociale de Créteil a reconnu par jugement du 21 novembre 2006 la faute inexcusable d'Aéroports de Paris dans l'une des procédures et a prononcé une mesure d'expertise pour la détermination du préjudice extrapatrimonial. Les deux autres instances sont en cours. Aéroports de Paris considère en l'état que les conséquences financières de ces procédures ne représentent pas un risque significatif.

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 2006.

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 296.881.806 euros, divisé en 98.960.602 actions, chacune entièrement libérée, d'une valeur nominale de trois euros.

21.1.2. Acquisition par la Société de ses propres actions

Programme de rachat d'actions en vigueur au jour du dépôt du présent document de référence (autorisé par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006)

Lors de l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 (2^{ème} résolution), les actionnaires de la Société ont autorisé la mise en place un programme de rachat autorisant l'acquisition, la cession ou le transfert d'actions à tout moment et par tous moyens, sur le marché ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs, par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options ou autres instruments financiers à terme négociés sur un marché réglementé ou de gré à gré ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière.

Les achats d'actions de la société peuvent porter sur un nombre d'actions tel que :

- le nombre d'actions que la société achète pendant la durée du programme de rachat n'excède pas 5% des actions composant le capital de la société, à quelque moment que ce soit, soit, à titre indicatif, au 31 décembre 2006, 4.948.030 actions;
- le nombre d'actions que la société détiendra à quelque moment que ce soit ne dépasse pas 10% des actions composant le capital de la société.

Cette autorisation est destinée à permettre à la société d'opérer sur ses titres en vue :

- de l'attribution d'actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise et de la mise en œuvre de tout plan d'épargne d'entreprise dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 443-1 et suivants du Code du travail; ou
- de la remise d'actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de tout autre manière; ou
- de l'annulation de tout ou partie des titres ainsi rachetés; ou
- de la conservation et de la remise d'actions (à titre d'échange, de paiement ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe; ou
- de l'animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers.

Ce programme est également destiné à permettre à la société d'opérer dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur. Dans une telle hypothèse, la société informerait ses actionnaires par voie de communiqué.

L'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 a fixé le prix maximal d'achat par action à 90 euros, le prix minimal de vente par action à 22,5 euros et le montant global affecté au programme de rachat d'actions à 400 millions d'euros.

Sauf autorisation par l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007 d'un nouveau programme, l'autorisation décrite ci-avant, en vigueur à la date du présent document de référence, prendra fin au plus tard le 22 novembre 2007, qui correspond au terme d'une période de dix-huit mois à compter de l'autorisation de l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006.

Synthèse de rachat d'actions en vigueur au 31 mars 2007 dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006.

Par délibération du 21 décembre 2006, le conseil d'administration de la Société a décidé de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions dans le cadre d'un contrat de liquidité, et selon les conditions et dans les limites fixées par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006.

Le contrat de liquidité a été conclu avec Crédit Agricole Chevreux et est effectif depuis le 1er janvier 2007. Dans le cadre de ce contrat, la somme de 6 millions d'euros a été affectée au compte de liquidité.

Le tableau suivant indique le nombre, la valeur comptable et la valeur nominale des actions détenues par Aéroports de Paris au 31 mars 2007. A cette date, aucune action de la Société n'est détenue directement ou indirectement par des filiales de la Société.

Pourcentage de capital autodétenu	0,0063%
Nombre d'actions annulées au cours des 24 derniers mois	0
Nombre de titres détenus en portefeuille	6.200 actions
Valeur comptable du portefeuille	393.175 euros
Valeur de marché du portefeuille	446.896 euros

Dans le cadre du programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 et mis en œuvre par délibération du conseil d'administration du 21 décembre 2006, et jusqu'au 31 mars 2007, les opérations sur les actions propres ont été les suivantes :

<i>Flux brut cumulés</i>	Achats	Ventes/transferts
Nombre de titres	35 865	29 665
Cours moyen des transactions (en euros)	61,32	64,56
Montants (en euros)	2.199.332	1.915.191

Résolution relative à l'autorisation donnée au conseil d'administration pour opérer sur les actions de la Société, soumise à l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007

L'autorisation de rachat d'actions décrite ci-dessus devrait, sous réserve de son adoption par l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007, être remplacée par l'autorisation prévue par la sixième résolution proposée à ladite assemblée et reprise ci-après.

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'administration, et conformément aux dispositions des articles L. 225-209 et suivants du code de commerce, autorise le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, à acheter ou faire acheter des actions de la société en vue :

- de l'attribution d'actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise et de la mise en œuvre du plan d'épargne d'entreprise dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 443-1 et suivants du code du travail; ou

- de la remise d'actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de tout autre manière; ou
- de l'annulation de tout ou partie des titres ainsi rachetés, dans le cadre de l'autorisation conférée par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 par sa seizième résolution; ou
- de la conservation et de la remise d'actions (à titre d'échange, de paiement ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe; ou
- de l'animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers.

Ce programme serait également destiné à permettre à la société d'opérer dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur. Dans une telle hypothèse, la société informerait ses actionnaires par voie de communiqué.

Les achats d'actions de la société pourront porter sur un nombre d'actions tel que :

- le nombre d'actions que la société achète pendant la durée du programme de rachat n'excède pas 5 % des actions composant le capital de la société, à quelque moment que ce soit, ce pourcentage s'appliquant à un capital ajusté en fonction des opérations l'affectant postérieurement à la présente assemblée générale, soit, à titre indicatif, au 31 décembre 2006, 4.948.030 actions;
- le nombre d'actions que la société détiendra à quelque moment que ce soit ne dépasse pas 10 % des actions composant le capital de la société à la date considérée.

L'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourront être réalisés à tout moment et par tous moyens, sur le marché ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs (sans limiter la part du programme de rachat pouvant être réalisée par ce moyen), par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options ou autres instruments financiers à terme négociés sur un marché réglementé ou de gré à gré ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement.

L'assemblée générale ordinaire décide que le prix d'achat maximal par action est égal à 100 euros, hors frais d'acquisition.

Le montant maximal que la société pourra affecter au programme de rachat d'actions ci-dessus autorisé ne pourra être supérieur à 400 millions d'euros.

Cette autorisation prive d'effet, à compter de ce jour, toute délégation antérieure à l'effet d'opérer sur les actions de la société, donnée par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 au Conseil d'administration. Elle est donnée pour une période de dix-huit mois à compter de ce jour.

L'assemblée générale délègue au Conseil d'administration, en cas de modification du nominal de l'action, d'augmentation de capital par incorporation de réserves, d'attribution gratuite d'actions, de division ou de regroupement de titres, de distribution de réserves ou de tous autres actifs, d'amortissement du capital, ou de toute autre opération portant sur les capitaux propres, le pouvoir d'ajuster le prix d'achat susvisé afin de tenir compte de l'incidence de ces opérations sur la valeur de l'action.

L'assemblée générale confère tous pouvoirs au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les conditions légales, pour décider et effectuer la mise en œuvre de la présente autorisation, pour en préciser, si nécessaire, les termes et en arrêter les modalités, pour réaliser le programme d'achat, et notamment pour passer tout ordre de bourse, conclure tout accord, en vue de la tenue des registres d'achats et de ventes d'actions,

effectuer toutes déclarations auprès de l'Autorité des marchés financiers et de toute autre autorité qui s'y substituerait, remplir toutes formalités et, d'une manière générale, faire le nécessaire.

21.1.3. Capital autorisé mais non émis

Etat des autorisations adoptées par l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 :

Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Montant nominal maximal d'augmentation de capital/ Montant maximal pouvant être affecté au programme de rachat	Utilisation des autorisations (en euros)
Emissions avec droit préférentiel (DPS) Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues	26 mois juillet 2008	150 millions d'euros (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)	Néant
Emissions sans droit préférentiel (DPS) Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues	26 mois juillet 2008	150 millions d'euros (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)	35.878.836
Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres	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)	Néant
Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital	26 mois juillet 2008	15% d'une augmentation de capital avec ou sans droit préférentiel de souscription (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)	Néant
Emissions réservées au personnel Adhérents de plans d'épargne	26 mois juillet 2008	5,2 millions d'euros (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)	Néant
Emissions de bons de souscription ⁽¹⁾	18 mois novembre 2007	15% du nombre total des actions offertes dans le cadre de l'ouverture de capital (ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros)	4.918.470
Programme de rachat d'actions ⁽²⁾	18 mois novembre 2007	400 millions d'euros ou 5% du capital social	2.199.332 ⁽³⁾

(1) Cette autorisation avait été donnée dans le cadre de l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris. Elle n'a été utilisée que pour l'option de sur-allocation et n'est plus en vigueur.

(2) L'assemblée générale mixte du 22 mai 2006 a autorisé 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). Le programme de rachat d'actions est effectif depuis le 1er janvier 2007

(3) Au 31 mars 2007.

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 tableau ci-dessous fait apparaître les évolutions du capital social de la société depuis que celui-ci a été initialement fixé par le décret n°2005-828 du 20 juillet 2005.

Tableau d'évolution du capital à la date du présent document de référence :

Date du décret ou de l'assemblée	Opération	Nombre d'actions émises	Valeur nominale des actions (en euros)	Montant nominal de l'augmentation de capital (en euros)	Prime d'émission (en euros)	Montant cumulé du capital (en euros)	Nombre cumulé d'actions
décret du 20 juillet 2005 (effectif le 22 juillet 2005)	NA	NA	3	NA	NA	256.084.500	85.361.500
22 mai 2006 (constaté par le Président directeur général le 20 juin 2006)	Augmentation de capital sans droit préférentiel de souscription	11.959.612	3	35.878.836	490.344.092	291.963.336	97.321.112
22 mai 2006 (constaté par le Président directeur général le 27 juin 2006)	Exercice de bons de souscription d'actions	1.639.490	3	4.918.470	68.858.602	296.881.806	98.960.602

NA = non applicable

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 Aelia, 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 S.A. 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 1,684 milliard d'euros au 31 décembre 2006. Le tableau suivant 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
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

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 2006 (note 28)".

Enfin, à la date d'enregistrement du présent document de référence, 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^{er} janvier et se clôture le 31 décembre de chaque année.

21.2.5. Assemblées générales (article 20 des statuts)

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.

Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit de participer aux assemblées générales de la Société ou aux opérations d'un dépositaire central par l'enregistrement comptable des titres au

nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte, s'il justifie du droit de participer aux assemblées générales au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la société, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

L'inscription ou l'enregistrement comptable des titres dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité est constaté par une attestation de participation délivrée par ce dernier, le cas échéant par voie électronique, en annexe au formulaire de vote à distance ou de procuration ou à la demande de carte d'admission établis au nom de l'actionnaire ou pour le compte de l'actionnaire représenté par l'intermédiaire inscrit. L'actionnaire souhaitant participer physiquement à l'assemblée et qui n'a pas reçu sa carte d'admission le troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), peut aussi se faire délivrer une attestation.

Ces formalités doivent être accomplies cinq jours au moins avant la réunion de l'assemblée. Le conseil d'administration peut abréger ou supprimer ce délai au profit de l'ensemble des actionnaires.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, faire remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et exiger la production de ces cartes pour l'accès à l'assemblée générale.

Si le conseil d'administration le décide au moment de la convocation de l'assemblée, les actionnaires pourront participer à l'assemblée par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions et suivant les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Tout actionnaire peut se faire représenter par son conjoint ou par un autre actionnaire dans toutes les assemblées. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales. A compter de cette attestation, l'actionnaire ne peut choisir un autre mode de participation à l'assemblée générale. Pour être retenu, le formulaire de vote doit être reçu par la Société au plus tard trois jours avant la date de la réunion de l'assemblée.

Les propriétaires de titres mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce (propriétaires qui n'ont pas leur domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du Code civil) peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la loi, par un intermédiaire inscrit.

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)

Les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires.

Les actions peuvent être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire est tenu de déclarer sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui, dans les conditions légales et réglementaires.

Les dispositions des alinéas ci-dessus seront également applicables aux autres valeurs mobilières émises par la Société.

La Société est en droit, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution, et l'adresse des détenteurs de titres au porteur conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'entre eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés. La Société, au vu de la liste transmise par l'organisme susmentionné, a la faculté de demander aux personnes figurant sur cette liste et dont la Société estime qu'elles pourraient être inscrites pour le compte de tiers les informations ci-dessus concernant les propriétaires de titres.

S'il s'agit de forme nominative donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit dans les conditions prévues à l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la demande, de révéler l'identité des propriétaires de titres ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux sur simple demande de la Société ou de son mandataire, laquelle peut être présentée à tout moment.

21.2.8. 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 toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, directement ou indirectement, une fraction du capital ou des droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital de la Société correspondant à 1%, a l'obligation d'en informer la Société par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement dudit seuil de 1%. Cette information doit préciser l'identité de la personne concernée ainsi que celle des personnes agissant de concert avec elle et indiquer le nombre total d'actions, de droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital que cette personne possède. Cette obligation d'information porte également sur la détention de chaque fraction additionnelle de 1% du capital ou des droits de vote ou de titres donnant accès à terme au capital de la Société, étant précisé qu'en cas de dépassement de l'un des seuils visés par le septième alinéa de l'article L. 233-7 du Code de commerce (voir ci-dessous), l'information doit préciser à la Société l'intention de la personne ou des personnes détentrices. A compter du franchissement de ce seuil, une déclaration doit être effectuée dans des conditions identiques à celles mentionnées ci-dessus, chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5% est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse quelle qu'en soit la raison.

L'intermédiaire inscrit comme détenteur d'actions conformément au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, sans préjudice des obligations des propriétaires des actions, d'effectuer les déclarations ci-dessus pour l'ensemble des actions au titre desquelles il est inscrit.

Par ailleurs, en vertu des dispositions de l'article L. 233-7 du Code de commerce, lorsque les actions d'une société ayant son siège sur le territoire de la République sont admises aux négociations sur un marché réglementé, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder un nombre d'actions représentant plus de 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 33^{1/3}%, 50%, 66^{2/3}%, 90% ou 95% du capital ou des droits de vote de la Société, doit informer la Société dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement du seuil de participation, du nombre total d'actions ou de droits de vote qu'elle possède. Cette personne doit également en informer l'Autorité des marchés financiers dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement du seuil de participation. Ces obligations d'information s'appliquent selon les mêmes délais en cas de franchissement à la baisse des seuils mentionnés ci-dessus.

Aux termes des dispositions de l'article L. 233-14 du Code de commerce, à défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions statutaires et/ou légales identifiées ci-dessus sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification. Dans le cas d'inobservation des dispositions statutaires, cette suspension doit avoir fait l'objet d'une demande d'un ou de plusieurs actionnaires détenant une fraction au moins égale à 3% du capital ou des droits de vote de la Société et être consignée dans le procès-verbal de l'assemblée générale.

21.2.9. 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 Paris¹¹².
- 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 Paris¹¹³.

¹¹² Voir paragraphe 6.3.2.6. Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires

¹¹³ 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, et une copie peut en être obtenue au siège de la Société, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris¹¹⁴.

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

Delphine Deshayes
Responsable relations investisseurs
Téléphone : 01 43 35 72 58
Adresse : 291 boulevard Raspail, 75014 Paris (siège social).

¹¹⁴ Voir également Annexe 8 du présent document de référence

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 6¹¹⁵.

¹¹⁵ 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 2006

Compte de résultat consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<i>Année 2006</i>	<i>Année 2005</i>
Produit des activités ordinaires	7	2 076 835	1 920 796
Autres produits opérationnels courants	8	28 682	12 258
Production immobilisée	9	43 301	47 116
Production stockée		(163)	205
Achats consommés		(121 554)	(106 206)
Charges de personnel	10	(648 068)	(611 498)
Autres charges opérationnelles courantes	11	(701 083)	(685 555)
Dotations aux amortissements	12	(273 853)	(262 171)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	12	25 287	17 792
Dotations aux provisions, nettes des reprises	12	(38 469)	4 715
Résultat opérationnel courant		390 916	337 453
Autres produits et charges opérationnels	13	(57 024)	23 462
Résultat opérationnel		333 892	360 915
Produits financiers	14	71 372	56 870
Charges financières	14	(155 859)	(145 625)
Résultat financier	14	(84 488)	(88 755)
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	15	3 573	2 868
Résultat avant impôt		252 977	275 029
Impôts sur les résultats	16	(100 841)	(95 092)
Résultat de la période		152 136	179 937
<i>Résultat attribuable aux intérêts minoritaires</i>		-	-
<i>Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère</i>		152 136	179 937
Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions ordinaires de la société mère :			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	17	1,64	2,11
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	17	1,64	2,11

Bilan consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<i>Au</i> <i>31.12.2006</i>	<i>Au</i> <i>31.12.2005</i>
ACTIFS			
Immobilisations incorporelles	18	36 714	30 325
Immobilisations corporelles	19	4 838 942	4 423 613
Immeubles de placement	20	284 233	305 648
Participations dans les entreprises mises en équivalence	15	20 186	19 401
Autres actifs financiers non courants	21	242 045	167 316
Actifs d'impôt différé	16	1 417	1 620
Actifs non courants		5 423 537	4 947 923
Stocks	22	7 462	5 981
Clients et comptes rattachés	23	401 089	345 001
Autres créances et charges constatées d'avance	24	115 164	146 658
Autres actifs financiers courants	21	84 267	233 093
Actifs d'impôt exigible	16	654	1 777
Trésorerie et équivalents de trésorerie	25	509 188	388 348
Actifs courants		1 117 823	1 120 858
TOTAL DES ACTIFS		6 541 361	6 068 781

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	<i>Au</i> <i>31.12.2006</i>	<i>Au</i> <i>31.12.2005</i>
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS			
Capital	26	296 882	256 085
Primes liées au capital	26	542 747	-
Ecart de conversion	26	(200)	1 008
Réserve de juste valeur	26	70 728	19 302
Résultats antérieurs non distribués	26	1 724 496	1 574 396
Résultat de la période		152 136	179 937
Capitaux propres		2 786 789	2 030 727
Emprunts et dettes financières à long terme	28	2 270 411	2 571 380
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	27	388 354	374 985
Autres provisions non courantes	27	357	802
Passif d'impôt différé	16	74 044	56 703
Autres passifs non courants	29	33 123	33 918
Passifs non courants		2 766 289	3 037 788
Fournisseurs et comptes rattachés	30	411 178	434 719
Autres dettes et produits constatés d'avance	31	309 133	262 316
Emprunts et dettes financières à court terme	28	158 286	207 532
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	27	29 933	26 747
Autres provisions courantes	27	71 475	33 295
Passif d'impôt exigible	16	8 278	35 657
Passifs courants		988 283	1 000 266
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		6 541 361	6 068 781

Tableau des flux de trésorerie consolidés

<i>(en milliers d'euros)</i>	<i>Notes</i>	Année 2006	Année 2005
Résultat opérationnel		333 892	360 915
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions		328 774	261 056
- Moins-values (plus-values) de cession d'actifs immobilisés		(1 464)	5 594
- Coût des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS		33 331	-
- Autres		381	(1 774)
Décalages de paiement des indemnités reçues au titre du terminal 2E		41 411	38 589
Charges financières hors coût de l'endettement net ;		(414)	(512)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		735 910	663 869
Augmentation des stocks		(1 481)	(1 187)
Augmentation des clients et autres débiteurs		(6 862)	(11 329)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs		(65 254)	31 027
Variation du besoin en fonds de roulement		(73 597)	18 510
Impôts sur le résultat payés		(110 559)	(28 875)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		551 754	653 504
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et entreprises associées	32	-	11 050
Acquisitions de filiales (nettes de la trésorerie acquise)		(20)	4
Investissements corporels et incorporels	32	(712 461)	(578 925)
Acquisitions de participations non intégrées		(10 001)	(40)
Variation des autres actifs financiers		2 761	1 962
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	32	147 678	387
Produits provenant des cessions de participations non consolidées		270	68
Dividendes reçus		3 153	2 971
Diminution des fournisseurs d'immobilisations		13 080	29 916
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(555 540)	(532 607)
Subventions reçues au cours de la période		1 473	(237)
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	3.1.1	583 543	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(63 168)	(25 174)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	28	6 610	332 461
Remboursement des emprunts à long terme	28	(316 248)	(115 832)
Intérêts payés		(151 069)	(145 268)
Produits financiers encaissés		64 480	50 088
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		125 621	96 038
Incidence de la première mise en application IAS 32-39		-	418
Incidences des variations de cours des devises		(61)	-
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		121 774	217 353
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	32	381 328	163 975
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	32	503 102	381 328

Comme en 2005, la capacité d'autofinancement de l'exercice 2006 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 2E et leurs encaissements effectifs.

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

<i>(en milliers d'euros)</i>	Capital	Primes liées au capital	Ecarts de conversion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
Situation au 31/12/2004	256 085	-	(977)	-	1 593 672	1 848 780	-	1 848 780
Première application des normes IAS 32 & 39				(77)	5 898	5 821		5 821
Situation au 01/01/2005	256 085	-	(977)	(77)	1 599 570	1 854 601	-	1 854 601
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
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	-	-	1 985	19 379	-	21 364	-	21 364
Résultat consolidé 2005					179 937	179 937	-	179 937
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	-	-	1 985	19 379	179 937	201 301	-	201 301
Dividendes					(25 174)	(25 174)		(25 174)
Situation au 31/12/2005	256 085	-	1 008	19 302	1 754 332	2 030 727	-	2 030 727

<i>(en milliers d'euros)</i>	Capital	Primes liées au capital	Ecarts de conversion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
Situation au 01/01/2006	256 085	-	1 008	19 302	1 754 333	2 030 727	-	2 030 727
Différence de conversion			(1 207)			(1 207)		(1 207)
Coût des avantages du personnel au titre de l'ORS					33 331	33 331		33 331
Variation de juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente, nette d'impôt.				51 426		51 426		51 426
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	-	-	(1 207)	51 426	33 331	83 550	-	83 550
Résultat consolidé 2006					152 136	152 136	-	152 136
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	-	-	(1 207)	51 426	185 467	235 686	-	235 686
Augmentation de capital	40 797	542 747			-	583 544		583 544
Dividendes					(63 168)	(63 168)		(63 168)
Situation au 31/12/2006	296 882	542 747	(200)	70 728	1 876 632	2 786 789	-	2 786 789

Voir les commentaires en note 26.

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 2006 ont été établis en conformité avec les normes "IFRS" (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne.

Il est à noter que le Groupe n'a pas opté pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. Le Groupe continue donc à appliquer la méthode du corridor pour comptabiliser les écarts actuariels dans le compte de résultat, sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Note 2 - Remarques liminaires

Les comptes du Groupe Aéroports de Paris arrêtés au 31 décembre 2006 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 14 mars 2007. Ces comptes ne seront définitifs qu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra le 29 mai 2007.

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
Forme juridique : Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
SIREN 552 016 628 RCS Paris

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro.

Toutes les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation ont établi leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2006.

Note 3 - Comparabilité des exercices

3.1. Evénements significatifs

3.1.1. Ouverture du capital

- Evolution du capital social d'Aéroports de Paris

L'ouverture du capital d'Aéroports de Paris a été effectuée par voie d'introduction en bourse :

- de 15.310.584 actions cédées par l'Etat ;
- d'actions mises à la disposition du marché dans le cadre d'une augmentation de capital d'Aéroports de Paris de 13.599.102 titres, d'une valeur nominale de 3 euros.

L'Offre a pris la forme d'une Offre à Prix Ouvert réservée aux investisseurs particuliers en France, d'un Placement Global Garanti auprès d'investisseurs institutionnels en France et hors de France et d'une Offre Réservée aux Salariés.

L'augmentation du capital a été assortie d'une prime d'émission de 559.203 milliers d'euros. Le montant des frais d'émission consécutifs à l'augmentation de capital a été imputé (net de l'économie d'impôt correspondante) sur la prime d'émission, pour un montant de 16.456 milliers d'euros. L'augmentation de capital s'est traduite par une augmentation des capitaux propres de 583.544 milliers d'euros.

Les premières négociations des titres ont eu lieu le 16 juin 2006. A l'issue de l'opération l'actionnariat d'Aéroports de Paris se présente comme suit en pourcentage du capital :

- l'Etat détient 68,4% du capital et du droit de vote de la société ;
- les actionnaires (institutionnel et public) 29,2% ;
- les salariés 2,4%.

Le capital social d'Aéroports de Paris a évolué comme suit au cours de l'exercice :

	Nombre d'actions	Valeur nominale (en euros)	Capital social (en milliers d'euros)
Capital social au 1^{er} janvier 2006	85 361 500	3,00	256 085
Souscription d'actions nouvelles dans le cadre de l'Offre à Prix Ouvert	11 959 612	3,00	35 879
Exercice de bons de souscription d'actions au titre de l'option de sur-allocation	1 639 490	3,00	4 918
Augmentation de capital	13 599 102	3,00	40 797
Capital social au 31 décembre 2006	98 960 602	3,00	296 882

- Offre réservée aux salariés

En 2006, dans le cadre de l'ouverture du capital de la société Aéroports de Paris réalisé par appel public à l'épargne, l'Etat français a décidé, en l'application du dernier alinéa de l'article 11 de la loi n°86-912 du 6 août 1986 et de l'arrêté du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 30 mai 2006, de réserver aux salariés et aux anciens salariés d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales une offre à des conditions préférentielles d'acquisition portant sur un nombre d'actions existantes représentant 10% du nombre total d'actions mises sur le marché lors de l'ouverture minoritaire du capital de la société.

Les caractéristiques et avantages de cette offre sont résumés ci-après :

Bénéficiaires Formules	Tous les Ayants droits		Salariés adhérents du PEG	
	"Paris-Dispo"	"Paris-Plus"	"Paris-Maxi"	"Paris-Multi" à effet de levier
Décote	Néant	20%	20%	20%
Prix de cession après décote (en euros)	44,00	35,20	35,20	35,20
Abondement (*) jusqu'à 4.140 euros	Néant	Néant	100% jusqu'à 600 € 40% de 601 à 2.600 € 25% de 2.601 à 13.560 €	Néant
Échéancier de paiement	Comptant	Comptant ou 30/30/40 ou 24 mensualités	Comptant ou 30/30/40 ou 36 mensualités	Comptant ou 30/30/40 ou 36 mensualités
Actions gratuites jusqu'à un montant maximum d'actions gratuites de 1.295 euros	1 pour 3 après 1 an	1 pour 2 jusqu'à 700 € puis 1 pour 4 après 3 ans	1 pour 1 jusqu'à 700 € puis 1 pour 4 après 3 ans	Néant
Disponibilité	Immédiate	Différée (2 ans)	Différée (5 ans)	Différée (5 ans)

(*) sauf pour les salariés du Groupe Alyzia

Dans le cadre de cette offre, les salariés du groupe ont souscrit 2.376.009 actions, dont 1.522.878 actions par l'intermédiaire du FCPE "AÉROPARTS".

En application d'IFRS 2, les avantages accordés aux salariés au titre des ces offres réservées sont évalués au moment de leur attribution. Ils constituent un complément de rémunération qui est comptabilisé en charge de l'exercice. Cette charge, enregistrée au 15 juin 2006 pour un montant global de 33.331 milliers d'euros, correspond pour chaque formule concernée à la différence entre :

- la valeur de jouissance de chaque action souscrite, sur la base du prix de l'Offre à Prix Ouvert auprès du public, soit 44 euros par action, majoré de la proportion correspondante des futures actions gratuites,

- et le prix de cession par l'Etat après décote éventuelle, soit 44 euros ou 35,20 euros par action selon la formule retenue.

Cette charge inclut, en outre, le coût lié aux facilités de paiement consenties aux salariés; en revanche, elle ne prend pas en compte le désavantage lié aux périodes d'indisponibilité pour ces derniers.

L'abondement au bénéfice des salariés dans le cadre de cette opération s'élève à 9.578 milliers d'euros.

Compte tenu de leur caractère non récurrent, le coût de l'ORS et l'abondement ont été portés dans le compte de résultat en "Autres produits et charges opérationnels".

- **Prime d'émission**

Seuls les frais externes expressément liés à l'augmentation du capital constituent des frais d'émission de titres. Les frais imputés à ce titre sur la prime d'émission pour leur montant net d'impôt s'élève à 16.455 milliers d'euros.

Les autres coûts, qui constituent des charges de l'exercice, ont été portés dans le compte de résultat en "Autres produits et charges opérationnels" pour un montant de 9.907 milliers d'euros.

3.1.2. Contrat de régulation économique

Conformément aux dispositions prévues par l'article L. 224-2-II du Code de l'aviation civile, un contrat pluriannuel entre Aéroports de Paris et l'Etat, appelé "Contrat de régulation économique", a été signé le 6 février 2006.

Ce contrat (le "CRE"), qui couvre la période 2006-2010, fixe les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, laquelle est arrêtée à un montant maximal de 3,25% par an (hors inflation).

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 puis des mémoires complémentaires, 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.

En défense, Aéroports de Paris fait notamment valoir 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.

Dans ce contexte, le SCARA (Syndicat des compagnies aériennes autonomes), FedEx et Ryanair ont chacun déposé un recours en annulation devant le Conseil d'Etat contre les tarifs des redevances.

3.1.3. Dividende

Conformément à la décision de l'AGO du 18 avril 2006, un dividende de 63.168 milliers d'euros a été versé à l'Etat en mai 2006.

3.1.4 Suites de l'accident en 2004 du Terminal 2E

A ce jour les expertises dans le cadre des procédures civiles et pénales ne sont pas terminées. La levée des scellés est intervenue début novembre 2006.

Il est rappelé qu'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. Cette réclamation évalue le montant du préjudice à 246 millions d'euros.

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 des provisions pour charges.

De son côté, Aéroports de Paris a également déposé une réclamation au titre de ce sinistre.

3.1.5. Contrôle fiscal

Au cours de l'exercice 2006, une vérification de comptabilité de la société mère Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004 a commencé. Une proposition de rectification a été adressée à l'entreprise au 31 décembre 2006. Cette notification a fait l'objet d'une provision dans les comptes 2006.

3.2. Changements de méthodes comptables

Les règles et méthodes appliquées par le Groupe dans les états financiers consolidés sont comparables à celles appliquées au 31 décembre 2005 à l'exception de l'adoption des normes / interprétations suivantes, entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2006 :

- IAS 1 et IAS 19 Amendements - Traitement des gains et pertes actuariels
- IAS 21 - Investissement net dans une activité à l'étranger
- IAS 39 Amendement - L'option juste valeur
- IAS 39 Amendement - Couverture de flux de trésorerie au titre de transactions intragroupes futures
- IAS 39 Amendement et IFRS 4 - Contrats de garanties financières
- IFRS 6 - Prospection et évaluation de ressources minérales et IFRS 1 Amendement
- IFRIC 4 - Déterminer si un accord contient un contrat de location
- IFRIC 5 - Droits aux intérêts émanant de fonds de gestion dédiés au démantèlement, à la remise en état et à la réhabilitation de l'environnement,
- IFRIC 6 - Passifs résultant de la participation à un marché spécifique - Déchets d'équipements électriques et électroniques

L'adoption de ces nouvelles normes / interprétations n'a toutefois pas d'incidence sur les comptes du Groupe au 31 décembre 2006.

Par ailleurs, les comptes 2006 ont fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17. Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. En effet, le Groupe a estimé que seul ce mode de comptabilisation permet de donner une image fidèle de la performance financière du segment Immobilier auquel ces produits se rattachent. Le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. L'incidence de ce reclassement s'élève respectivement à 6.575 et 6.216 milliers d'euros sur 2006 et 2005.

Enfin, conformément à IAS 8.30, Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes et interprétations, approuvées par l'Union Européenne mais d'application non obligatoire en 2006, notamment :

- IFRS 7 - Informations à fournir sur les instruments financiers ;
- IAS 1 - Amendements relatifs aux informations sur le capital ;
- IFRIC 7 - Modalités pratique de retraitement des états financiers dans le cadre d'IAS 29 - Information financière dans les économies inflationnistes ;
- IFRIC 8 - Champ d'application d'IFRS 2 ;
- IFRIC 9 - Réexamen des dérivés incorporés ;
- IFRIC 10 - Information financière intermédiaire et dépréciation.

Aéroports de Paris n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

3.3. Evolution du périmètre de consolidation

Les seuls mouvements de périmètre enregistrés en 2006 concernent l'entrée dans le périmètre de consolidation à compter du 1^{er} janvier des sociétés Sapser Handling et Alyzia Training. Ces mouvements sont cependant sans incidence significative 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, IAS 40 (note 4.6 et 20), IAS 19 (note 4.19 et 10) et les provisions (note 4.20).

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

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 entreprises associées :

- les filiales contrôlées de manière exclusive par le Groupe, notamment celles dont la société mère détient, directement ou indirectement, plus de 50% des droits de vote, sont incluses dans les états financiers consolidés en additionnant, ligne à ligne, les actifs, passifs produits et charges. La part attribuable aux intérêts minoritaires est présentée séparément au compte de résultat et au sein des capitaux propres du bilan. Les filiales sont consolidées à compter de leur date d'acquisition, qui correspond à la date à laquelle le Groupe a obtenu le contrôle, et ce jusqu'à la date à laquelle l'exercice de ce contrôle cesse;
- les coentreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel avec d'autres entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Cette méthode consiste à ne retenir les actifs, passifs, produits et charges, dans les états financiers, qu'à hauteur de la quote-part du Groupe dans le capital des entreprises concernées. 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 entreprises associées dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sans en avoir ni le contrôle ni un contrôle conjoint sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. L'influence notable est présumée lorsque le Groupe dispose d'un droit de vote au moins égal à 20%. La

mise en équivalence consiste à substituer à la valeur comptable des titres détenus le montant de la part qu'ils représentent dans les capitaux propres de l'entreprise associée, y compris les résultats de la période. L'écart d'acquisition lié à une entreprise associée est inclus dans la valeur comptable de la participation et il n'est pas amorti. Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, le Groupe détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur additionnelle au titre de la participation nette du groupe dans l'entreprise associée. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats de l'entreprise associée. Quand un changement est comptabilisé directement dans les capitaux propres des entreprises associées, le Groupe comptabilise sa quote-part de tout changement et fournit l'information dans le tableau de variation des capitaux propres si cela est applicable. Si la quote-part du Groupe dans les pertes d'une entreprise associée est supérieure à sa participation dans celle-ci, la valeur comptable des titres mis en équivalence est ramenée à zéro et le Groupe cesse de comptabiliser sa quote-part dans les pertes à venir, à moins que le Groupe ait une obligation légale ou implicite de participer aux pertes ou d'effectuer des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tous les comptes et transactions réciproques entre les sociétés intégrées sont éliminés à hauteur de la part d'intérêt du groupe pour les entreprises associées et coentreprises, de même que les résultats internes à l'ensemble consolidé (dividendes, plus-values de cessions, provisions sur titres et créances, etc.), sauf dans le cas de pertes latentes représentatives de perte de valeur.

4.2.2. Regroupements d'entreprises

Tous les regroupements d'entreprises sont comptabilisés en appliquant la méthode de l'acquisition. Les écarts d'acquisition dégagés lors de l'acquisition de titres de filiales, entreprises associées et coentreprises représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition de ces titres et la quote-part des actifs et des passifs acquis et passifs éventuels évalués à leur juste valeur. Ces écarts d'acquisition, lorsqu'ils sont positifs, sont inscrits au bilan dans les Immobilisations incorporelles pour les filiales et les coentreprises et au poste "Participations dans les entreprises mises en équivalence" pour les entreprises associées. Lorsqu'ils sont négatifs, ces écarts sont directement portés en résultat dans les "Autres produits opérationnels".

Les résultats des sociétés acquises ou cédées en cours d'exercice sont retenus dans le compte de résultat consolidé pour la période postérieure à la date à laquelle le groupe obtient le contrôle ou exerce un contrôle conjoint ou une influence notable ou antérieure à la date à laquelle le contrôle, le contrôle conjoint ou l'influence notable cesse.

4.3. Effets des variations des cours des monnaies étrangères

4.3.1 Conversion des états financiers des filiales, coentreprises et entreprises associées étrangères

Les états financiers des sociétés étrangères, dont la monnaie de fonctionnement n'est pas l'euro, sont convertis en euros de la manière suivante :

- les actifs et passifs de chaque bilan présenté sont convertis au cours de clôture à la date de chacun de ces bilans ;
- les produits et charges du compte de résultat et les flux de trésorerie sont convertis à un cours approchant les cours de change aux dates de transactions;
- les écarts de change en résultant sont portés au bilan dans les capitaux propres en réserves de conversion.

Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans une économie hyper inflationniste.

4.3.2. Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

- lors de leur comptabilisation initiale, les transactions en devises sont enregistrées au cours de change à la date de la transaction ;

- à chaque clôture, les éléments monétaires sont convertis au cours de clôture, les éléments non monétaires qui sont évalués au coût historique demeurent convertis au cours de change initial et les éléments non monétaires qui sont évalués à la juste valeur sont convertis au cours de change de la date à laquelle la juste valeur a été déterminée ;
- les écarts résultant du règlement ou de la conversion d'éléments monétaires sont portés en résultat dans les charges financières nettes.

4.4. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

- les écarts d'acquisition correspondant aux écarts positifs dégagés lors de l'acquisition de titres, diminués du cumul des pertes de valeur, de filiales et coentreprises conformément aux principes exposés au § 4.2.2 ci-dessus. Ces écarts d'acquisition font l'objet, annuellement ou dès qu'il existe un indicateur de perte de valeur, d'un test de dépréciation pouvant conduire à constater une perte de valeur lorsque la valeur recouvrable de ces écarts devient inférieure à leur valeur comptable, la valeur recouvrable correspondant au plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est déterminée sur la base des flux de trésorerie prévisionnels actualisés, eux-mêmes calculés à partir des plans d'affaires des sociétés concernées. La juste valeur correspond au prix de cession de la société net de frais, qui pourrait être obtenu par le Groupe dans le cadre d'une transaction réalisée à des conditions normales de marché;
- les logiciels informatiques évalués à leur coût d'acquisition ou de production et amortis linéairement sur leur durée normale d'utilisation allant de 1 à 7 ans selon les cas;
- des droits d'usage amortis linéairement sur 15 ans.

4.5. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, à l'exclusion des coûts d'entretien courant, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Ce coût tient compte, le cas échéant, des réévaluations de 1959 et 1976, lesquelles ont été utilisées en tant que coût présumé en vertu de l'option offerte par la norme IFRS 1.17. Le coût d'un actif produit par le Groupe pour lui-même comprend notamment le coût des matières premières et de la main d'œuvre directe.

Un bien immobilier en cours de construction ou d'aménagement en vue d'une utilisation ultérieure en tant qu'immeuble de placement est classé en tant qu'immobilisation corporelle et est comptabilisé au coût jusqu'à l'achèvement de la construction ou de l'aménagement, date à laquelle le bien immobilier est reclassé en immeuble de placement.

Les intérêts des capitaux empruntés pour le financement des immobilisations sont exclus du coût d'acquisition de ces dernières.

Le Groupe comptabilise dans la valeur comptable d'une immobilisation corporelle le coût de remplacement d'un composant de cette immobilisation corporelle au moment où ce coût est encouru s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et son coût peut être évalué de façon fiable. Tous les coûts d'entretien courant et de maintenance sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement selon leur durée d'utilisation estimée :

• Aménagement de terrains	20 ans
• 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 lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie. Tout gain ou perte résultant de la décomptabilisation d'un actif (calculé sur la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable de cet actif) est inclus dans le compte de résultat l'année de décomptabilisation de l'actif.

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 20 de la présente Annexe, est basée sur une approche mixte reposant sur des données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs.

Les bâtiments et les terrains loués relevant de ce périmètre ont été évalués sur la base de leurs flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés sur la base des conditions actuelles d'exploitation d'Aéroports de Paris.

Les réserves foncières sont évaluées à partir d'un prix de vente estimé tenant compte des conditions de marché actuelles de la zone. Cette évaluation intègre par ailleurs un abattement lié à la capacité d'absorption du marché et donc à l'horizon effectif de valorisation de ces réserves.

Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital observé d'une activité immobilière parfaitement diversifiée. En parallèle, une décote liée à la spécificité des actifs détenus (nature, concentration géographique) a été appliquée aux résultats.

Les différents paramètres utilisés dans le cadre de cette approche ont été estimés conformément aux pratiques de marché actuelles. A cet égard, le Groupe n'a pas jugé nécessaire de recourir à un évaluateur indépendant.

4.7. Dépréciations d'actifs

Les valeurs comptables des actifs du Groupe, autres que les stocks et les actifs d'impôt différé, sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque 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 31 décembre 2006. 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 liée 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 intervenant 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'auto-contrôle

Les titres d'auto-contrôle 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'auto-contrôle 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 financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires ;
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés ;
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de cash flow futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

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 co-entreprises s'il n'est pas probable que les différences s'inverseront dans un avenir prévisible ou qu'il existera un bénéfice imposable sur lequel elles pourront s'imputer.

Toutefois, les retraitements liés aux contrats de location financement donnent lieu à la constatation d'un impôt différé, bien qu'ils n'affectent ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice fiscal lors de leur comptabilisation initiale.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôt dont l'application est attendue sur les exercices au cours desquels les actifs seront réalisés ou les passifs réglés, sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture.

Des actifs d'impôts différés sont constatés, le cas échéant, au titre du report en avant de pertes fiscales et de crédits d'impôts non utilisés. D'une façon générale, les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable que l'entité fiscale concernée disposera de bénéfices imposables futurs suffisants sur lesquels les différences temporelles déductibles, les pertes fiscales non utilisées et crédits d'impôts pourront être imputés.

Les 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, Sapsen, 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 courants.

4.16. Stocks

Le coût d'entrée des marchandises et des approvisionnements comprend le prix d'achat et les frais accessoires. En sont exclus les frais financiers internes et externes, les frais de distribution et les frais de stockage. Les stocks sont évalués lors de leur sortie suivant la méthode du coût unitaire moyen pondéré.

Une dépréciation est constatée si la valeur nette de réalisation est inférieure au coût d'entrée en stock. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

4.17. Créances clients

Les créances clients sont classées dans la catégorie des prêts et créances et sont valorisés 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 6 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^{er} 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 pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
 - les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
 - les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et 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 ;

A ce jour, tous les engagements correspondent à des régimes à prestations définies. 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^{er} janvier 2004, date de la transition aux IFRS, ont été comptabilisés. S'agissant des écarts actuariels survenus après le 1^{er} 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 10.

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 (assimilé à la valeur brute comptable) ;
- Obligation implicite pour le preneur de re-louer le bien à la fin de la convention.

Les autres contrats de location dans lesquels le Groupe conserve la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif demeurent classés en tant que contrats de location simple. Les coûts indirects initiaux engagés lors de la négociation du contrat de location simple sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif loué et comptabilisés sur la période de location sur les mêmes bases que les revenus de location.

4.22. 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. Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques regroupent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, la redevance passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, en l'absence de contrat pluriannuel, sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret. Dans le cadre du processus de consultation qui précède la fixation des évolutions des redevances, les compagnies aériennes sont amenées à faire part de leurs commentaires et avis sur ces évolutions.

Dans le cadre des contrats pluriannuels conclus avec l'Etat, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités.

4.22.3. Revenus locatifs

Les revenus locatifs provenant des immeubles de placement sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire sur toute la durée du contrat de location.

4.22.4. Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quater viciés). L'article 1609 précise notamment : "le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux".

Les articles L251-2 et L282-8 du Code de l'Aviation Civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé, et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

4.22.5. Produits financiers liés à l'activité

Les produits d'intérêts constatés en tant que bailleur au titre des contrats de location financement sont comptabilisés en Produit des activités ordinaire, afin de donner une image fidèle de la performance financière notamment du segment Immobilier auquel ces produits sont affectés.

4.22.6. Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores aériennes, la Direction générale de l'Aviation civile reverse à Aéroports de Paris la TNSA encaissée auprès des compagnies aériennes.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation et reverse aux riverains, pour le compte de l'Etat, les aides qui leurs sont attribués. A ce titre, Aéroports de Paris perçoit une indemnité pour les frais de gestion de cette taxe. Cette indemnité est portée en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

Les montants encaissés et reversés sont enregistrés en autres créances et autres dettes.

4.22.7. Reversement BAAC

Les fonctions de support technique et administratif auprès de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) font l'objet d'une rémunération couvrant les coûts exposés par Aéroports de Paris.

Une convention-cadre spécifique aux services apportés est en cours de mise au point avec les services concernés de la DSNA et devrait être finalisée dans le courant du premier semestre 2007. Dans cette attente, la convention précédente de 1994 continue à s'appliquer et sert de support au remboursement des coûts de fonctionnement engagés par Aéroports de Paris sur une période allant du 01/09 au 31/08 de chaque année

Pour l'exercice 2006, les charges relatives à la période du 01/09/06 au 31/12/06 ont été estimées à 7013 milliers d'euros et le remboursement demandé à la DSNA a été pris en compte en produit à recevoir.

Ce reversement est porté en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

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 96/67CE du Conseil relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, dont les dispositions sont reprises aux articles R 216-1 et suivants du Code de l'Aviation Civile, et de certains autres services;
- **Immobilier** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aérogares qui sont liées au traitement des avions et des passagers et par voie de conséquence affectées au segment "services aéroportuaires" ;
- **Autres activités** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis pour l'essentiel par les filiales du Groupe Aéroports de Paris n'entrant pas dans les segments précédents ainsi que certaines activités de diversification.

La performance de chacun des secteurs d'activité est appréciée à partir de leur résultat opérationnel, de leurs actifs et de leurs investissements. Le résultat opérationnel sectoriel est apprécié avant affectation des frais de siège tel que stipulé à l'alinéa 16 de la norme IAS 14.

L'information sectorielle du Groupe Aéroports de Paris n'inclut pas de niveau secondaire relatif à une segmentation géographique dans la mesure où l'activité du Groupe est concentrée sur la Région Ile de France. Elle intègre en contrepartie une information complémentaire relative au résultat opérationnel, aux actifs et aux investissements des deux aéroports de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle sur lesquels le pilotage du Groupe est organisé.

Les prix de transfert entre les segments d'activités sont les prix qui auraient été fixés dans des conditions de concurrence normale, comme pour une transaction avec des tiers. Les produits sectoriels, les charges sectorielles et le résultat sectoriel comprennent les transferts entre les secteurs d'activité. Ces transferts sont éliminés en consolidation.

Note 5 - Soldes intermédiaires de gestion

<i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Année 2006	Année 2005	2006 / 2005
Produit des activités ordinaires	7	2 076 835	1 920 796	+8,1%
Production immobilisée et stockée	9	43 138	47 321	-8,8%
Production de l'exercice		2 119 973	1 968 117	+7,7%
Achats consommés		(121 554)	(106 206)	+14,5%
Services et charges externes	11	(524 571)	(522 766)	+0,3%
Valeur ajoutée		1 473 848	1 339 145	+10,1%
Charges de personnel	10	(648 068)	(611 498)	+6,0%
Impôts et taxes	11	(128 461)	(114 807)	+11,9%
Autres charges d'exploitation	11	(48 052)	(47 982)	+0,1%
Autres produits opérationnels courants	8	28 682	12 258	+134,0%
Dépréciations de créances, nettes de reprises	12	25 185	16 745	+50,4%
Dotations aux provisions, nettes des reprises	12	(38 469)	4 715	-915,9%
EBITDA		664 667	598 577	+11,0%
Dotations aux amortissements	12	(273 853)	(262 171)	+4,5%
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	12	102	1 047	-90,3%
Résultat opérationnel courant		390 916	337 453	+15,8%
Autres produits et charges opérationnels	13	(57 024)	23 462	
Résultat opérationnel		333 892	360 915	-7,5%
Résultat financier	14	(84 488)	(88 755)	-4,8%
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	15	3 573	2 868	+24,6%
Résultat avant impôt		252 977	275 029	-8,0%
Impôts sur les résultats	16	(100 841)	(95 092)	+6,0%
Résultat de la période		152 136	179 937	-15,5%

Note 6 - Information sectorielle

6.1. Segmentation primaire

Les revenus et le résultat du Groupe Aéroports de Paris se décomposent de la manière suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006					Total
	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	
Produit des activités ordinaires	1 726 361	177 149	175 654	226 339	(228 668)	2 076 835
- dont produits réalisés avec des tiers	1 627 297	126 242	127 514	195 782		2 076 835
- dont produits inter-segment	99 064	50 907	48 140	30 557	(228 668)	0
Dotation aux amortissements	(224 252)	(3 163)	(33 540)	(13 109)	321	(273 743)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(14 661)	974	(1 998)	693		(14 992)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	426 196	(17 413)	43 680	17 548	317	470 328
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	421 988	(17 413)	43 680	17 548	317	466 120
Résultat des participations mises en équivalence			1 783	1 790		3 573
Frais de siège						(82 374)
Autres charges et produits non affectables						(49 854)
Charges financières nettes						(84 488)
Impôt sur les sociétés						(100 841)
Résultat net						152 136

Les Autres charges et produits non affectables, soit -49.854 milliers d'euros, incluent notamment tous les coûts liés à l'ouverture du capital, à savoir le coût des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS (33.331 milliers d'euros), l'abondement au bénéfice des salariés (9.578 milliers d'euros), ainsi que les frais externes relatifs à l'augmentation de capital non imputés sur la prime d'émission (9.907 milliers d'euros).

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2005					Total
	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	
Produit des activités ordinaires	1 600 606	167 851	168 340	199 846	(215 847)	1 920 796
- dont produits réalisés avec des tiers	1 502 707	128 168	124 572	165 349		1 920 796
- 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)	40 622	16 169	(480)	422 813
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	403 387	(12 154)	40 018	16 106	(480)	446 877
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						(88 755)
Impôt sur les sociétés						(95 092)
Résultat net						179 937

Les actifs et les passifs du Groupe, ainsi que les investissements, se répartissent par segment de la manière suivante :

Au 31 décembre 2006						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Actifs alloués au segment	4 985 883	55 882	576 648	145 262	(53 010)	5 710 665
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			7 013	13 173		20 186
Actifs non affectés						830 696
Total des actifs						6 541 361
Passifs alloués au segment	888 687	100 897	113 639	67 417	(50 124)	1 120 516
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			445			445
Passifs non affectés						2 634 056
Capitaux propres						2 786 789
Total des capitaux propres et passifs						6 541 361
Investissements du segment	650 598	3 132	42 216	16 515	0	712 461

Au 31 décembre 2005						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Actifs alloués au segment	4 693 019	51 696	578 648	130 696	(45 743)	5 408 316
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			5 674	13 737		19 411
Actifs non affectés						660 465
Total des actifs						6 068 781
Passifs alloués au segment	868 254	120 748	98 109	58 206	(47 687)	1 097 630
<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
Investissements du segment	525 606	2 725	33 559	17 035	0	578 925

6.2. 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)	Année 2006				Année 2005			
	CDG	Orly	Autres	Total Services aéro- portuaires	CDG	Orly	Autres	Total Services aéro- portuaires
Produit des activités ordinaires	1 242 473	456 500	27 387	1 726 361	1 151 869	420 865	27 872	1 600 606
Dotation aux amortissements	(162 732)	(58 554)	(2 966)	(224 252)	(160 739)	(49 636)	(5 055)	(215 430)
Autres produits (charges) sans contrepartie de trésorerie	(28 659)	15 419	(1 421)	(14 661)	10 515	2 226	540	13 281
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	340 458	88 614	(2 876)	426 196	312 947	70 297	(5 797)	377 447
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	336 250	88 614	(2 876)	421 988	341 943	67 476	(6 032)	403 387
Investissements	553 057	94 592	2 949	650 598	450 963	65 090	9 553	525 606

Note 7 - Produit des activités ordinaires

Au 31 décembre 2006, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Redevances aéronautiques	667 062	621 527
Redevances spécialisées	97 904	90 250
Activités commerciales	286 447	256 261
Parcs et accès	144 238	135 457
Prestations industrielles	68 679	60 959
Taxe d'aéroport	356 322	308 773
Recettes locatives	176 325	168 870
Assistance aéroportuaire	126 242	128 106
Autres recettes	147 041	144 377
Produits financiers liés à l'activité	6 575	6 216
Total	2 076 835	1 920 796

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions 2006	Contributions 2005
Aéroports de Paris	1 947 256	(65 910)	1 881 346	1 758 618
ADP Ingénierie	33 614	(411)	33 203	26 840
ADP Management	8 139	(192)	7 947	7 447
Hub télécom	75 100	(30 022)	45 078	39 883
Alyzia Airport Services	8 024	(8 018)	6	35
Alyzia Handling	26 379	(21 818)	4 561	3 726
Sapser	10 145	(8 035)	2 110	2 672
Alyzia Sûreté	39 864	(39 739)	125	387
Locmafer	5 416	(4 451)	965	863
Aviance France	13 562	(13 552)	10	-
Alyzia Ramp Assistance	11 792	(11 758)	34	19
Sapser handling	15 736	(14 775)	961	-
Alyzia training	1 256	(583)	673	-
Société de Distribution Aéroportuaire (*)	99 816	-	99 816	80 306
Total	2 296 099	(219 264)	2 076 835	1 920 796

(*) La 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 8 - Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	2 140	1 774
Plus-values de cessions d'immobilisations	1 677	1 787
Autres produits	24 865	8 697
Total	28 682	12 258

Les Autres produits 2006 incluent notamment les pénalités facturées au titre des retards enregistrés dans la réalisation du Tri Bagages Est.

Les plus-values de cession d'immobilisation 2006 proviennent essentiellement des cessions au profit de la DGAC et des administrations de la police et des douanes, effectuées en complément à celles de 2005 qui avaient dégagé des moins-values figurant en Autres charges opérationnelles courantes (*cf. note 11.4*). Les plus-values de cessions d'immobilisations figurant en 2005 étaient principalement constituées de la plus-value dégagée sur la cession des titres France Handling, soit 1.778 milliers d'euros avant impôt.

Note 9 - Production immobilisée

La production immobilisée s'analyse ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	39 760	42 372
Autres	3 541	4 744
Total	43 301	47 116

Les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Les frais ainsi capitalisés comprennent essentiellement des charges de personnel ainsi que des frais de fonctionnements directement affectés à ces projets.

Note 10 - Coût des avantages du personnel

10.1. Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Salaires et traitements	428 060	397 001
Charges sociales	186 061	175 436
Participation et intéressement	17 392	26 784
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	43 745	36 482
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(27 190)	(24 205)
Total	648 068	611 498

Ces montants ne comprennent pas la charge de 33.331 milliers d'euros constatée en 2006 en application de la norme IFRS 2 au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS. Cette charge a été classée, au même titre que les autres impacts de l'ouverture du capital, dans les Autres produits et charges opérationnels (*cf. note 13*).

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

	Année 2006	Année 2005
Cadres	1 488	1 422
Agents de maîtrise	5 204	5 000
Employés et ouvriers	4 126	3 872
Effectif salarié moyen	10 818	10 294
<i>Dont ADP</i>	<i>7 573</i>	<i>7 709</i>
<i>ADP Ingénierie</i>	<i>200</i>	<i>173</i>
<i>ADP Management</i>	<i>27</i>	<i>20</i>
<i>Groupe Alyzia</i>	<i>2 502</i>	<i>1 972</i>
<i>Hub télécom</i>	<i>247</i>	<i>226</i>
<i>SDA (49%)</i>	<i>269</i>	<i>194</i>

10.2. Avantages du personnel à long terme

10.2.1. Description des différents avantages

a. Indemnités de fin de carrière

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents d'Aéroports de Paris admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents d'Aéroports de Paris de plus de 60 ans licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale).

Les sommes provisionnées représentent le cumul des droits acquis aux agents à ce titre.

b. Protocole d'accord de régime de départ anticipé (PARDA) et autres mesures d'âge

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1er janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé.

Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le « PARDA IV » est entré en vigueur le 1er janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n°1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005.

Les conditions d'accès sont les suivantes :

- Etre âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ,
- Ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein.
- Justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de pré-retraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.

Les personnes souhaitant bénéficier du PARDA en 2005 l'ont fait savoir avant fin 2004, compte tenu du délai de préavis applicable.

En outre, des mesures d'âge ciblées ont été prises en 2006.

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 pré-retraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances.

La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité.

d. Couverture santé

Les agents d'Aéroports de Paris 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 préretraités.

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).

10.2.2. Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes :

	Cadres	Haute Maîtrise	Employés & Maîtrise	Global ADP
Taux d'actualisation	-	-	-	4,35%
Taux attendu de rendement des actifs du régime	-	-	-	4,00%
Hausse future des salaires	4,80%	4,30%	4,30%	-
Hausse future des dépenses de santé	-	-	-	4,00%
Age moyen de départ en retraite (*)	63 ans	63 ans	60 ans	-

(*) Au-delà de 2008, une majoration des âges de départ a été prise en compte de manière à atteindre progressivement les âges respectifs de 65 ans pour les catégories Cadres et Haute Maîtrise et 62 ans pour la catégorie Employés et Maîtrise.

10.2.3. Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur le compte de résultat

<i>(en milliers d'euros)</i>	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total Année 2006	Total Année 2005
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	198 975	71 127	2 689	162 630	1 583	437 004	442 018
Incidence des entrées de périmètre	-	-	-	-	-	-	-
Ecart actuariel de la période	(10 541)	(244)	(205)	(20 166)	(34)	(31 190)	(3 274)
Actualisation de l'engagement	8 165	2 482	111	6 679	68	17 506	17 823
Coût des services passés	-	8 086	-	-	7	8 093	373
Droits acquis au cours de la période	10 995	1 037	48	5 946	89	18 115	17 838
Prestations servies	(6 880)	(22 712)	(62)	(3 128)	(84)	(32 866)	(37 773)
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	200 715	59 776	2 581	151 961	1 629	416 661	437 004
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	(10 087)	(341)	(143)	-	-	(10 571)	(15 597)
Écarts actuariels non comptabilisés	11 987	(7 944)	184	7 972	(2)	12 197	(19 675)
Passifs comptabilisés au bilan	202 614	51 491	2 622	159 933	1 627	418 287	401 732
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	8 165	2 482	111	6 679	68	17 506	17 823
Rendement attendu des actifs financiers du régime	(480)	(14)	(9)	-	-	(503)	(1 170)
Amortissement des écarts actuariels	4	568	1	-	(36)	537	1 618
Coût des services passés	-	8 086	-	-	7	8 093	374
Coût des services rendus au cours de la période	10 995	1 037	48	5 946	89	18 115	17 838
Charge de la période	18 684	12 159	151	12 625	128	43 748	36 482

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dette actuarielle nette	Ecart actuariels différés	Provision nette
Au 1^{er} janvier 2005	442 017	(27 666)	414 351	(24 893)	389 458
Effet de l'actualisation	17 823	-	17 823	-	17 823
Coût des services passés	373	1	374	-	374
Droits acquis au cours de l'exercice	17 838	-	17 838	-	17 838
Produits financiers	-	(1 170)	(1 170)	-	(1 170)
Nouveaux écarts actuariels	(3 274)	(326)	(3 600)	3 600	-
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	1 618	1 618
Flux de trésorerie					
- Paiements aux bénéficiaires	(37 773)	-	(37 773)	-	(37 773)
- Cotisations versées	-	(788)	(788)	-	(788)
- Paiement reçu de tiers	-	14 352	14 352	-	14 352
Au 31 décembre 2005	437 004	(15 597)	421 407	(19 675)	401 732
Effet de l'actualisation	17 506	-	17 506	-	17 506
Coût des services passés	8 093	-	8 093	-	8 093
Droits acquis au cours de l'exercice	18 115	-	18 115	-	18 115
Produits financiers	-	(503)	(503)	-	(503)
Nouveaux écarts actuariels	(31 190)	(144)	(31 334)	31 335	1
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	537	537
Flux de trésorerie					
- Paiements aux bénéficiaires	(32 866)	-	(32 866)	-	(32 866)
- Cotisations versées	-	(788)	(788)	-	(788)
- Paiement reçu de tiers	-	6 461	6 461	-	6 461
Au 31 décembre 2006	416 661	(10 571)	406 090	12 197	418 287

10.2.4. Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des anciens salariés a été évalué au 31 décembre 2006 en milliers d'euros à :

- Actifs	75 152
- Anciens salariés	76 809
- Total	151 961

Le coût des services rendus et le coût financier pour l'exercice 2006 ressortent en milliers d'euros à :

- Coût des services rendus	5 946
- Coût financier	6 679
- Total	12 625

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 inférieure ou supérieure de 1% :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Diminution d'un point de pourcentage	Augmentation d'un point de pourcentage
Engagement	(27 078)	35 932
Coût des services rendus et coût financier	(2 902)	4 084

10.2.5. 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 la période 2004 à 2006 sont disponibles.

Indemnités de fin de carrière

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(200 715)	(198 975)	(196 318)
Actifs du régime	10 087	14 892	26 853
Excédent / (Déficit)	(190 628)	(184 083)	(169 465)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(3 503)	3 599	693
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	145	492	1 001

PARDA et autres mesures d'âge

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(59 776)	(71 127)	(89 094)
Actifs du régime	341	495	398
Excédent / (Déficit)	(59 435)	(70 632)	(88 696)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	537	(1 510)	14 449
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	60	58	(22)

Retraite supplémentaire des pompiers

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(2 581)	(2 689)	(2 412)
Actifs du régime	143	210	415
Excédent / (Déficit)	(2 438)	(2 479)	(1 997)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	150	(104)	88
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(61)	(224)	41

Couverture santé des salariés

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Actifs du régime	-	-	-
Excédent / (Déficit)	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	53	(3 202)	3 718
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-

10.2.6. Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe juge devoir verser en 2007 ne présente pas de caractère significatif.

Note 11 - Autres charges opérationnelles courantes

11.1. Etat récapitulatif

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Services et charges externes	(524 571)	(522 766)
Impôts et taxes	(128 461)	(114 807)
Autres charges d'exploitation	(48 052)	(47 982)
Total	(701 083)	(685 555)

11.2. Détail des autres services et charges externes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Sous-traitance :		
- Sûreté	(150 974)	(148 150)
- Nettoyage	(52 984)	(51 488)
- Assistance	(3 804)	(6 612)
- Coopératives	(22 895)	(22 164)
- Transports	(20 519)	(18 045)
- Autre	(56 399)	(52 592)
Total sous-traitance	(307 575)	(299 051)
Entretien, réparations & maintenance	(79 184)	(80 222)
Etudes, recherches & rémunération d'intermédiaires	(23 301)	(30 113)
Travaux & prestations externes	(22 708)	(23 014)
Personnel extérieur	(20 932)	(21 462)
Assurances	(17 491)	(12 832)
Missions, déplacements & réceptions	(12 142)	(11 981)
Publicité, publications & relations publiques	(11 779)	(15 538)
Autres charges et services externes	(29 460)	(28 552)
Total	(524 571)	(522 766)

11.3. Détail des impôts et taxes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Taxe professionnelle	(49 560)	(44 991)
Taxe foncière	(38 194)	(33 150)
Autres impôts & taxes	(40 707)	(36 665)
Total	(128 461)	(114 807)

11.4. Détail des autres charges d'exploitation

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Pertes sur créances irrécouvrables	(22 927)	(17 329)
Moins-values de cession d'immobilisations	-	(7 384)
Autres charges d'exploitation	(25 125)	(23 269)
Total	(48 052)	(47 982)

En 2006, les pertes sur créances irrécouvrables sont principalement constituées des impayés sur Air Lib, soit 21.243 milliers d'euros, entièrement couverts par la reprise des dépréciations antérieurement constatées.

En 2005, les pertes sur créances irrécouvrables portaient 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 12 - Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Amortissement des immobilisations incorporelles	(10 054)	(8 637)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(263 799)	(253 534)
Dotations aux amortissements	(273 853)	(262 171)

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(378)	(116)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	480	1 163
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	102	1 047
Dépréciations de créances	(5 618)	(9 051)
Reprises de dépréciations de créances	30 803	25 797
Dépréciations de créances, nettes de reprises	25 185	16 745
Dépréciations d'actifs, nettes des reprises	25 287	17 792

Les provisions se présentent ainsi au compte de résultat :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(48 374)	(8 905)
Reprises de la période	9 905	13 620
Dotations aux provisions, nettes des reprises	(38 469)	4 715

Les dotations comptabilisées en 2006 concernent principalement des provisions pour litiges Clients et Fournisseurs, ainsi qu'une provision pour impôt liée au contrôle fiscal en cours (*cf. note 3.1.5*).

Note 13 - Autres produits et charges opérationnels

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2006	Année 2005
Impacts de l'ouverture du capital :		
- Coût des avantages du personnel dans le cadre de l'ORS	(33 331)	
- Abondement	(9 578)	
- Frais d'augmentation de capital	(35 004)	
- dont frais imputés sur Prime d'émission	25 097	
Sous-total	(52 816)	-
Impacts complémentaires liés à l'accident du terminal 2E survenu en 2004 :		
- Dotation aux amortissements	-	(67 877)
- Dépréciation et dotations nettes aux provisions pour risques	-	76 369
- Indemnités d'assurances	-	31 840
- Autres charges	(4 208)	(6 717)
Sous-total	(4 208)	33 615
Rappel UNEDIC	-	(10 153)
Total	(57 024)	23 462

Note 14 - Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2006 et en 2005 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2006
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(117 867)	(117 867)
Résultat des dérivés de taux	50 025	(34 507)	15 518
Coût de l'endettement financier brut	50 025	(152 374)	(102 349)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	15 134	-	15 134
Coût de l'endettement financier net	65 159	(152 374)	(87 215)
Produits de participations non consolidées	3 091	-	3 091
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	195	(254)	(59)
Gains et pertes nets de change	1 196	(2 746)	(1 550)
Autres	1 731	(485)	1 246
Autres produits et charges financiers	6 213	(3 485)	2 728
Charges financières nettes	71 372	(155 859)	(84 488)

<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 de taux	47 613	(34 729)	12 884
Coût de l'endettement financier brut	47 613	(140 959)	(93 346)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 415	-	2 415
Coût de l'endettement financier net	50 028	(140 959)	(90 931)
Produits de participations non consolidées	2 452	-	2 452
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	68	(428)	(360)
Gains et pertes nets de change	2 861	(293)	2 568
Autres	1 461	(3 945)	(2 484)
Autres produits et charges financiers	6 842	(4 666)	2 176
Charges financières nettes	56 870	(145 625)	(88 755)

Suite au reclassement en Produit des activités ordinaires des produits d'intérêts constatés en 2006 par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement, le résultat financier 2005 a été reconstitué en conséquence afin d'assurer la comparabilité des exercices. Le montant du reclassement effectué à ce titre en 2005 s'élève à 6.216 milliers d'euros (*cf. note 3.2*), faisant ainsi passer le résultat financier 2005 de moins 82.539 à moins 88.755 milliers d'euros.

Note 15 - Entreprises mises en équivalence

15.1. 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	Année 2006	Année 2005
GIE Roissypôle	90,00%	445	730
SCI Roissy Sogaris	40,00%	1 338	1 304
SAB (Belgique)	25,60%	41	29
SETA (Mexique)	25,50%	1 749	1 091
France Handling (cédée en 2005)	-	-	(286)
Totaux		3 573	2 868

15.2. Décomposition des montants au bilan

Les montants relatifs aux participations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
<i>Pourcentages de contrôle</i>	49,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
<i>Pourcentages d'intérêts</i>	90,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
Quotes-parts d'actifs nets au 31 décembre 2006	(357)	7 013	4 119	9 054	19 829
<i>Réparties comme suit au bilan :</i>					
- actif		7 013	4 119	9 054	20 186
- passif (en Provisions)	(357)				(357)
Quotes-parts d'actifs nets au 31 décembre 2005	(802)	5 674	4 079	9 648	18 599
<i>Réparties comme suit au bilan :</i>					
- actif		5 674	4 079	9 648	19 401
- passif (en Provisions)	(802)				(802)

Les pourcentages de contrôle et d'intérêt dans le GIE Roissypôle, soit respectivement 49% et 90%, résultent des dispositions statutaires de cette entité.

15.3. Evolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture des exercices :

<i>(en milliers d'euros)</i>	France Handling	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
Montants nets au 1^{er} janvier 2005	9 564	0	4 370	4 569	10 821	29 324
Quote-part du Groupe dans les résultats	(286)	730	1 304	29	1 091	2 868
Variation des réserves de conversion					2 016	2 016
Dividendes distribués				(519)		(519)
Virements en Provisions au passif		(730)				(730)
Sortie de périmètre	(9 278)					(9 278)
Autres variations					(4 280)	(4 280)
Montants nets au 31 décembre 2005	0	0	5 674	4 079	9 648	19 401
Quote-part du Groupe dans les résultats		445	1 338	41	1 749	3 573
Variation des réserves de conversion					(1 147)	(1 147)
Dividendes distribués					(1 196)	(1 196)
Virements en Provisions au passif		(445)				(445)
Montants nets au 31 décembre 2006	0	0	7 012	4 120	9 054	20 186

15.4. 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 pour 2006 et 2005 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2006
BILAN					
Actifs non courants	5 182	21 452	45 671	73 414	145 719
Actifs courants	455	9 309	11 311	13 248	34 322
Total Actif	5 637	30 761	56 982	86 662	180 041
Capitaux propres	(4 489)	17 532	16 268	35 506	64 817
Passifs non courants	5 893	10 023	29 410	43 529	88 855
Passifs courants	4 232	3 206	11 304	7 626	26 368
Total Capitaux propres et Passifs	5 637	30 761	56 982	86 662	180 041
COMPTE DE RÉSULTAT					
Produit des activités ordinaires	4 865	10 012	12 512	3 392	30 781
Résultat net	1 203	3 420	(36)	4 848	9 435

<i>(en milliers d'euros)</i>	GIE Roissypôle	SCI Roissy Sogaris	SAB (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2005
BILAN					
Actifs non courants	7 366	23 218	15 697	69 916	116 197
Actifs courants	413	7 765	18 734	15 996	42 908
Total Actif	7 779	30 983	34 431	85 912	159 105
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
Total Capitaux propres et Passifs	7 779	30 983	34 431	85 912	159 105
COMPTE DE RÉSULTAT					
Produit des activités ordinaires	4 505	10 059	10 532	2 693	27 789
Résultat net	851	3 261	(225)	4 279	8 166

Note 16 - Impôts

16.1. Taux d'impôt

Conformément à la règle exposée en note 4.14, les actifs et passifs d'impôts différés sont calculés sur la base des derniers taux connus à la clôture, soit 34,433%.

16.2. 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>	Année 2006	Année 2005
Charge d'impôt exigible	(84 258)	(95 486)
Charge d'impôt différé	(16 582)	394
Impôts sur les résultats	(100 841)	(95 092)

La charge d'impôt différé 2006 de 16.582 milliers d'euros résulte notamment, pour 18.712 milliers d'euros, de la neutralisation dans les comptes consolidés des économies temporaires d'impôt réalisées par les entités intégrées au titre des amortissements dérogatoires.

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.

16.3. 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>	Année 2006	Année 2005
Résultat après impôt	152 136	179 937
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(3 573)	(2 868)
Charge d'impôt sur les résultats	100 841	95 092
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	249 404	272 161
<i>Taux théorique d'imposition en vigueur en France</i>	<i>34,43%</i>	<i>34,93%</i>
Charge d'impôt théorique	(85 878)	(95 075)
Incidence sur l'impôt théorique des :		
- Résultats taxés au taux réduit	741	1 026
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	531	3 030
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(2 528)	(508)
- Variation des différences temporelles non reconnues	(1 024)	(3 514)
- Variation de taux d'impôt	0	(9)
- Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(14 286)	(817)
- Crédits et avoirs fiscaux	868	530
- Ajustements au titre des périodes antérieures	735	245
Charge réelle d'impôt sur les résultats	(100 841)	(95 092)
<i>Taux effectif d'impôt</i>	<i>40,43%</i>	<i>34,94%</i>

Les charges fiscalement non déductibles et produits non imposables figurant en 2006 pour 14.286 milliers d'euros correspondent, à hauteur de 11.477 milliers d'euros, à la non déductibilité fiscale de la charge de 33.331 milliers d'euros constatée, conformément à la norme IFRS 2, au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS (*cf. note 3.1.1*).

16.4. 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Au titre des différences temporelles déductibles :		
- Engagements sociaux	142 501	137 215
- Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	51 362	54 922
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans	5 030	6 706
- Provisions et charges à payer	6 272	6 533
- Autres	3 503	3 149
Au titre des différences temporelles imposables :		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(241 819)	(223 591)
- Location-financement	(28 203)	(28 778)
- Réserves de réévaluation	(8 312)	(8 330)
- Autres	(2 962)	(2 909)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(72 627)	(55 083)

Ces montants sont répartis comme suit au bilan :

- à l'actif	1 417	1 620
- au passif	(74 044)	(56 703)

Les amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'Aéroports de Paris en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180.180 milliers d'euros. Après prise en compte de l'effet d'impôt correspondant, soit 63.838 milliers d'euros, l'impact net négatif sur le report à nouveau s'était élevé à 116.342 milliers d'euros.

En accord avec l'Administration fiscale, cette correction a donné lieu, à compter du résultat fiscal 2004, à un traitement fiscal étalé sur la durée initiale d'amortissement de ces frais.

Dans les comptes consolidés en normes IFRS, cet étalement s'est traduit, à l'ouverture de l'exercice 2004, par la constatation d'un actif d'impôt différé de 63.838 milliers d'euros. Ce montant est successivement passé à 54.922 milliers d'euros au 31 décembre 2005 et 51.362 milliers d'euros au 31 décembre 2006, suite aux déductions fiscales opérées au titre de cet étalement au cours des périodes concernées.

16.5. 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire	14 838	9 456
- Moins-values à long terme reportables au taux réduit	2 878	2 748

16.6. 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
Au 1^{er} janvier 2005	1 466	56 402	(54 936)
Montant débité directement en capitaux propres (*)	0	541	(541)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	154	(240)	394
Au 31 décembre 2005	1 620	56 703	(55 083)
Montant débité directement en capitaux propres (**)	0	962	(962)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	(203)	16 379	(16 582)
Au 31 décembre 2006	1 417	74 044	(72 627)

(*) Au titre de la 1^{ère} application des normes IAS 32-39

(**) Au titre de la réserve de juste valeur sur les titres disponibles à la vente (BCIA)

16.7. 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Actifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	14	-
- Autres entités consolidées	640	1 777
Total	654	1 777
Passifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées (*)	8 084	34 470
- Autres entités consolidées	194	1 187
Total	8 278	35 657
(*) dont à plus d'un an	-	1 043

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2006, hormis les rectifications proposées par l'Administration fiscale dans le cadre de la vérification commencée en 2006 chez la société mère et provisionnées au passif du bilan.

Note 17 - Résultat par action

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

	Année 2006	Année 2005
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère (en milliers d'euros)	152 136	179 937
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation	92 738 547	85 361 500
Résultat de base par action (en euros)	1,64	2,11

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère. Pour le calcul du nombre moyen pondéré d'actions en circulation, les 13.599.102 actions nouvelles créées à l'occasion de l'augmentation de capital réalisée en juin 2006 ont été prises en compte prorata temporis.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

Note 18 - 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
Au 31 décembre 2005 :				
- Valeur brute	97	89 306	8 185	97 588
- Cumul des amortissements		(67 263)		(67 263)
Valeur nette	97	22 043	8 185	30 325
Au 31 décembre 2006 :				
- Valeur brute	97	99 404	14 465	113 966
- Cumul des amortissements	-	(77 252)	-	(77 252)
Valeur nette	97	22 152	14 465	36 714

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Ecart d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & avances et acomptes	Total Année 2006	Total Année 2005
Valeur nette au 1^{er} janvier	97	22 043	8 185	30 325	20 871
- Investissements	-	447	13 958	14 405	9 364
- Cessions et mises hors service	-	(34)	-	(34)	(806)
- Amortissements	-	(10 053)	-	(10 053)	(8 639)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	9 749	(7 678)	2 071	9 535
Valeur nette au 31 décembre	97	22 152	14 465	36 714	30 325

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne exclusivement des reclassements d'immobilisations corporelles en incorporelles.

Note 19 - 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
Au 31 décembre 2005 :						
- 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)
Valeur nette	35 461	3 494 244	57 631	43 303	792 974	4 423 613
Au 31 décembre 2006 :						
- Valeur brute	39 925	5 706 349	153 899	189 303	1 173 932	7 263 408
- Cumul des amortissements	(4 361)	(2 177 719)	(98 671)	(142 806)	-	(2 423 557)
- Cumul des dépréciations	-	-	(195)	(714)	-	(909)
Valeur nette	35 564	3 528 630	55 033	45 783	1 173 932	4 838 942

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 Année 2006	Total Année 2005
Valeur nette au 1^{er} janvier	35 461	3 494 244	57 631	43 303	792 974	4 423 613	4 230 764
- Investissements	-	3 230	6 603	2 273	676 378	688 485	561 386
- Cessions et mises hors service	(152)	(31 296)	(1 323)	(2 046)	(26)	(34 843)	(122 344)
- Amortissements	(402)	(218 896)	(15 344)	(16 969)	-	(251 611)	(312 255)
- Reprises nettes de dépréciations	-	-	195	(93)	-	102	75 707
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	657	281 348	7 271	19 306	(295 394)	13 188	(9 663)
- Entrées de périmètre	-	-	-	8	-	8	18
Valeur nette au 31 décembre	35 564	3 528 630	55 033	45 783	1 173 932	4 838 942	4 423 613

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement les reclassements en immobilisations incorporelles, ainsi que les variations du périmètre des immeubles de placement (cf. note 20).

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains	Constructions	Installations techniques	Total Année 2006	Total Année 2005
Valeur nette au 1^{er} janvier	7 698	25 049	2 453	35 200	39 440
- Amortissements	-	(3 207)	(1 031)	(4 238)	(4 240)
- Transferts en provenance des Immeubles de placement	-	685	-	685	-
Valeur nette au 31 décembre	7 698	22 527	1 422	31 647	35 200

Note 20 - Immeubles de placement

20.1. 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
Au 31 décembre 2005 :				
- Valeur brute	39 259	370 429	198 277	607 965
- Cumul des amortissements	(4 498)	(207 778)	(90 041)	(302 317)
Valeur nette	34 761	162 651	108 236	305 648
Au 31 décembre 2006 :				
- Valeur brute	40 744	380 009	181 395	602 148
- Cumul des amortissements	(4 904)	(220 009)	(93 002)	(317 915)
Valeur nette	35 840	160 000	88 393	284 233

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 Année 2006	Total Année 2005
Valeur nette au 1^{er} janvier	34 761	162 651	108 236	305 648	306 633
- Investissements	1 321	8 250	-	9 571	8 171
- Cessions et mises hors service	-	(891)	-	(891)	-
- Amortissements	(346)	(11 841)	-	(12 187)	(9 156)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	104	1 831	(19 843)	(17 908)	-
Valeur nette au 31 décembre	35 840	160 000	88 393	284 233	305 648

Aucune modification notable du périmètre des immeubles de placement n'a été observée au cours de la période.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Total Année 2006	Total Année 2005
Valeur nette au 1^{er} janvier	-	25 609	-	25 609	27 560
- Amortissements		(1 852)	-	(1 852)	(1 951)
- Transferts vers les Immobilisations corporelles		(685)		(685)	-
Valeur nette au 31 décembre	-	23 072	-	23 072	25 609

20.2. Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Terrains et bâtiments	1 076 600	982 600

La variation observée d'un exercice à l'autre, soit une augmentation de 94 millions d'euros, est liée essentiellement à l'évolution du taux d'actualisation qui est passé de 5,38% en 2005 à 5,02% en 2006. Par ailleurs, la décote de liquidité retenue est égale à 20% pour les exercices 2005 et 2006.

20.3. 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. Cette disposition 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 2006 respectivement à 118,2 millions d'euros et 73,6 millions d'euros.

Note 21 - Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan respectivement au 31 décembre 2006 et 2005 s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente :			
- Titres BCIA (Chine)	150 804	150 804	-
- Bolloré Télécom	10 000	10 000	-
- Autres titres	1 009	1 009	-
Sous-total	161 813	161 813	-
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	9 236	9 236	-
- Autres créances rattachées à des participations	130	130	-
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	446	-	446
- Prêts	24 170	17 669	6 501
- Autres comptes-courants	4 832	-	4 832
- Dépôts et cautionnements	626	593	33
- Créances de location financement bailleur	60 035	52 604	7 431
- Créances sur cessions d'immobilisations	4 954	-	4 954
- Autres actifs financiers	231	-	231
Sous-total	104 659	80 232	24 428
Instruments financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Swaps de couverture	32 453	-	32 453
- Swaps de trading	27 386	-	27 386
Sous-total	59 839	-	59 839
Total	326 311	242 045	84 267

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2005	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente :			
- Titres BCIA (Chine)	98 416	98 416	-
- Autres titres	1 070	1 070	-
Sous-total	99 486	99 486	-
Prêts et créances :			
- 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
Sous-total	208 103	67 830	140 274
Instruments financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Swaps de couverture	53 981	-	53 981
- Swaps de trading	38 838	-	38 838
Sous-total	92 819	-	92 819
Total	400 408	167 316	233 093

Les titres BCIA (Chine) détenus par ADPM et classés dans la catégorie des Actifs disponibles à la vente sont passés de 98.416 à 150.804 milliers d'euros au cours de l'exercice 2006. Cette augmentation de 52.388 milliers d'euros, entièrement portée dans les capitaux propres en Réserve de juste valeur, est due à l'augmentation du cours de bourse des 253.591.346 actions BCIA détenues. Ce cours est passé de 3,55 HKD à 6,09 HKD, soit une augmentation de + 71,5% partiellement compensée par la baisse du cours de change du HKD qui est passé de 0,10932 EUR à 0,09765 EUR, soit -10,7%. L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2006 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2006
Créances sur des sociétés mises en équivalence	-	2 058	1 028	1 028	1 028	4 094	9 236
Créances sur des coentreprises	-	-	-	-	-	-	-
Autres créances rattachées à des participations	-	-	-	-	-	130	130
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	446	-	-	-	-	-	446
Prêts	6 501	3 026	2 943	2 505	2 505	6 690	24 170
Autres comptes-courants	4 832	-	-	-	-	-	4 832
Dépôts et cautionnements	33	35	-	-	-	558	626
Créance de location financement bailleur	7 431	6 857	6 327	5 838	5 387	28 195	60 035
Créances sur cessions d'immobilisations	4 954	-	-	-	-	-	4 954
Autres actifs financiers	231	-	-	-	-	-	231
Prêts et créances	24 428	11 976	10 298	9 371	8 920	39 667	104 659

Note 22 - Stocks

Le détail des stocks est le suivant à la clôture :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Valeurs brutes 31.12.2006	Dépréciations 31.12.2006	Valeurs nettes au 31.12.2006	Valeurs nettes au 31.12.2005
Stocks matières premières	4 490	-	4 490	3 321
Stocks d'encours	58	-	58	221
Stocks de marchandises	3 024	(110)	2 914	2 439
Total	7 572	(110)	7 462	5 981

Note 23 - Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Créances Clients	384 451	322 325
Clients douteux	37 945	69 092
Cumul des dépréciations	(21 307)	(46 416)
Montant net	401 089	345 001

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 2005, les clients douteux étaient de 69,1 M€. Au 31 décembre 2006, ils s'élèvent à 37,9 M€, soit une baisse de 31,2 M€. Cette variation est due principalement à des annulations de créances douteuses comptabilisées en perte, notamment sur Air Lib (21,5 M€).

Les dépréciations ont évolué ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Cumul des dépréciations à l'ouverture	46 416	63 039
Augmentations	5 619	9 050
Diminutions	(30 728)	(25 700)
Autres variations	-	26
Cumul des dépréciations à la clôture	21 306	46 416

Les diminutions de 30,7 M€ enregistrées en 2006 comprennent essentiellement la reprise effectuée sur Air Lib, soit 22,7 M€.

Note 24 - 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Avances et acomptes versés sur commandes	4 952	8 151
Créances sur personnel (hors ORS) et organismes sociaux	1 755	2 160
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	56 577	59 686
Autres créances	39 355	62 790
Charges constatées d'avance	12 524	13 870
Total	115 164	146 658

Au 31 décembre 2006, les Autres créances comprennent un montant de 18.437 milliers d'euros correspondant aux créances résiduelles sur les salariés du Groupe dans le cadre de l'ORS.

Au 31 décembre 2005, ce poste inclut le solde des indemnités d'assurances perçues début 2006 au titre du sinistre de l'aérogare 2E, soit 41.411 milliers d'euros.

Par ailleurs, la part des Autres créances au 31 décembre 2006 que le Groupe s'attend à recouvrer au-delà de douze mois s'élève à 10.544 milliers d'euros et concerne exclusivement les créances sur les salariés constatées en 2006 dans le cadre de l'ORS.

Note 25 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Valeurs mobilières de placement	472 623	343 148
Disponibilités	36 565	45 200
Total	509 188	388 348

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le groupe Aéroports de Paris n'a investi principalement que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et accessoirement dans des OPCVM monétaires à vocation internationale qualifiés d'Equivalents de trésorerie, et pour des durées systématiquement inférieures à 3 mois.

Note 26 - Capitaux propres

26.1. Capital

Le capital d'Aéroports de Paris est passé, au cours de la période, de 256.084.500 à 296.881.806 euros. Il est divisé en 98.960.602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées (*cf. note 3.1.1.*)

Cette opération a été assortie d'une prime d'émission de 559.203 milliers d'euros, ramenée à 542.747 milliers d'euros suite à l'imputation de frais d'émission (nets de l'économie d'impôt correspondante) pour 16.456 milliers d'euros consécutifs à l'augmentation de capital.

26.2. Ecarts de conversion

Ces écarts sont exclusivement constitués des écarts dégagés depuis le 1^{er} 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.

26.3. Résultats antérieurs non distribués

Les résultats antérieurs non distribués s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Réserves de la société mère Aéroports de Paris :		
- Réserve légale	8 408	-
- Autres réserves	863 048	862 995
- Report à nouveau	112 715	16 134
Réserves consolidées	740 325	695 267
Total	1 724 496	1 574 396

26.4. Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

Principales variations 2005 :

- Les titres BCIA (Chine), 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 de 1.985 milliers d'euros résultent de la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains dont le cours est passé de 0,0656 au 31 décembre 2004 à 0,079262 euros au 31 décembre 2005;
- 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.

Principales variations 2006 :

- La réserve de juste valeur, concernant principalement les titres BCIA (Chine) classés en actifs disponibles à la vente, a été augmentée de 52.388 milliers d'euros (*cf. note 21*) et minorée de l'impôt différé correspondant pour 962 milliers d'euros, soit une augmentation nette de 51.426 milliers d'euros;
- Les écarts de conversion négatifs de 1.207 milliers d'euros résultent de la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains dont le cours est passé de 0,079262 au 31 décembre 2005 à 0,069964 euros au 31 décembre 2006;
- En l'application d'IFRS 2, les capitaux propres ont été crédités du montant de 33.331 milliers d'euros au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS, en contrepartie de la charge équivalente enregistrée dans les Autres produits et charges opérationnels (*cf. note 3.1.1*).
- Conformément à la décision de l'AGO du 18 avril 2006, un dividende de 63.168 milliers d'euros a été versé en mai 2006 à l'Etat, alors unique actionnaire de la Société.

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 2006, s'élève à 93.023 milliers d'euros, soit 0,94 euro par action.

Note 27 - Provisions

Les provisions ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total
Provisions au 1^{er} janvier 2005	389 456	26 155	14 048	40 203
Augmentations :				
- Dotations	36 482	3 291	5 614	8 905
- Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-	325	325
- Autres augmentations	(1)		731	731
Total augmentations	36 481	3 291	6 670	9 961
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)
Total diminutions	(24 205)	(8 177)	(7 890)	(16 067)
Provisions au 31 décembre 2005	401 732	21 269	12 828	34 097
Augmentations :				
- Dotations	43 744	16 461	31 913	48 374
Total augmentations	43 744	16 461	31 913	48 374
Diminutions :				
- Provisions utilisées	(27 189)	(3 171)	(3 330)	(6 501)
- Provisions devenues sans objet		(804)	(2 889)	(3 693)
- Autres diminutions	-	-	(444)	(444)
Total diminutions	(27 189)	(3 975)	(6 663)	(10 638)
Provisions au 31 décembre 2006	418 287	33 755	38 077	71 832

Les engagements sociaux sont détaillés par nature en note 10.2.3.

Les provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux.

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques clients et fournisseurs, ainsi qu'une provision pour impôt liée au contrôle fiscal en cours (*cf. note 3.1.5*).

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total
Provisions au 1^{er} janvier 2006 :				
- Part non courante	374 985	-	802	802
- Part courante	26 747	21 269	12 026	33 295
Total	401 732	21 269	12 828	34 097
Provisions au 31 décembre 2006 :				
- Part non courante	388 354		357	357
- Part courante	29 933	33 755	37 720	71 475
Total	418 287	33 755	38 077	71 832

Note 28 - Dettes financières et instruments financiers

28.1. Dettes financières

28.1.1 Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2005	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	1 683 792	1 683 792	-	2 016 235	1 909 565	106 670
Emprunts bancaires	618 519	549 246	69 273	623 278	622 352	926
Dettes financières de crédit-bail	21 904	16 069	5 835	28 003	22 368	5 635
Dépôts et cautionnements reçus	18 658	18 647	11	13 288	13 278	10
Autres emprunts et dettes assimilées	3 778	2 657	1 121	5 108	3 776	1 332
Intérêts courus non échus	66 450	-	66 450	74 761	-	74 761
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	273	-	273	444	41	403
Concours bancaires courants	6 085	-	6 085	7 020	-	7 020
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 419 459	2 270 411	149 048	2 768 137	2 571 380	196 757
Instruments financiers dérivés passif	9 238	-	9 238	10 775	-	10 775
Total Emprunts et dettes financières	2 428 697	2 270 411	158 286	2 778 912	2 571 380	207 532

28.1.2. 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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2005	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	2 428 697	2 270 411	158 286	2 778 912	2 571 380	207 532
Instruments financiers dérivés actif	(59 839)	-	(59 839)	(92 819)	-	(92 819)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(509 188)	-	(509 188)	(388 348)	-	(388 348)
Endettement financier net	1 859 671	2 270 411	(410 740)	2 297 745	2 571 380	(273 635)

28.1.3. Analyse des dettes financières par échéances

L'échéancier des dettes financières se présente ainsi au 31 décembre 2006 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2006
Emprunts obligataires	-	153 974	-	465 302	407 733	656 783	1 683 792
Emprunts bancaires	69 273	69 246	-	-	-	480 000	618 519
Dettes financières de location-financement	5 835	6 392	3 982	1 994	1 880	1 821	21 904
Dépôts et cautionnements reçus	11	-	-	-	-	18 647	18 658
Autres emprunts et dettes assimilées	1 121	691	693	572	288	413	3 778
Intérêts courus non échus	66 450	-	-	-	-	-	66 450
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	273	-	-	-	-	-	273
Concours bancaires courants	6 085	-	-	-	-	-	6 085
Emprunts et dettes financières hors dérivés	149 048	230 303	4 675	467 868	409 901	1 157 664	2 419 459

Au cours de l'exercice, Aéroports de Paris a notamment procédé au remboursement des emprunts obligataires suivants :

- emprunt obligataire 1996, soit 106,7 millions d'euros au taux fixe de 6,00%;
- emprunt obligataire 2005, soit 200 millions d'euros à taux variable.

28.1.4. Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	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 31.12.2006	Juste valeur au 31.12.2006
Emprunts obligataires :							
- ADP 4.95% 1998-2008	152 449	4.95%	4.36%	152 256	1 718	153 974	154 206
- ADP 5.875% 2000-2010	450 000	5.875%	4.67%	449 150	16 152	465 302	469 050
- ADP 5.25% 2001-2011	400 000	5.25%	5.31%	399 078	8 656	407 734	411 002
- ADP 5.25% 2002-2012	350 000	5.25%	5.40%	347 676	9 815	357 491	359 736
- ADP 4.10% 2003-2013	300 000	4.10%	4.14%	299 291		299 291	290 672
Total	1 652 449			1 647 451	36 341	1 683 792	1 684 666
Emprunts bancaires :							
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007	53 357	Eur 3M + 0,15%	Eur 3M + 0,15%	53 357		53 357	53 357
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007	7 622	5.63%	5.63%	7 622	199	7 821	7 707
- Prêt Caisse d'Epargne 1997-2007	7 623	5.62%	5.62%	7 623	90	7 713	7 707
- Prêt BEI 1998-2008	38 112	Eur 3M - 0,09%	Eur 3M - 0,09%	38 112		38 112	38 112
- Prêt BEI 2003-2018	100 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	100 000		100 000	100 000
- Prêt BEI 2004-2019	220 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	220 000		220 000	220 000
- Prêt BEI 2004-2019	30 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	30 000		30 000	30 000
- Prêt BEI 2005-2020	130 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	130 000		130 000	130 000
- Prêt BEI 1999-2008 de 41 M\$	31 132	Libor 3M (USD) - 0,11%	Libor 3M (USD) - 0,11%	31 132		31 132	31 164
- Autres	384			384		384	384
Total	618 230			618 230	289	618 519	618 431

28.2. Instruments financiers

Aéroports de Paris ne détient que des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps et *cross currency swaps*) pour une juste valeur de 59.839 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 9.238 milliers d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières à court terme.

28.2.1. 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 2006, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2.353.009 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		Au	
	31.12.2006		31.12.2005	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe	1 801 208	1 410 963	1 930 668	1 540 423
Taux variable	618 251	1 008 496	837 469	1 227 714
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 419 459	2 419 459	2 768 137	2 768 137

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 10,1 millions d'euros.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2006	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	15 245	-	-	-	200 000	175 000	390 245	32 453
Total	15 245	-	-	-	200 000	175 000	390 245	32 453

Il n'y a eu aucun changement de couverture entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2006.

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2006	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	53 357	-	150 000	-	-	203 357	15 633
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable	53 357	32 251	-	-	-	-	85 608	(8 502)
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe	-	-	-	150 000	-	-	150 000	10 139
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable	-	53 357	-	150 000	-	-	203 357	878
Total	53 357	138 965	-	450 000	-	-	642 322	18 148

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 2006 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 828 milliers d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 691 milliers d'euros sur l'exercice 2006.

28.2.2. Risques de change

La répartition des dettes financières par devises est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au		Au	
	31.12.2006		31.12.2005	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Euros	2 388 264	2 419 396	2 733 299	2 768 137
US Dollars	31 195	63	34 838	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 419 459	2 419 459	2 768 137	2 768 137

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*).

28.2.3. Risques de liquidité

Aéroports de Paris est noté AA- par Standard & Poor's depuis juin 2006. La perspective est stable. La note a été abaissée de AA à AA- lors de l'introduction en bourse de la société en juin 2006.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris à l'exception de l'emprunt de 200 millions d'euros émis en 2005 et remboursé en 2006.

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.

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.

Au 31 décembre 2006 Aéroports de Paris ne dispose d'aucune ligne de crédit confirmée ni de programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie.

28.2.4. 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 29 - 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Subventions d'investissements	30 867	31 534
Autres	2 256	2 384
Total	33 123	33 918

Note 30 - Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Fournisseurs d'exploitation	179 216	215 837
Fournisseurs d'immobilisations	231 962	218 882
Total	411 178	434 719

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2006 qu'au 31 décembre 2005.

Note 31 - 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Avances et acomptes reçus sur commandes	1 997	1 314
Dettes sociales	143 483	140 261
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	37 960	31 789
Autres dettes	64 054	20 974
Produits constatés d'avance	61 639	67 979
Total	309 133	262 316

La part des Autres dettes au 31 décembre 2006 que le Groupe est susceptible de régler au-delà de douze mois s'élève à 16.795 milliers d'euros et concerne exclusivement la dette sur l'Etat constatée en 2006 dans le cadre de l'ORS.

Note 31 - Flux de trésorerie

31.1. 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Trésorerie et équivalents de trésorerie	509 188	388 348
Concours bancaires courants (1)	(6 085)	(7 020)
Trésorerie (selon Tableau des flux de trésorerie)	503 102	381 328

(1) figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme (cf. note 28.1.1)

31.2. Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Investissements incorporels (cf. note 18)	14 405	9 364
Investissements corporels (cf. note 19)	688 485	561 390
Immeubles de placement (cf. note 20)	9 571	8 171
Investissements corporels et incorporels (selon Tableau des flux de trésorerie)	712 461	578 925

Le détail de ces investissements s'établit ainsi en 2006 : *(en millions d'euros)*

Développement des capacités	386,7
Restructuration	46,2
Rénovation et qualité	155,5
Développement immobilier	16,3
Sûreté	41,1
FEST	66,7
Total	712,5

Le projet majeur réalisé par Aéroports de Paris en 2006 concerne le satellite S3 à CDG, pour un montant total de 233,1 millions d'euros, dont 213,1 millions au titre du Développement des capacités et 20,0 millions au titre des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST).

32.3. Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles

Le produit de 147.678 milliers d'euros figurant sur cette ligne du Tableau des flux de trésorerie est presque exclusivement constitué de l'encaissement en 2006 du prix de cession des actifs cédés en 2005 au profit de la DGAC et des administrations de la police et des douanes.

Note 33 - 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 21. 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 2006 et 2005 :

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme - charges (1)	Rémunérations fondées sur des actions (2)	TOTAL 2006
Pierre Graff	Président Directeur Général	350	135	-	485
François Rubichon	Directeur Général Délégué	277	107	-	384
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & administration	210	80	33	323
Marc NOYELLE	Directeur Général Adjoint Aménagement & développement	254	106	29	389
René BRUN	Directeur de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle	224	87	28	339
Patrice HARDEL	Directeur de l'Aéroport Paris - Orly	196	77	30	303
Total		1 511	592	120	2 223

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme - charges (1)	Rémunérations fondées sur des actions (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	-	311
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & administration	179	66	-	245
Marc NOYELLE	Directeur Général Adjoint Aménagement & développement	188	70	-	258
René BRUN	Directeur de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle	181	67	-	248
Patrice HARDEL	Directeur de l'Aéroport Paris - Orly	164	61	-	225
Total		1 179	442	-	1 621

(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) Charge enregistrée au compte de résultat au titre de l'Offre Réserve aux Salariés.

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. Le montant provisionné au 31 décembre 2006 au titre de ces personnes s'élève au total à 305 milliers d'euros.

Par ailleurs, l'Assemblée Générale Mixte du 22 mai 2006 a voté l'attribution de jetons de présence aux administrateurs non salariés pour l'exercice 2006. Ces jetons de présence seront versés en 2007 pour un montant de 78 milliers d'euros. Aucun jeton de présence n'a été versé au titre de 2005. Les administrateurs non salariés n'ont perçu aucun autre avantage distribué par Aéroports de Paris.

Les administrateurs salariés ont uniquement perçu leurs salaires et autres avantages du personnel dans le cadre des rémunérations normales prévues par le statut du personnel d'Aéroports de Paris.

Note 34 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan et les actifs et passifs éventuels se décomposent de la manière suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
Engagements donnés		
Avals, cautions	13 652	18 495
Garanties à première demande	11 247	11 431
Garanties d'actif et de passif	2 886	2 846
Autres	4 086	10 763
Total	31 871	43 535
Engagements reçus		
Avals, cautions	30 228	38 492
Garanties à première demande	219 891	181 025
Hypothèque DGAC	-	90
Total	250 119	219 607

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), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Le montant des engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élève à 435,5 millions d'euros au 31 décembre 2006.

Par ailleurs, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, le ministre chargé de l'aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70% de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'Aviation Générale.

Note 35 - Informations sur les coentreprises

Les états financiers de la Société de Distribution Aéroportuaire, seule coentreprise consolidée par intégration proportionnelle, peuvent se résumer ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	Au 31.12.2005
BILAN		
Actifs non courants	6 831	5 810
Actifs courants	30 598	24 460
Total Actif	37 429	30 270
Capitaux propres	9 008	8 630
Passifs non courants	373	190
Passifs courants	28 048	21 450
Total Passif	37 429	30 270
COMPTE DE RÉSULTAT		
Produits des activités ordinaires	203 706	163 889
Charges nettes	(195 798)	(156 359)
Résultat net	7 908	7 530

Par ailleurs, au sein du tableau des flux de trésorerie, les flux relatifs à la 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 31.12.2006	Au 31.12.2005
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	14 602	7 414
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(7 328)	(2 038)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(7 490)	(5 429)
Flux globaux relatifs aux coentreprises présentées en intégration proportionnelle	(216)	(53)

Note 36 - Liste 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	MÈRE	MÈRE	
Filiales						
ADP INGENIERIE	Ceinture de l'Aéroport 91200 ATHIS-MONS	431 897 081	France	100,0%	100,0%	ADP
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	291, Boulevard Raspail 75014 PARIS	380 309 294	France	100,0%	100,0%	ADP
HUB TÉLÉCOM	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	437 947 666	France	100,0%	100,0%	ADP
ALYZIA AIRPORT SERVICES	Roissy-pôle - 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 AÉROGARE CEDEX	441 341 666	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
ALYZIA SURETÉ	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	411 381 346	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
LOCMAFER	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	777 345 653	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
SAPSER	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	320 268 352	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
AVIANCE FRANCE	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	450 927 355	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
ALYZIA RAMP ASSISTANCE	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	481 601 276	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
SAPSER HANDLING	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	484 821 236	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
ALYZIA TRAINING	Roissy-pôle - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	449 308 915	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Coentreprise						
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE	114, av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	448 457 978	France	49,0%	49,0%	ADP
Entreprises associées						
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
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO (District Fédéral - Mexique)		Mexique	25,5%	25,5%	ADPM
SAB	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE (Belgique)		Belgique	25,6%	25,6%	ADPM

Note 37 - Événements postérieurs à la clôture

37.1. Escale

Aéroports de Paris a réuni les représentants du Comité d'Entreprise pour leur présenter le bilan et les perspectives de l'activité assistance en escale et engager une concertation sur l'avenir et l'organisation de cette activité.

Pour trouver les voies et moyens d'une compétitivité durable, Aéroports de Paris envisage notamment de regrouper d'ici fin 2008 ses activités d'assistance en escale au sein d'un pôle de services aéroportuaires, filiale à 100% d'Aéroports de Paris SA. Cette solution permettrait de proposer aux compagnies clientes l'éventail complet des services d'assistance en escale.

37.2. Mutuelles

Après consultation des représentants des salariés Aéroports de Paris a conclu un accord permettant d'instituer un dispositif collectif et obligatoire de remboursements complémentaires des frais de santé.

Dans le cadre de cette négociation, il a été convenu, au regard du contexte légal et fiscal, de mettre un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement de la garantie de base.

En application de cet accord, un contrat collectif de retraite par capitalisation auprès d'un organisme assureur sera souscrit, complété par la mise en place d'un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel.

L'impact comptable de ce dispositif sera déterminé sur la base des conditions précises du contrat collectif souscrit auprès de l'organisme assureur.

La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif est qualifiée comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés), conformément aux dispositions des § 96 et 97 d'IAS19 et se traduira par une reprise de provision étalée sur la durée résiduelle d'activité des salariés.

37.3. Cession des titres BCIA

Le groupe Aéroports de Paris a cédé le 26 février 2007 l'intégralité de sa participation dans Beijing Capital International Airport Company Limited (BCIA) pour un montant net de frais de 188,9 millions d'euros.

Cette opération marque l'aboutissement d'une collaboration fructueuse de plus de 7 ans entre Aéroports de Paris Management et BCIA.

Plus généralement, cette opération s'inscrit dans la stratégie du Groupe à l'international, qui consiste à privilégier les interventions sur des aéroports à fort potentiel de développement, là où l'expertise industrielle du Groupe en tant qu'opérateur aéroportuaire est la plus utile et fortement créatrice de valeur.

ANNEXE 2
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES AU TITRE DE
L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006

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 2006, 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.

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.

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 19 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des immobilisations corporelles. Les notes 4.6 et 20 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 20 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 4.22.4 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produit « des activités ordinaires » dans le compte de résultat consolidé de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par le groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes et nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, 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.

Paris-La Défense, le 27 mars 2007

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit
Alain Perroux

ANNEXE 3
RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES AU
TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice

En application de l'article L.225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions ou engagements mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 92 du décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

1. Conventions conclues avec l'Etat

1.1. Contrats de placement et contrats accessoires conclus entre Aéroports de Paris, l'Etat et les établissements financiers membres des syndicats de placement dans le cadre de l'introduction en bourse de votre société

- *Personne concernée*

L'administrateur concerné est l'Etat français

- *Nature et objet*

Contrats de garantie de placement relatifs au Placement Global Garanti (PGG) et à l'Offre à Prix Ouvert (OPO)

- *Modalités*

Dans le cadre de l'ouverture du capital de votre société, votre conseil d'administration, lors de sa séance du 30 mai 2006 a autorisé la conclusion d'un contrat de garantie de placement avec l'Etat et les membres du syndicat de placement dans le cadre du placement global garanti, ainsi qu'un contrat de garantie de placement avec l'Etat et les membres du syndicat de placement dans le cadre de l'offre à prix ouvert.

L'objet du contrat de placement de l'OPO est la garantie conjointe et sans solidarité par les établissements financiers membres du placement, de la cession des actions existantes et de la souscription des actions nouvelles de l'OPO.

L'objet du contrat de placement du PGG est un engagement conjoint et sans solidarité entre les établissements financiers membres du placement, sur l'acquisition des actions existantes du PGG.

Par ailleurs, votre conseil d'administration a également autorisé la conclusion des deux contrats d'application entre votre société, l'Etat et les membres des syndicats de placement, appelés contrats de direction, dont la finalité est d'assurer la mise en œuvre de certaines situations des contrats de garantie, ainsi que la conclusion d'un contrat annexe au contrat de direction pour le PGG.

1.2. *Contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés (ORS), conclu entre Aéroports de Paris, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'ORS dans le cadre de l'introduction en bourse de votre société*

- *Personne concernée*

L'administrateur concerné est l'Etat français

- *Nature et objet*

Protocole d'accord relatif à la mise en œuvre de l'Offre Réservee aux salariés

- *Modalités*

Dans le cadre de l'ouverture de capital de votre société, votre conseil d'administration du 30 mai 2006 a autorisé la conclusion d'un contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, entre votre société, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'offre aux salariés (CACEIS Corporate Trust). Ce contrat a pour objet de préciser les modalités de la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, assurée par Aéroports de Paris et présentée dans la Note d'Opération visée par l'AMF le 30 mai 2006. Le protocole traite notamment de la collecte des ordres d'achat, du règlement-livraison des actions et de l'attribution d'actions gratuites.

1.3. *Conventions conclues avec l'Etat dans le cadre des transferts d'actifs en application de l'article 2 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005*

- *Personne concernée*

L'administrateur concerné est l'Etat français, représenté par la Direction Générale des Douanes et Droits indirects, la Direction de la Police Nationale et la Direction Générale de l'Aviation Civile.

- *Nature et objet*

Conventions autorisant le transfert d'actifs de votre société à l'Etat

- *Modalités*

Votre conseil d'administration du 19 septembre 2006 a autorisé la signature de trois conventions avec l'Etat, représenté par la Direction Générale des Douanes et Droits indirects, la Direction de la Police Nationale et la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces conventions sont consécutives de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui stipule que l'Etat devient de plein droit propriétaire, à compter du 22 juillet 2005 de certains terrains et bâtiments nécessaires à l'accomplissement de ses missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. En contrepartie de ces transferts de propriété, la loi prévoit la conclusion de conventions qui déterminent les montants dus par l'Etat à votre société, liés aux investissements réalisés.

Ainsi, la convention, signée le 12 décembre 2006 avec la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, prévoit le versement de 1.365.000 € à votre société.

La convention, signée le 13 décembre 2006 avec la Direction de la Police Nationale, prévoit le versement de 2.710.954,87 € à votre société.

La convention, signée le 3 novembre 2006 avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, prévoit le versement de 873.260,62 € à votre société.

1.4. *Baux civils conclus avec l'Etat*

- *Personne concernée*

L'administrateur concerné est l'Etat français, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police Nationale).

- *Nature et objet*

Baux civils conclus pour une durée de 4 ans, se terminant le 31 décembre 2009.

- *Modalités*

Lors de sa séance du 19 septembre 2006, votre conseil d'administration a autorisé la signature par le Président Directeur Général de baux civils, avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police Nationale) en application des protocoles des 18 et 20 juillet 2005.

Ces protocoles s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2009 et prévoient la mise à disposition de locaux moyennant le versement de loyers fixés sur la base de conventions pluriannuelles. Ces loyers, découlant des protocoles des 18 et 20 juillet 2005, prévoient des conditions financières dérogatoires au tarif général d'Aéroports de Paris, correspondant à des abattements sur lesdits loyers. Ces abattements s'élèvent à 60 % sur les loyers des locaux et à 20 à 50 % sur les loyers des parcs de stationnement (en fonction de leur localisation).

Votre conseil d'administration du 21 décembre 2006 a autorisé la signature d'un bail civil avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction Générale de la Police Nationale – Direction Centrale de la Police Judiciaire – OCTRIS), pour l'occupation des locaux du bâtiment 3312 et de places de parking sur l'aéroport Paris-Charles De Gaulle. Ce bail prévoit également des conditions financières dérogatoires au tarif général d'Aéroports de Paris, correspondant à un abattement sur les loyers.

Le détail et les conditions financières de ces conventions sont présentés en annexe.

2. Convention conclue avec la société Air France – KLM

- *Personne concernée*

L'administrateur concerné est Monsieur Jean-Louis Girodolle.

- *Nature et objet*

Protocoles permettant le transfert des conventions d'occupation temporaire du domaine public de Air France – KLM vers Air France.

- *Modalités*

Dans le cadre de la restructuration juridique du groupe Air France, votre conseil d'administration lors de sa séance du 19 septembre 2006, a autorisé le transfert des conventions d'occupations domaniales d'Air France – KLM à la société Air France. Deux protocoles ont été signés le 13 octobre 2006 correspondant aux transferts de 168 conventions d'occupation de bâtiments, terrains nus et installations et de 20 conventions de mise à disposition d'équipements en aéroports.

Paris-La Défense, le 27 mars 2007

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit
Alain Perroux

Baux civils conclus avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police Nationale)

Tiers	Terrain	Bâtiment	n° contrat	Durée (ans)	Loyer contractuel hors taxes et hors charges	Loyer comptabilisé	Refacturation des charges et taxes	Conditions financières
Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects	Orly	288	21CI0259	4	125 839,90	145 824,24	102 306,64	Abattements de 60 % et 22 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Orly	351	21CI0260	4	3 301,49	3 301,56	4 614,88	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Orly	517	21CI0261	4	168 427,70	183 016,32	50 126,12	Abattements de 60 % et 20 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Orly	402	21CI0232	4	41 026,48	41 024,84	24 206,88	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Orly	400	21CI0241	4	151 026,69	151 537,14	62 290,64	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Toussus	11	54CI0005	4	2 799,68	2 628,12	1 572,80	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	3609	31CI0297	4	190 839,77	75 301,24	44 379,72	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	3700	31CI0295	4	71 753,40	71 757,76	43 481,08	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	3520	31CI0296	4	19 714,85	19 715,72	18 438,67	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	7595	31CI0302	4	19 294,69	19 294,52	8 240,07	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	7610	31CI0301	4	57 002,57	60 085,20	34 140,24	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1100	31CI0290	4	82 803,92	76 878,48	40 405,16	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	400 et 1401	31CI0291	4	52 481,38	52 479,48	22 746,02	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1192P	31CI0292	4	2 882,49	2 882,40	1 227,08	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1200 ABCD	31CI0157	4	275 995,54	275 985,00	136 801,79	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1200 E	31CI0172	4	98 440,04	75 675,36	29 214,04	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1200 F	31CI0171	4	69 304,27	69 301,68	32 618,82	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Roissy	1261P	31CI0175	4	41 477,36	41 478,40	25 076,20	Abattements de 60 % et 20 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Le Bourget	48	41CI0019	4	10 264,15	9 640,04	6 300,83	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges
	Le Bourget	402	41CI0020	4	2 306,75	2 166,52	56,64	Abattement de 60 % sur le loyer Absence de charges refacturées

ANNEXE 4
RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES CONDITIONS DES TRAVAUX DU
CONSEIL AINSI QUE SUR LES PRECEDURES DE CONTROLE INTERNE MISES EN PLACE PAR
AEROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2006

Article L.225-37 du Code de commerce, issu de l'article 117 de la loi n°2003-706 du 1^{er} août 2003 de sécurité financière, modifié par l'article 7 de la loi n°20 05-842 du 26 juillet 2005 pour la confiance et la modernisation de l'économie et par l'article 62 de la loi n°2006-17 70 pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié du 30 décembre 2006

INTRODUCTION

En application de l'article L.225-37 du Code de commerce, ce rapport rend compte des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place par la société. Aéroports de Paris entre dans le cadre de l'article L.225-37 du fait de la cotation de ses actions sur l'Eurolist d'Euronext Paris S.A. (compartiment A).

La rédaction du document a, comme ce fut déjà le cas pour les exercices 2004 et 2005, été coordonnée par la Direction de l'Audit avec la participation d'experts issus :

- de directions fonctionnelles (direction de la stratégie et de la qualité, direction de la sûreté et des préventions, direction de l'environnement et des relations territoriales, direction financière, direction des comptabilités, direction du contrôle de gestion, direction juridique et des assurances),
- des directions plates-formes (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget)
- et du cabinet du Président.

La structuration en trois parties - avec tout d'abord la présentation de la gouvernance de l'Entreprise et du Groupe, puis l'exposé du dispositif du contrôle interne ayant trait aux différents domaines opérationnels et enfin la présentation des procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière – est stable depuis les trois derniers exercices.

La notion de Groupe reste une constante de la démarche et les filiales y ont donc été associées, principalement au niveau de l'analyse du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ont ainsi été prises en compte dans ce cadre, les quatre filiales de premier rang dont Aéroports de Paris détient au moins 50% du capital social : Aéroports de Paris Management et Alyzia Airport Services prises individuellement en tant que filiales d'Aéroports de Paris mais également en qualité de sociétés-mères, Hub télécom, ADP Ingénierie, ainsi qu'une société contrôlée conjointement en vertu d'un accord contractuel, la Société de Distribution Aéroportuaire, une filiale commune à Aéroports de Paris et Aelia qui détenaient respectivement, durant l'exercice 2006, 49 et 51% du capital social¹¹⁶.

Le rapport a été examiné par la direction juridique et des assurances et par le Directeur Général Délégué. Après une présentation préalable au Comité d'audit du 6 mars, il a ensuite été présenté par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris au Conseil d'administration du 14 mars 2007.

Les commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter dans un rapport, conformément aux dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, leurs observations sur les procédures de contrôle interne qui sont relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

1. La Gouvernance de l'Entreprise et du Groupe

En juillet 2005, Aéroports de Paris était passé du statut d'établissement public à celui de société anonyme. L'exercice 2006 est de ce fait pour l'entreprise le premier exercice complet sous le statut juridique de société anonyme.

¹¹⁶ Ajout aux seules fins du document de référence : ainsi, les "entreprises associées" décrites dans la note 36 de l'annexe aux comptes consolidés ne sont pas concernées par le présent rapport

1.1. Le Conseil d'administration

1.1.1. Le fonctionnement et les attributions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration, organe collégial de la société, agit en toutes circonstances dans l'intérêt social de la Société, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées générales. Il 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. 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 a la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Le Conseil d'administration s'est réuni 13 fois en 2006 (avec une participation moyenne de 78,8%) pour notamment traiter de sujets :

- stratégiques (approbation du Contrat de Régulation Economique, augmentation du capital social dans le cadre de l'ouverture de capital et de l'introduction en bourse de la société, approbation du plan stratégique du Groupe pour la période 2006-2010, examen de l'activité internationale du Groupe...),
- financiers (arrêtés des comptes annuels 2005 et semestriels 2006, examen de la communication externe associée, fixation des tarifs aéronautiques 2006-2007, adoption du programme d'investissement 2007-2011 et financement associé, examen du budget Groupe 2007),
- relatifs au fonctionnement du Conseil (mise à jour du règlement intérieur, proposition de nomination de Pierre Graff en tant que Président-directeur général, nomination sur proposition de Pierre Graff de François Rubichon en tant que Directeur Général Délégué, répartition des jetons de présence...).

Jusqu'au 14 juillet 2009, le Conseil d'administration est composé de vingt-et-un membres dont sept administrateurs élus par les actionnaires en assemblée générale, sept représentants de l'Etat et sept administrateurs élus par le personnel.

Assistent au Conseil d'administration, avec voix consultative, un Commissaire du Gouvernement ou un Commissaire du Gouvernement adjoint, désignés par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile, ainsi que le secrétaire du comité d'entreprise. Un contrôleur général assiste également aux réunions du conseil d'administration.

En tant que Président du Conseil d'administration, Pierre Graff organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers.

Le Conseil d'administration, lors de ses séances du 9 septembre 2005 et du 19 septembre 2006, a arrêté 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 (comité de la stratégie et des investissements, comité d'audit et comité des rémunérations – cf. 1.1.3),
- une charte de l'administrateur qui précise les droits et devoirs de celui-ci regroupés en neuf rubriques : connaissance des obligations de l'administrateur et compétence ; devoir de loyauté et conflit d'intérêt ; devoir de diligence ; devoir d'assiduité ; devoir d'information ; indépendance ; secret professionnel et confidentialité ; information privilégiée et opérations sur titres ; responsabilité civile des dirigeants.
- et un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

Une fois par an, le Conseil d'administration débat de son propre fonctionnement et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. Ainsi, le Conseil d'administration a modifié son règlement intérieur par

délibération du 19 septembre 2006 afin notamment d'y annexer le code d'éthique relatif aux opérations sur titres et définir les conditions de participation des administrateurs aux réunions du conseil et de ses comités spécialisés par voie de visioconférence ou de téléconférence. Tous les trois ans, il peut mettre en œuvre 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.

1.1.2. L'information des administrateurs du Conseil d'administration

Dans la perspective d'une réunion du Conseil d'administration, le Président communique aux administrateurs concernés, pour exercer pleinement leur mission, toutes les informations utiles à cette réunion, ceci dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle.

Lors de chaque Conseil d'administration, le Président-directeur général porte à la connaissance de ses membres les principaux faits et événements significatifs concernant la vie de la société et intervenus depuis la précédente réunion. Les administrateurs peuvent recevoir de manière régulière, et au besoin entre deux réunions, toutes informations pertinentes concernant la société, y compris les communiqués et articles de presse et les rapports d'analyse financière.

Le Président-directeur général adresse tous les trois mois aux administrateurs un tableau de bord de la société comportant tous les éléments significatifs, notamment sur son activité et ses résultats, ainsi qu'un état récapitulatif des marchés d'un montant supérieur à 15 millions d'euros passés par la société.

De leur côté, les administrateurs s'engagent à préserver la confidentialité des informations communiquées.

Chaque administrateur peut bénéficier, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris a proposé à ses administrateurs de s'inscrire à l'Institut Français des Administrateurs (IFA).

1.1.3. Les missions et le fonctionnement des comités spécialisés

Les comités d'audit, des rémunérations et enfin de la stratégie et des investissements 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 au Conseil d'administration.

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 **comité d'audit** est composé de cinq membres avec voix délibérative, dont un administrateur représentant de l'Etat, un administrateur représentant des salariés et trois administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Les membres du comité doivent posséder les compétences financières et comptables nécessaires.

Le comité est notamment chargé, concernant :

- les comptes, d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement; d'examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion avant leur présentation au Conseil d'administration ; de procéder une fois par an à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du Groupe ; s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'évènements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du Groupe.
- les risques, de procéder à un examen avec la direction générale des principaux risques encourus par le Groupe ; d'examiner les engagements hors bilan significatifs et la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines,

- les contrôles internes et externes, de vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin de s'assurer de leur fiabilité ; d'évaluer les systèmes de contrôle interne ; d'examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'Audit et les recommandations et suites qui leur sont données ; d'émettre une recommandation au Conseil d'administration sur le choix des commissaires aux comptes et d'examiner leur programme de travaux, leurs conclusions et leurs recommandations,
- la politique financière, d'examiner le budget et la politique financière, comptable et fiscale générale de l'entreprise ainsi que sa mise en œuvre ; d'examiner les informations y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de l'entreprise.

Le comité d'audit s'est réuni 3 fois en 2006 avec un taux de présence des membres de 86,7%. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé les sujets suivants :

- comptes : examen des comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2005 et du premier semestre 2006, des risques financiers et engagements hors bilan de l'exercice 2005, du budget 2007 du Groupe, de la rémunération versée aux commissaires aux comptes pour 2005 ainsi que celle prévue pour les exercices 2006 à 2008,
- audit et contrôle internes : examen du rapport du Président du Conseil d'administration en application des dispositions de l'article L.225-37 du Code de commerce ; mise à jour de la Charte de l'audit interne ; examen des conclusions de l'audit sur la masse salariale et présentation du bilan 2006 de la direction de l'audit ; validation du programme d'audit pour l'année 2007,
- finances : examen de la gestion de la dette et de la trésorerie du Groupe et de la mise en place d'un contrat de liquidité dans le cadre du programme de rachat d'actions.

Le **comité de la stratégie et des investissements** est composé de six membres avec voix délibérative. Au moins deux membres doivent être des administrateurs représentant des salariés, tandis que les quatre autres peuvent aussi être des représentants de l'Etat ou des administrateurs nommés l'assemblée générale des actionnaires. Il 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 ;
- 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.

Le comité de la stratégie et des investissements s'est réuni 3 fois en 2006 avec un taux de présence des membres de 83,3%. Au cours de ses réunions, le Comité a notamment abordé les sujets suivants : présentation du plan stratégique 2006-2010 du Groupe Aéroports de Paris, présentation 2005 de l'activité d'exploitation internationale, programme d'investissements et de financement 2007-2011 d'Aéroports de Paris et premier bilan du plan stratégique du Groupe.

Le **comité des rémunérations** est composé de quatre membres avec voix délibérative. Au moins deux membres de ce comité doivent être choisis parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, les autres membres pouvant aussi être des administrateurs représentant les salariés ou des administrateurs représentant l'Etat.

Le comité des rémunérations est notamment chargé :

- 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,
- de donner 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,
- d'approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

Le comité des rémunérations s'est réuni 2 fois en 2006 avec un taux de présence des membres de 75%. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé les sujets suivants : nomination du Président du comité des rémunérations, rappel des éléments de comparaison de la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué, paramètres de calcul d'une rémunération variable, proposition de structure et de niveau des rémunérations 2006, première estimation de la rémunération des dirigeants sociaux 2006 et orientations pour 2007, proposition de montant des jetons de présence 2006 et évaluation de leur répartition, politique de remboursement des frais des administrateurs.

1.2. La direction générale

Les statuts d'Aéroports de Paris prévoient que la direction générale de la société est assumée par le Président du Conseil d'administration, qui porte le titre de Président-directeur général.

Le Code de commerce confère au directeur général d'une 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, sous réserve que l'acte accompli ne relève pas des attributions réservées aux assemblées générales ou au conseil d'administration. Lors de sa séance du 9 septembre 2005 (confirmé par délibération du 20 septembre 2006), le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris a toutefois décidé d'apporter un certain nombre de limitations aux pouvoirs du Président-directeur général et a ainsi décidé que ce dernier doit obtenir l'autorisation préalable du Conseil pour les actes suivants :

- stratégie et grands projets : adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe Aéroports de Paris ; définition des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement directement réalisés par la société Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ; cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France et d'un montant supérieur à 10 millions d'euros pour toutes les autres activités ; principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aéroports ; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports,
- tarification : approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées au 1° de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile,
- en matière financière : approbation des transactions d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros ; approbation de toute autre renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros HT. Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-directeur général peut approuver les actes mentionnés au sein de ce paragraphe ; il en informera 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 puis, après introduction en bourse de la société et pour tenir compte des dispositions de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public, par décret du 22 septembre 2006.

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 pour une durée indéterminée M. François Rubichon aux fonctions de Directeur Général Délégué ; ce dernier a été renouvelé dans ses fonctions, pour les mêmes raisons que le Président-directeur général, par délibération du Conseil d'administration du 20 septembre 2006.

1.2.1. Le comité exécutif et le conseil de direction

Le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a décidé le 20 janvier 2006 la modification de la composition de ces deux instances ainsi que la périodicité de leurs réunions, les évolutions prenant effet au 1^{er} février 2006. L'objectif poursuivi est de doter le Groupe d'une structure de direction simple et efficace, la mieux à même de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution.

Le Comité Exécutif (COMEX), réuni chaque semaine, débat des orientations stratégiques du Groupe et s'assure de leur bonne exécution. Il peut également débattre de tout sujet relatif à la vie de l'entreprise et toute mesure à mettre en œuvre. Il veille à la bonne marche de l'entreprise. Il est présidé par le Président-directeur général et comporte comme membres permanents le directeur général délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, les directeurs des plates-formes Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly. Ses membres associés sont le directeur marketing, commerces et communication et le directeur des ressources humaines. Tout autre directeur est convié à chaque fois que nécessaire au bon traitement d'un dossier.

Le Conseil de Direction (CODIR), réuni une fois par mois, traite des sujets transversaux de moyen et long termes du Groupe. Dans ce cadre, il est aussi une instance d'information, de débat et de concertation de l'équipe de direction du Groupe.

Il est présidé par le Président-directeur général et comporte comme membres le directeur général délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, les directeurs des plates-formes Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget, le directeur de l'audit, le directeur de l'environnement et des relations territoriales, le directeur de l'escale, le directeur des filiales et participations, le directeur marketing, commerces et communication, le directeur des ressources humaines, le directeur de la stratégie et de la qualité, le directeur de la sûreté et des préventions, le directeur de cabinet et le secrétaire général.

Tout autre directeur est convié à chaque fois que nécessaire au bon traitement d'un dossier.

1.2.2. La commission consultative des marchés

Par décision du 25 octobre 2005, le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a décidé la création de la Commission Consultative des Marchés (CCM) et approuvé son règlement intérieur.

Cette commission est composée de douze membres avec voix délibérative : sept membres 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. Assistant, 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).

La commission consultative des marchés 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 (pour les travaux, 5 millions d'euros si l'ouvrage n'est pas réparti en lots ou 1 million d'euros pour les lots d'un ouvrage réparti en plusieurs lots d'une valeur cumulée supérieure ou égale à 5 millions d'euros ; pour les fournitures ou services, 0,4 millions d'euros - seuil annuel pour les marchés qui peuvent être régulièrement renouvelés),
- d'étudier 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.

La commission consultative des marchés s'est réunie onze fois en 2006 avec un taux moyen de présence de 77%.

1.2.3. L'organisation du Groupe

L'organisation du Groupe est assurée au travers du Comité Groupe comprenant comme membres permanents le Président-directeur Général, le directeur général délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur des filiales et participations et le directeur de la stratégie et de la qualité. D'autres directeurs d'Aéroports de Paris et les présidents et directeurs des filiales peuvent être conviés à ce comité en fonction de l'ordre du jour des réunions.

Dans le cadre des grandes orientations stratégiques définies par le Conseil d'administration, le Comité Groupe a pour objet de traiter des questions de stratégie des filiales, de périmètre du Groupe (acquisitions, fusions, cessions, partenariats) et de financement. Il examine également les performances financières et opérationnelles des principales filiales et participations.

Il s'est réuni 9 fois en 2006.

La Direction des Filiales et Participations a pour sa part assuré en 2006 le lien entre la stratégie du Groupe Aéroports de Paris et la stratégie des filiales, au travers notamment de l'évaluation de la pertinence des stratégies proposées par les 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.

En 2006, Hub Telecom, ADP Ingénierie, Aéroports de Paris Management et Alyzia Airport Services ont signé des contrats d'objectifs avec Aéroports de Paris pour formaliser leurs orientations stratégiques et leurs relations avec la maison mère. Ces contrats, établis pour la période 2006-2008, sont déclinés en plan d'affaires assortis d'indicateurs de suivi, ces plans d'affaires devant être actualisés chaque année en fonction des résultats des sociétés.

1.3. Le Système de Délégations

Le cadre des délégations s'appuie d'une part sur les règles de gouvernement d'entreprise telles que définies par le Code de commerce et précisées par le Conseil d'administration lors de ses séances des 9 septembre 2005 et 19 septembre 2006 (limitation des pouvoirs du Président-directeur général) et des 27 octobre 2005 et 20 septembre 2006 (limitation des pouvoirs du directeur général délégué) et d'autre part sur les délégations confiées par le Président-directeur général.

Le 1^{er} avril 2006, le Président-directeur général a ainsi confié des délégations de pouvoir à différents directeurs d'Aéroports de Paris permettant au titulaire d'une fonction déterminée d'accomplir au nom de la société certains actes dans les domaines et conditions expressément prévus. Ces délégations ont été actualisées successivement le 3 août et le 31 octobre 2006.

Le système de délégations prévalant au sein d'Aéroports de Paris est suivi par la Direction Juridique et des Assurances. Cette dernière met en ligne sur un site intranet dédié, entre autres informations, les délégations en vigueur au sein de la société, ce site étant accessible à tous les salariés de l'entreprise disposant d'un accès au

réseau informatique. La Direction Juridique et des Assurances établit également à destination des cadres supérieurs de l'entreprise des lettres d'informations régulières reprenant notamment les évolutions de délégations et de décisions.

Par ailleurs, un système de délégation de responsabilité pénale a été mis en place au sein d'Aéroports de Paris dans les domaines de l'hygiène et la sécurité du travail, de la sûreté et la sécurité aéroportuaires et des normes environnementales.

1.4. Principes et règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux

L'article L. 225-37 du Code de commerce modifié par l'article 62 de la loi n°2006-1770 du 30 décembre 2006 prévoit que dans les sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé, le présent rapport expose les principes et les règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux.

Modalités de calcul des rémunérations devant être versées au Président-directeur général et au directeur général délégué

Le Conseil d'administration, sur avis du comité des rémunérations, a décidé le 7 mars 2006 que Messieurs Pierre Graff et François Rubichon percevront une rémunération annuelle brute fixe de respectivement 245.000 et 205.000 euros (calculée prorata temporis pour 2006) et une rémunération variable. Cette dernière 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%,
- 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.

Par ailleurs, le Président-directeur général et le directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance et par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris.

Monsieur Pierre Graff ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite ni de prime de départ. Monsieur François Rubichon ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite mais d'indemnités compensatrices de départ pouvant aller jusqu'à 12 mois de sa rémunération de mandataire social. Le Conseil d'administration n'a pas approuvé au titre de l'exercice 2006 l'attribution de valeurs mobilières ou de stock options aux mandataires sociaux.

Modalités de répartition des jetons de présence

Les actionnaires réunis en assemblée générale mixte le 22 mai 2006 ont fixé à 80.000 euros le montant global des jetons de présence alloués au Conseil d'administration au titre de l'année 2006. Seuls les membres du Conseil d'administration nommés en assemblée générale des actionnaires sont autorisés par la loi à recevoir des jetons de présence.

Le Conseil d'administration du 19 septembre 2006, sur avis du comité des rémunérations, a fixé le mode répartition de jetons de présence aux membres éligibles du conseil d'administration et des comités spécialisés. Ainsi, des rémunérations annuelles forfaitaires sont versées à chacun des administrateurs et à chacun des membres d'un comité spécialisé du conseil d'administration. Elles sont complétées par des rémunérations à la séance, dépendant de la présence effective de l'administrateur à chacune des séances du Conseil d'administration et, le cas échéant, des comités spécialisés auquel il appartient. Le montant des rémunérations, qu'elles soient forfaitaires ou par séance, varie selon que l'administrateur est membre ou président de la séance du conseil d'administration ou du comité spécialisé.

2. L'organisation générale du 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 ;
- 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 du contrôle interne

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris une tutelle au titre de son statut d'entreprise publique, notamment de service public.

En sus de ce contrôle externe, 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 établies dans le respect des lois et règlements en vigueur et pour certaines validées par les autorités, avec pour objectifs prioritaires la sûreté aéronautique, la sécurité des personnes et des biens, l'efficacité opérationnelle et 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 à la direction générale. Ces directions de plates-formes sont organisées en unités opérationnelles¹¹⁷ avec un contrôle interne s'appuyant principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leur activité.

¹¹⁷ Aires Aéronautiques, Aéroports, Parcs et Accès, Energie et Logistique pour Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle ; Exploitation, Commercial et Immobilier pour Paris - Le Bourget.

Dans le cadre d'une démarche de progrès continu, l'aéroport Paris - Charles de Gaulle a initié en 2006 la mise en œuvre d'un système de management intégré afin d'avoir une approche globale et cohérente en matière de sécurité du travail, de sécurité aéronautique, d'environnement et de qualité de service (normes ISO 9001 et 14001, norme OHSAS 18001, système de gestion de la sécurité). Le déploiement de ce système de management intégré est progressif avec comme cible une certification en 2008. L'aéroport Paris - Orly s'inscrit également dans une démarche d'amélioration continue au travers de certifications ISO (9001 en matière de sûreté aéroportuaire et 14001 en matière d'environnement – cf. 2.2.3.).

Dans le domaine aéronautique, les plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle ont obtenu en 2006 le certificat de sécurité aéroportuaire entrant dans le cadre de la certification d'aérodrome, rendue obligatoire par la transposition en droit français des règles sur la sécurité des aérodromes de l'OACI¹¹⁸.

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 doté 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.

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 24 heures sur 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, neige...), un second (PC plate-forme) centralisant et gérant l'information en provenance des PC avancés et permettant de piloter les situations. Il est modulable en fonction des événements, de la situation dégradée à la crise. En cas de crise grave, ce PC réunit les acteurs de la plate-forme, sous l'autorité du Préfet, qui dirige les opérations. 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 assurent une veille permanente sur les événements de l'entreprise et le cas échéant la gestion des crises.

L'entreprise pratique également le retour d'expérience, étude permettant d'analyser un événement ou un incident avant de proposer des pistes de progrès ou des évolutions de procédures en vue d'éviter le renouvellement de l'incident ou d'en atténuer les conséquences. Ce travail, systématique pour les événements graves, est effectué au sein de chaque direction. La direction de la sûreté et des préventions réalise un certain nombre de ces études et centralise ces informations sur une base de données comportant plusieurs années d'historique.

L'année 2006 a notamment été marquée par la mise en place d'un réseau de correspondants au sein de l'entreprise, par l'établissement d'indicateurs d'incidents et par le lancement d'un site intranet à accès limité dédié au sujet. Ces retours d'expérience ont été utilisés pour l'actualisation de la cartographie des risques opérationnels effectuée par la direction de la sûreté et des préventions (cf. 2.2.3.).

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 la Maîtrise d'ouvrage Déléguée et la Direction de l'Ingénierie et de l'Architecture.

- les procédures liées à l'insertion urbanistique et environnementale des plates-formes aéroportuaires, l'élaboration et 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.
- 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. La Direction de la Maîtrise d'ouvrage Déléguée est organisée en directions de projets.

¹¹⁸ Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Pour chaque projet, sont signés des accords (maîtrise d'ouvrage déléguée / maîtrise d'œuvre) précisant la qualité attendue, le niveau de complexité et le coût de la mission de maîtrise d'œuvre, ainsi que les objectifs de coûts de l'ouvrage et les délais.

les missions de maîtrise d'œuvre telles que définies et encadrées dans la loi MOP (maîtrise d'ouvrage publique) sont confiées à la Direction de l'Ingénierie et de l'Architecture certifiée ISO 9001. Un protocole 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 précisant les engagements respectifs des entités sur une opération, et en particulier en matière de tenu des délais et des coûts. Pour chaque opération d'importance, est établi un accord de maîtrise d'œuvre.

2.2.3. Les procédures pilotées par les directions fonctionnelles

La **Direction de la Stratégie et de la Qualité** est un acteur majeur de l'amélioration des procédures de contrôle interne au sein de l'entreprise au travers de la formalisation des processus et de la mise en place d'un système de management intégré, des actions de support engagées au niveau des certifications lancées par les entités, de la délégation à la qualité visant à améliorer la satisfaction de nos clients mais également de l'analyse des risques Groupe. Sur ces différents aspects, l'action de la direction a été formalisée au niveau du plan stratégique Groupe 2006/2010 qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 11 juillet 2006.

Au cours de l'exercice 2006, la Direction de la Stratégie et de la Qualité a engagé l'actualisation de la cartographie des risques de l'entreprise qui avait été établie en 2005, ceci pour ce qui concerne les risques non opérationnels de l'entreprise et de ses filiales (identification des risques majeurs pressentis et des actions à entreprendre pour les réduire et les contrôler plus efficacement).

En matière de contrôle interne, la **Direction de la Sûreté et des Préventions** est chargée de veiller à la bonne application, au sein de l'organisation, des obligations de l'entreprise en matière de sûreté (la sûreté s'entend par la prévention des actes illicites à l'encontre du transport aérien). En vertu 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. La Direction de la Sûreté et des Préventions inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires (arrêtés du 1er septembre et du 1er novembre 2003 entrés en vigueur le 18 décembre 2003) 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'Entreprise en matière de sûreté.

En 2006, l'ensemble des activités sûreté de la Direction de la Sûreté et des Préventions et de la direction de l'aéroport de Paris – Orly a obtenu en 2006 la certification ISO 9001 version 2000. La Direction de la Sûreté et des Préventions a par ailleurs été mobilisée par le renforcement des mesures de sûreté décidées par la Commission européenne le 6 novembre 2006. Des moyens humains et matériels complémentaires ont été déployés au niveau des plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle pour la mise en œuvre des nouvelles mesures, celles-ci étant expliquées au public au travers d'une campagne de communication.

La Direction de la Sûreté et des Préventions est chargée d'identifier les risques opérationnels pouvant affecter l'entreprise, ses collaborateurs et ses clients. Dans ce contexte, elle a actualisé en 2006 la cartographie des risques établie en 2005 en retenant comme périmètre les risques opérationnels d'Aéroports de Paris (la direction de la stratégie et de la qualité supervisant les autres risques). Cette actualisation a été présentée au Comex du 16 octobre 2006 qui a validé son plan d'actions.

La Direction de la Sûreté et des Préventions est également chargée de la sécurité des systèmes d'information de l'entreprise. Elle a, à ce titre, entrepris et renforcé un certain nombre d'actions basées sur l'étude des risques inacceptables et des solutions pour les contrer. Elle contribue à la définition de la politique et de la stratégie d'Aéroports de Paris en matière de Sécurité Informatique et contrôle l'application stricte de cette politique de Sécurité telle que définie dans l'entreprise.

La Direction de la Sûreté et des Préventions a enfin renforcé au cours de l'exercice 2006 le dispositif sûreté pour les expatriés et les missionnaires du Groupe qui avait été mis en place en 2004. Une nouvelle procédure de validation des missions graduée en fonction des zones géographiques a été lancée, des informations et des

conseils ont été diffusés auprès de l'ensemble des salariés du Groupe et une veille pays a été instaurée. Le plan global de protection des expatriés et missionnaires du Groupe, fruit d'un travail transversal, comprend dorénavant des volets sécurité, social et sanitaire.

Dans le cadre d'une meilleure acceptation du développement des plates-formes d'Aéroports de Paris par leur environnement (riverains, élus, gouvernement, associations), la **Direction de l'Environnement et des relations territoriales** pilote la communication appropriée répondant aux attentes des différents publics mais également la maîtrise des risques environnementaux générés par l'activité aéroportuaire.

Aéroports de Paris s'est dans ce contexte doté d'un système de management environnemental conforme aux préconisations de la norme ISO 14001 - version 2004. Ce système est certifié pour les aéroports de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget 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. Les audits de suivi effectués en 2006 pour Paris - Orly et Paris - Le Bourget n'ont pas révélé de non-conformité. L'audit de suivi pour Paris - Charles de Gaulle, mené en janvier 2007, a conduit au même résultat.

Des revues de direction au sein des différentes plates-formes sont organisées chaque année afin d'évaluer le système de management environnemental et d'en identifier les axes d'amélioration avant de conclure sur l'efficacité du système de management de ces plates-formes. Ces revues ont été tenues respectivement en avril et novembre 2006 pour Paris-Le Bourget et Paris - Orly et en janvier 2007 pour Paris - Charles de Gaulle.

Aéroports de Paris accompagne également les entreprises aéroportuaires dans leur démarche environnementale au travers des Clubs des Partenaires environnement des aéroports Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris-Le Bourget. Ces clubs, créés respectivement en 2003, 2005 et 2006, sont dotés d'un site Internet dédié (www.ecoairport.fr) et pilotés et animés par la direction de l'environnement et des relations territoriales en liaison avec les directions des plates-formes.

Par ailleurs, le plan stratégique Groupe 2006/2010 comporte une action spécifique visant à inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable. Cette politique 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.

L'évaluation de cette politique sera effectuée par une agence de notation extra financière indépendante. En 2005, la notation obtenue par BMJ Ratings avait été A+ pour l'entreprise prise dans son ensemble sur six domaines d'analyse (environnement, ressources humaines, fonction commerciale, fonction achats, société civile et gouvernement d'entreprise), l'environnement obtenant la note AA+.

BMJ Ratings est de nouveau intervenu en 2006 sur les domaines ressources humaines, fonction achats et gouvernement d'entreprise et chacun d'eux a vu sa note progresser par rapport aux notations 2005.

La **Direction Juridique et des Assurances** définit la politique juridique de l'entreprise, fixe les règles de recours à des conseils externes et apporte son expertise au soutien de la gouvernance de l'entreprise. Elle suit directement les opérations de l'entreprise et assure également le suivi centralisé des contentieux. Elle exerce une mission de veille concernant les évolutions législatives et réglementaires et est saisie des contrats relatifs aux projets de l'entreprise. La **Direction Juridique et des Assurances** identifie les risques juridiques pouvant se poser à l'entreprise avec ensuite l'élaboration, au cas par cas, d'une stratégie de réduction de risque ou de transfert soit à des assureurs soit à des tiers par des dispositifs contractuels. De même, elle met en place les procédures visant le respect des règles d'information des investisseurs et des actionnaires (telles que la procédure interne relative aux conventions réglementées ou celle de la validation de l'information juridique, économique et financière du Groupe) et en assure le suivi. L'ensemble de ses activités lui permet d'exercer une fonction d'alerte et de prévention des contentieux.

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 représentant l'Etat.

2.3.1. Les structures internes de contrôle

Comité d'Audit : les missions, la composition et les sujets examinés en 2006 par le comité ont été exposés au niveau du paragraphe 1.1.3.

Direction de l'Audit : rattachée hiérarchiquement à la direction générale et fonctionnellement au Comité d'Audit, 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). Son fonctionnement est défini par la charte de l'audit interne validée par le Comité d'Audit et signée par le directeur général délégué le 31 mars 2006.

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 Interne (IFACI) et applique les normes internationales de la profession. Après un premier diagnostic de ses pratiques réalisé en 2005, elle a fait procéder à un "audit documentaire" de son référentiel interne en novembre 2006 et vise une certification aux normes professionnelles dans le courant de l'année 2007.

En 2006, la Direction de l'Audit a finalisé la revue du contrôle interne de l'ensemble des unités opérationnelles des plates-formes de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget (revue commencée fin 2003), et poursuivi ses audits de concessions commerciales et de contrats et marchés. Elle a renforcé son dispositif de prévention contre la fraude en faisant appel aux services de consultants extérieurs afin de mieux prendre en considération ce risque dans le déroulement des missions.

Outre ces missions à caractère récurrent, la Direction a porté ses efforts sur les domaines des systèmes d'information, des ressources humaines et des sujets juridiques, comptables, financiers et de contrôle de gestion. Elle a également procédé à la revue des procédures mises en œuvre pour le suivi des indicateurs prévus au Contrat de Régulation Economique.

La Direction de l'Audit a enfin renforcé le suivi de la mise en œuvre effective des plans d'actions consécutifs aux missions d'audit réalisées en 2004 et 2005, la direction générale ayant communication des résultats enregistrés quant aux actions destinées à réduire les risques opérationnels, financiers, juridiques ou d'image de l'entreprise.

Responsable de l'éthique : en 2006, le Président-directeur général a nommé le Directeur juridique et des assurances en qualité de responsable de l'éthique de la société. Aussi, l'ensemble des mandataires sociaux et des salariés de la société peuvent saisir celui-ci pour obtenir son avis sur les questions qu'ils peuvent se poser en la matière. C'est lui qui est notamment chargé de la tenue des listes d'initiés dans le cadre du respect de la réglementation applicable et du code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

Directions fonctionnelles : les directions Financière, des Comptabilités et du Contrôle de gestion font l'objet d'un développement au paragraphe 3 du présent rapport ; il convient d'y ajouter la direction des Achats, garante du processus général d'achat de l'entreprise.

2.3.2. Les commissaires aux comptes

Les cabinets Ernst & Young Audit et Salustro Reydel (respectivement représentés par M. Alain Perroux et par M. Philippe Arnaud) ont été nommés commissaires aux comptes d'Aéroports de Paris le 19 janvier 2004 en application de l'article L.612-1 du Code de commerce. Le cabinet 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.

Au cours de l'exercice 2006, le cabinet KPMG a été nommé commissaire aux comptes d'ADP Ingénierie et co-commissaire aux comptes d'Aéroports de Paris Management et de Hub Telecom. Pour sa part, Ernst & Young a été nommé co-commissaire aux comptes du groupe Alyzia. Ces évolutions prennent effet dès l'exercice 2006.

2.3.3. Les autres structures de contrôle

Par son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'Etat, Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques dans les domaines financiers, de gestion et de contrôle interne (Cour des Comptes, Inspection générale des finances, Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat, Contrôle Général Economique et Financier, Conseil général des ponts et chaussées).

L'entreprise est par ailleurs soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la DGAC et par des organismes extérieurs dans le cadre de l'obtention de certifications.

Elle fait enfin l'objet d'évaluations par les agences de notation financière.

3. L'organisation du contrôle interne dans l'élaboration et le traitement de l'information comptable et financière

Les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière concernent principalement les Directions Financière, des Comptabilités et du Contrôle de Gestion.

Elles s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels SAP (pour les comptabilités générale et analytique), Magnitude (pour la consolidation et le reporting), BPO (pour l'établissement des budgets) et BRIO (pour la rédaction des tableaux de bord).

3.1. Les procédures relatives au domaine financier

La Direction Financière est organisée en cinq unités :

- l'unité Equilibres 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 sur cinq ans des investissements et de leur déclinaison annuelle sous la forme d'un budget d'investissement pour chaque unité opérationnelle de l'entreprise.
- l'unité Dette et Trésorerie assure le pilotage de la trésorerie de la société ainsi que son financement.
- l'unité Fiscalité suit les obligations déclaratives d'Aéroports de Paris (impôt sur les sociétés, impôts locaux, taxe sur les véhicules de sociétés) et pilote le dispositif d'intégration fiscale du Groupe Aéroports de Paris comprenant 5 sociétés.
- l'unité Contrôle Financier Groupe anime et garantit la fiabilité du reporting financier Groupe, pilote l'élaboration du budget consolidé et vérifie sa réalisation conforme. Elle participe aussi à l'élaboration et au suivi des contrats d'objectifs et autres documents pluriannuels à caractère financier qui fixent les objectifs assignés par le Groupe à ses filiales avant de rendre compte à la direction générale de l'exécution de ces contrats.
- l'unité Relations avec les Investisseurs pilote le processus de communication des informations requises par la réglementation boursière, en collaboration avec la direction juridique et des assurances et la direction marketing, commerces et communication et assure l'interface avec les analystes financiers.

En termes de procédures, les projets d'investissements de plus de 1 million d'euros sont systématiquement examinés par le Comité d'Approbation des Investissements (CAI), organe collégial placé sous l'égide du Président-directeur général. Les projets d'investissements compris entre 150 milliers d'euros et 1 million d'euros sont examinés par les comités locaux d'investissement des directions d'aéroports (Paris - Orly, Paris - Charles de Gaulle ou Paris - Le Bourget) ou de la direction de l'immobilier en fonction des projets concernés. Un suivi des projets identifiés par le CAI comme structurants ou spécifiques est mené par le Comité de Suivi des Projets Structurants (CSPS) également placé sous l'autorité du Président-directeur général.

L'unité Equilibres Financiers assure le secrétariat du CAI et du CSPS. Elle garantit que les décisions rendues par le CAI sont bien reflétées dans l'état d'avancement des projets et des autorisations de dépenses dans le système d'information de l'Entreprise. Elle est également chargée du contrôle financier des investissements de la société, en lien avec les maîtres d'ouvrage et leurs contrôleurs de gestion. A ce titre, elle administre les modules correspondants du système d'information de l'Entreprise et s'assure de l'intégrité des données financières qui y sont renseignées. Des travaux approfondis ont été menés en 2006 sur la mise à jour des données relatives aux projets d'investissements contenus au sein du système d'information dédié.

Conformément à l'article L 228-40 alinéa 1 du Code de commerce, le Conseil d'administration doit autoriser toute émission d'emprunts obligataires, le Président-directeur général ayant compétence pour les autres financements. La politique d'endettement est présentée annuellement au Comité d'Audit qui en valide les principes notamment en matière de risque et le Conseil d'administration est informé des opérations réalisées. L'Unité Dette et Trésorerie élabore et propose la politique en matière de financement et après autorisation, met en place les financements avant d'en assurer la gestion et le suivi.

Chaque société du groupe Aéroports de Paris gère sa propre trésorerie ; une gestion centralisée avec les filiales devrait être mise en place au cours de l'exercice 2007. La trésorerie de la maison mère est suivie quotidiennement par l'unité Dette et Trésorerie qui établit également le budget annuel de trésorerie et un reporting mensuel au Président-directeur général et au Directeur Général Délégué (au Comex depuis décembre 2006). 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 (au Comex depuis décembre 2006). Les décisions de couverture sont prises lors de ces réunions puis mises en œuvre par la Direction Financière.

Par décision du Président-directeur général du 1^{er} avril 2006, est délégué au directeur général adjoint finances et administration, le pouvoir de décider de toute opération de gestion et de placement de fonds, et dans la limite de 25 millions d'euros par opération, le pouvoir :

- de décider de toute opération de financement ou de tout emprunt autre que ceux consistant en l'émission d'obligations,
- d'utiliser tout instrument financier qui n'augmente pas le montant des engagements d'Aéroports de Paris en vue d'assurer la gestion de ses engagements financiers actifs ou passifs, présents ou futurs,
- de décider de toute opération d'emprunt de trésorerie, à court terme, en euros ou en devises,
- de contracter toute convention cadre régissant les instruments financiers,
- d'arrêter une politique de maîtrise des risques financiers encourus du fait des activités ;
- d'arrêter les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves.

Le directeur général adjoint finances et administration peut accorder aux directeurs qui lui sont rattachés et pour l'exercice de leur activité, des subdélégations de pouvoir ou des délégations de signature.

S'agissant des avals, garanties et cautions donnés à des tiers, le Conseil d'administration du 22 décembre 2005 a autorisé le Président-directeur général, avec faculté pour celui-ci de déléguer, à donner pour l'année 2006, les cautions, avals ou garanties de la société Aéroports de Paris dans la limite d'un montant total de 5 millions d'euros.

Par ailleurs, et en application du règlement intérieur du Conseil d'administration, l'examen des risques financiers au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2005, y compris les engagements hors bilan donnés et reçus par Aéroports de Paris, a fait l'objet en 2006 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.

En matière de communication financière, l'unité Relations avec les Investisseurs a participé en 2006 à l'introduction en bourse d'Aéroports de Paris et a préparé la communication financière externe en amont et en

aval de l'opération (réunions du management avec les analystes, organisation des road-shows, présentation des résultats).

3.2. Les procédures relatives au domaine comptable

La Direction des Comptabilités est organisée en quatre pôles :

- un pôle comptabilité générale chargée de la production des comptes sociaux et de l'enregistrement des écritures (notamment relatives aux clients, aux fournisseurs, à la trésorerie, aux immobilisations),
- un pôle consolidation établissant les comptes consolidés du Groupe selon les normes IFRS avec l'aide du progiciel Magnitude,
- un pôle normes et procédures chargé de la rédaction et de la diffusion des normes comptables applicables au sein d'Aéroports de Paris,
- et un pôle système d'information avec en particulier l'administration du module de comptabilité générale de SAP.

La transformation en société anonyme puis l'introduction en bourse intervenue au cours de l'exercice 2006 a conduit la Direction des Comptabilités, en collaboration avec les autres Directions, à poursuivre ses mesures d'adaptation en vue de réduire les délais de clôture et produire des documents légaux conformément à la "Directive transparence".

Comme l'année précédente, la certification des comptes sociaux et consolidés 2005 a été délivrée sans réserve des Commissaires aux Comptes.

Dans un souci de cohérence et d'amélioration des processus de consolidation, Aéroports de Paris a souhaité que l'ensemble des entités du groupe disposent de commissaires aux comptes communs ; ces évolutions ont pris effet dès l'exercice 2006 (cf. paragraphe 2.3.2 consacré aux commissaires aux comptes).

Afin de renforcer la coordination des systèmes d'information financière et de mieux maîtriser les projets informatiques, le pôle Finances et Administration Générale a choisi en 2006 de mutualiser les équipes de supports informatiques aux utilisateurs de plusieurs modules SAP (achats, ventes, suivi des investissements, comptabilité et gestion). Une nouvelle structure rattachée à la Direction des Comptabilités sera mise en place à cet effet au début de l'année 2007.

La Direction des Comptabilités poursuit sa démarche de rédaction des procédures et pour se faire renforce son service dédié. La priorité est donnée à la séparation des fonctions au sein des services comptables et au respect des règles de contrôle interne. Cette orientation va notamment être opérée en termes de contrôle des opérations de financement et de placement au cours de l'exercice 2007.

Parallèlement, l'équipe "Normes et Procédures" de la Direction reste à l'écoute de l'évolution des normes IFRS pour mise en application sur les années 2007 - 2008.

3.3. Les procédures relatives au domaine du contrôle de gestion

Le contrôle de gestion d'Aéroports de Paris est assuré sur le plan local par des contrôleurs de gestion déployés dans chacune des directions opérationnelles de l'entreprise (directions d'aéroports et unités opérationnelles associées, directions d'activité) et en central par la Direction du Contrôle de gestion qui assure par ailleurs le contrôle de gestion des directions centrales.

La direction centrale est organisée en quatre pôles :

- un pôle opérationnel animant le réseau de contrôle de gestion local dans l'exécution des processus budgétaires et de reporting ;
- un pôle fonctionnel assurant le contrôle de gestion des directions centrales;
- un pôle d'administration du module de comptabilité analytique SAP-CO ;

- un pôle d'administration des outils décisionnels utilisés par l'entreprise pour élaborer les budgets (Hypérior – Planning) et produire les tableaux de bord de l'entreprise (Hypérior – Intelligence - Brio).

Le processus budgétaire prévoit que chaque direction de l'entreprise établisse annuellement un plan opérationnel à trois ans dont la première année constitue le budget de l'entité. Les budgets pour l'année N sont établis au cours du quatrième trimestre de l'année N-1 et actualisés au printemps et à l'automne de l'année N. Le budget primitif de l'entreprise est présenté au Conseil d'administration à la fin du quatrième trimestre de l'année N-1, après soumission au Comité d'Audit, tandis que les re-prévisions sont intégrées dans un document de gestion prévisionnelle présenté au Conseil d'administration en avril et septembre. En outre, en 2006 et pour la première fois, un budget consolidé Groupe a été présenté au Conseil d'administration du 21 décembre 2006.

Le processus de reporting prévoit que chaque mois, les contrôleurs de gestion locaux adressent à leur responsable opérationnel et au directeur du contrôle de gestion une note de commentaires accompagnant les indicateurs des tableaux de bord de leur entité

La direction du contrôle de gestion produit pour sa part pour les membres du COMEX un tableau de bord mensuel couvrant les domaines du pilotage économique et opérationnel et reprenant notamment les indicateurs du Contrat de Régulation Economique (CRE). Ce tableau de bord est examiné tous les mois au Comex. Un dialogue de gestion trimestriel a été par ailleurs mis en place pour les directions de plates-formes et les directions de l'escale, des commerces et de l'immobilier.

En 2006, la direction du contrôle de gestion a également transmis au Conseil d'administration des tableaux de bord trimestriels présentant l'activité de la société ainsi que des indicateurs relatifs au CRE.

La direction du contrôle de gestion a par ailleurs conduit en 2006 deux études :

- l'une sur les conditions de mise à disposition, dans des formes appropriées à la tenue d'audits externes, des données analytiques en application de l'article 59 du cahier des charges de l'entreprise ADP-SA;
- l'autre par le cabinet AT Kearney pour identifier les évolutions requises concernant la fonction contrôle de gestion au sein de l'entreprise ; son rapport a été rendu fin d'année 2006 pour mise en œuvre en 2007.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Conformément aux préconisations de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF), la mise en œuvre des dispositions issues des lois de sécurité financière et loi Breton au sein du Groupe Aéroports de Paris s'inscrit dans une perspective dynamique de progrès. Cette dynamique sera évaluée en 2007 par BMJ Ratings dans le cadre d'une notation extra financière portant sur les six domaines déjà étudiés en 2005 par le cabinet, soit l'environnement, les ressources humaines, la fonction commerciale, la fonction achats, la société civile et le gouvernement d'entreprise. L'objectif de l'entreprise est de progresser sur l'ensemble de ces six sujets par rapport aux notes obtenues en 2005.

L'année 2007 verra en matière de contrôle interne opérationnel la poursuite de la démarche de certifications d'entités, du déploiement du système de management intégré au sein de Paris - Charles de Gaulle et de l'actualisation de la cartographie des risques opérationnels et non opérationnels spécifiques au Groupe.

En matière comptable et financière, la Direction des Comptabilités renforcera son dispositif d'encadrement des domaines veille et procédures, et la Direction du contrôle de gestion mettra notamment en œuvre les décisions prises fin 2006 par la direction générale suite à l'étude du cabinet AT Kearney.

Le sujet gouvernance sera également au cœur des préoccupations de l'entreprise, le programme d'audit 2007 de la Direction de l'Audit validé par le Comité d'Audit du 13 décembre 2006 comprenant notamment quatre missions sur ce thème (examen des modalités de gouvernance du Groupe Aéroports de Paris et revue du contrôle interne de la gouvernance des plates-formes de Paris - Orly, Paris - Le Bourget et Paris - Charles de Gaulle). Les actions menées en 2006 et celles envisagées en 2007 ancrent Aéroports de Paris dans une démarche d'amélioration continue de la qualité.

ANNEXE 5
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION SUR LES PRECEDURES DE CONTROLE INTERNE AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS
LE 31 DECEMBRE 2006

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 2006.

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 de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense, le 27 mars 2007

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Alain Perroux

**ANNEXE 6
HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES**

En euros	KPMG				EY			
	Montant (HT)		%		Montant (HT)		%	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Audit								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	431 730	294 000	56%	31%	444 290	320 000	46%	27%
- émetteur	356 280	294 000	46%	31%	355 040	320 000	37%	27%
- filiales intégrées globalement	75 450	-	10%	0%	89 250	-	9%	0%
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes	335 077	654 000	44%	69%	526 953	885 000	54%	73%
- émetteur	335 077	654 000	44%	69%	523 453	885 000	54%	73%
- filiales intégrées globalement					3 500			
Sous-total	766 807	948 000	100%	100%	971 243	1 205 000	100%	100%
Autres prestations rendues par les réseaux aux filiales intégrées globalement	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	766 807	948 000	100%	100%	971 243	1 205 000	100%	100%

ANNEXE 7
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PREVISIONS DE RESULTAT

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes et en application du règlement (CE) n°809/2004, nous avons établi le présent rapport sur les prévisions de résultat de la société Aéroports de Paris - Société Anonyme incluses dans la partie 13 de son document de référence daté du 27 avril 2007.

Ces prévisions et les hypothèses significatives qui les sous-tendent ont été établies sous votre responsabilité, en application des dispositions du règlement (CE) n° 809/2004 et des recommandations CESR relatives aux prévisions.

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer une conclusion, dans les termes requis par l'annexe I, point 13.2 du règlement (CE) n°809/2004, sur le caractère adéquat de l'établissement de ces prévisions.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Ces travaux ont comporté une évaluation des procédures mises en place par la Direction pour l'établissement des prévisions ainsi que la mise en œuvre de diligences permettant de s'assurer de la conformité des méthodes comptables utilisées avec celles suivies pour l'établissement des informations historiques de la société Aéroports de Paris - Société Anonyme. Ils ont également consisté à collecter les informations et les explications que nous avons estimées nécessaires permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les prévisions sont adéquatement établies sur la base des hypothèses qui sont énoncées.

Nous rappelons que, s'agissant de prévisions présentant par nature un caractère incertain, les réalisations différeront parfois de manière significative des prévisions présentées et que nous n'exprimons aucune conclusion sur la possibilité de réalisation de ces prévisions.

A notre avis :

- Les prévisions ont été adéquatement établies sur la base indiquée;
- La base comptable utilisée aux fins de cette prévision est conforme aux méthodes comptables appliquées par la société Aéroports de Paris - Société Anonyme.

Ce rapport est émis aux seules fins du document de référence 2006 devant être déposé auprès de l'AMF et ne peut être utilisé dans un autre contexte.

Paris-La Défense, le 27 avril 2007

Les Commissaires aux Comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit
Alain Perroux

ANNEXE 8
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) les documents suivants :

04/04/2007	Convocation à l'assemblée générale du 29/05/2007
14/02/2007	Chiffre d'affaires du 4 ^{ème} trimestre 2006
19/01/2007	Droits de vote au 31/12/2006
15/11/2006	Chiffre d'affaires du 3 ^{ème} trimestre 2006
18/10/2006	Comptes semestriels 2006
04/09/2006	Convocation à l'assemblée générale du 20/09/2006
11/08/2006	Avis de réunion à l'assemblée générale du 20/09/2006
11/08/2006	Chiffre d'affaires du 2 nd trimestre 2006
14/07/2006	Additif notice légale du 02/06/2006
30/06/2006	Comptes annuels de 2005
19/06/2006	Additif notice légale du 02/06/2006
12/06/2006	Désignation du teneur de compte
02/06/2006	Notice d'introduction en bourse
21/04/2006	Avis d'assemblée générale mixte

2/ Documents publiés dans le cadre de l'introduction en bourse d'Aéroports de Paris et accessibles sur le site Internet d'Aéroports de Paris (www.aeroportsdeparis.fr) de l'AMF

31/05/2006	Mise à disposition du public du document de base
31/05/2006	Mise à disposition du public de la note d'opération

3/ Rapport d'activité et de développement durable 2005

Le rapport d'activité et de développement durable, publié au mois de juin 2006, est disponible sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

4/ Informations financières

- **Chiffre d'affaires et résultats (mise en ligne des communiqués de presse sur le site Internet d'Aéroports de Paris www.aeroportsdeparis.fr et de l'AMF)**

15/03/2007	Résultats annuels 2006 : mise en ligne de la présentation et des comptes
14/02/2007	Chiffre d'affaires du 4 ^{ème} trimestre 2006
15/11/2006	Chiffre d'affaires du 3 ^{ème} trimestre 2006
20/09/2006	Comptes semestriels 2006 : mise en ligne de la présentation et des comptes
11/08/2006	Chiffre d'affaires du 2 nd trimestre 2006
25/04/2006	Comptes annuels 2005 : mise en ligne de la présentation et des comptes

5/ Informations Réglementées : documents publiés dans le cadre de la nouvelle directive Transparence disponibles sur le site Internet d'Aéroports de Paris (www.aeroportsdeparis.fr)

• **Communiqués de presse**

15/03/2007 Résultats annuels 2006
26/02/2007 Cession de l'intégralité de la participation dans BCIA
14/02/2007 Chiffre d'affaires 2006
10/01/2007 Proposition tarifaire 2007

• **Déclarations mensuelles de rachat d'actions dans le cadre du contrat de liquidité**

03/04/2007 Déclaration du mois de mars
05/03/2007 Déclaration du mois de février
05/02/2007 Déclaration du mois de janvier

6/ Communiqués de presse liées à l'activité du groupe Aéroports de Paris (disponible sur le site www.aeroportsdeparis.fr)

26/04/2007 Décision du conseil d'Etat sur le CRE
18/04/2007 Contrat ADPi : conception du nouveau terminal d'Almaty
16/04/2007 Trafic mars 2007
06/04/2007 Trafic vacances de Pâques 2007
03/04/2007 CDGVAL
30/03/2007 Parking premium Orly
20/03/2007 Vueling
01/03/2007 Terminal 2G
16/02/2007 Trafic janvier 2007
12/02/2007 Top com d'or campagne de pub IPO
07/02/2007 Nomination Florence Lenne
29/01/2007 Décret anti-tabac
23/01/2007 Lancement parking premium
18/01/2007 Trafic décembre 2006
10/01/2007 Proposition tarifaire 2007
29/12/2006 Trafic week-end du nouvel an
29/12/2006 Accord égalité professionnelle
21/12/2006 Investissements 2007-2011
20/12/2006 Conseil aux passagers
20/12/2006 Numéro 3950
20/12/2006 Trafic novembre 2006
14/12/2006 Leapfrog
13/12/2006 ADPI - Oman
08/12/2006 RCI - Frontière d'Orly Sud
07/12/2006 Etude Noël
06/12/2006 Voyage en ligne
30/11/2006 Coeur d'Orly
13/11/2006 Nouvelles compagnies hiver 06/07
10/11/2006 Chiffre d'affaires 3^{ème} trimestre
04/11/2006 Nouvelles mesures de sûreté
31/10/2006 Covoiturage
26/10/2006 Nouvelles mesures de sûreté depuis le 06/11/06
20/10/2006 Trafic septembre 2006
02/10/2006 Taxis
02/10/2006 Air Berlin
29/09/2006 Personnel Shopper
28/09/2006 Inauguration crèche CDG
25/09/2006 Matériel informatique

22/09/2006 Trafic août 2006
 20/09/2006 Résultats 1^{er} semestre 2006
 19/09/2006 SDA Aelia & Aéroports de Paris
 14/09/2006 Succès en Colombie
 14/09/2006 Les Journées du Patrimoine 2006
 13/09/2006 Chauffage écologique à Orly
 06/09/2006 Nouvelles procédures sûreté BADP
 30/08/2006 Transfert de vols Air France & Aeromexico
 21/08/2006 Trafic juillet 2006
 11/08/2006 Chiffre d'affaire 1er semestre 2006
 10/08/2006 Attentat déjoué à Londres
 10/08/2006 Mesures de sûreté renforcées
 03/08/2006 Passage de la barre des 1,5 milliard de pax
 02/08/2006 Mise en service de la nouvelle aérogare au Bourget
 27/07/2006 E-service sur le site Internet
 27/07/2006 Grand départ week-end du 28 au 30 juillet
 20/07/2006 Trafic juin 2006
 07/07/2006 Départs en vacances (7 au 9 juillet 2007)
 05/07/2006 Aéroport d'Alger
 03/07/2006 Comptoir d'info IDF
 29/06/2006 FRAM
 29/06/2006 Dispositif été 2006
 29/06/2006 Conseils santé
 28/06/2006 LBG : Inauguration de la nouvelle aérogare
 27/06/2006 Bijouterie
 22/06/2006 Saria flux
 22/06/2006 Option de surallocation
 20/06/2006 Trafic mai 2006
 08/06/2006 Terrasse d'Orly - Flash info
 07/06/2006 Connexion Internet - Flash info
 07/06/2006 Quai Branly
 07/06/2006 Nomination Elisabeth Le Masson
 06/06/2006 ADP participe au Salon Autonomic
 01/06/2006 Ouverture Piste 4
 31/05/2006 Lancement de l'introduction en bourse
 30/05/2006 Trafic avril 2006
 24/05/2006 Poupées
 23/05/2006 Piste 4
 18/05/2006 Aéroports de Paris accueille 14 nouvelles compagnies
 16/05/2006 Chiffre d'affaires 1^{er} trimestre 2006
 15/05/2006 Deux nouvelles offres pour se détendre en aéroport
 15/05/2006 Renouvellement de la certification ISO 14 001 d'Orly
 27/04/2006 Communiqué trafic mars 2006
 24/04/2006 Enregistrement du document de base par l'AMF
 05/04/2006 Fnam
 04/04/2006 Electricité verte
 04/04/2006 Grève nationale
 31/03/2006 Piste 4 d'Orly
 30/03/2006 Résultats annuels 2005
 30/03/2006 Hall 2
 27/03/2006 Grève du 28 mars 2006
 23/03/2006 Trafic février 2006
 16/03/2006 Comité Exécutif restreint
 02/03/2006 Destination Clients
 02/03/2006 Partenariat avec l'Oréal