DOCUMENT DE RÉFÉRENCE
2009

3950*

aeroportsdeparis.fr

AÉROPORTS DE PARIS

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 RÉFÉRENCE **2009**

Le présent document comprend le rapport financier annuel 2009.

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'AMF (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 à l'exercice clos le 31 décembre 2008, ainsi que le rapport des commissaires aux comptes y afférent, figurant en annexes 1 et 2 du document de référence d'Aéroports de Paris enregistré par l'AMF le 30 avril 2009 sous le numéro R. 09-038 (le « document de référence 2008 ») ;
- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2007, ainsi que le rapport des commissaires aux comptes y afférent, figurant en annexes 1 et 2 du document de référence d'Aéroports de Paris enregistré par l'AMF le 28 avril 2008 sous le numéro R. 08-038 (le « document de référence 2007 ») ;
- l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour les exercices clos les 31 décembre 2007 et 2008 figurant respectivement au chapitre 9 des documents de référence 2007 et 2008 ;
- les rapports des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées et engagements réglementés au titre des exercices clos les 31 décembre 2007 et 2008 figurant en annexe 5 des documents de référence 2007 et 2008.

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS
AMF

Le présent document de référence a été déposé le 22 mars 2010 auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (l'AMF) sous le numéro D.10-035 conformément à l'article 212-3 de son règlement général. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'AMF. Cette version intègre les informations figurant dans le rectificatif déposé à l'AMF le 29 mars 2010.

SOMMAIRE

RFA ▶ **01** **PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL** **5**

Responsable du document de référence et du rapport financier annuel 2009 5

Attestation du responsable 5

02 **CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES** **7**

Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2009 7

Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2009 7

03 **INFORMATIONS FINANCIÈRES SÉLECTIONNÉES** **9**

Compte de résultat consolidé résumé 9

Bilan consolidé résumé 9

Flux de trésorerie consolidés résumés 10

Endettement financier 10

RFA ▶ **04** **FACTEURS DE RISQUES** **11**

Facteurs de risques 11

Gestion des risques 16

05 **INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ** **17**

Informations 17

Historique de la Société 17

Investissements 19

06 **APERÇU DES ACTIVITÉS** **23**

Présentation de l'activité 23

Présentation du marché 27

Description des plates-formes d'Aéroports de Paris 32

Description des activités 40

Environnement législatif et réglementaire 54

Informations environnementales 57

07 **ORGANIGRAMME** **61**

08 **PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS** **63**

Propriétés immobilières et équipements 63

Contraintes environnementales 64

RFA ▶ **09** **EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT** **65**

Chiffres clés 65

Faits marquants de l'exercice 2009 66

Analyse des résultats 2009 67

RFA ▶ **10** **TRÉSORERIE ET CAPITAUX** **73**

Capitaux propres 73

Flux de trésorerie 73

Financement 75

Gestion des risques financiers 75

Engagements du Groupe 75

11 **RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES** **77**

Recherche et développement 77

Marques, brevets et licences 77

12 **INFORMATIONS SUR LES TENDANCES** **79**

Évolution des redevances aéroportuaires 79

Évolution du trafic en janvier et février 2010 79

Politique de distribution de dividendes 79

Programme de réduction de coûts 79

13 **PRÉVISIONS OU ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE** **81**

Objectifs sur la période 2006/2010 81

Objectifs du Groupe 81

Objectifs postérieurs à 2010 82

Rapport des Commissaires aux comptes sur les prévisions de bénéfice 83

14 **ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GÉNÉRALE** **85**

RFA ▶ Conseil d'administration et Directeur général délégué de la Société 85

Renseignements personnels concernant les membres du Conseil d'administration et le Directeur Général délégué 90

15 **RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS** **91**

RFA ▶ Rémunération des mandataires sociaux 91

Rémunérations versées aux administrateurs 93

Rémunérations versées aux censeurs 93

Actions de la Société détenues par les administrateurs 93

Rémunération des membres du comité exécutif 94

Retraites et autres avantages 94

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION 95

RFA ▶ Fonctionnement des organes d'administration et de direction 95

Fonctionnement des organes de gouvernement d'entreprise 99

Régime de gouvernement d'entreprise 101

17 SALARIÉS - RESSOURCES HUMAINES 103

Données sociales 103

Indicateurs sociaux du Groupe 105

18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES 107

RFA ▶ Actionnariat de la Société 107

Changement de contrôle de la Société 108

Pactes d'actionnaires 108

19 OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS 111

Relations avec l'État et les autorités administratives 111

Relations avec des apparentés 111

RFA ▶ **20** INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS 113

Comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris au 31 décembre 2009 114

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés 178

Comptes sociaux et annexes d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2009 180

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels 212

Informations financières pro forma 214

Informations financières intermédiaires 214

Politique de distribution des dividendes 214

Procédures judiciaires et d'arbitrage 214

Changement significatif de la situation financière ou commerciale depuis le 31 décembre 2009 216

RFA ▶ **21** INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES 217

Informations concernant le capital social 217

Dispositions statutaires 220

22 CONTRATS IMPORTANTS 223

23 INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DÉCLARATIONS D'EXPERTS ET DÉCLARATIONS D'INTÉRÊTS 225

24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC 227

25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS 229

A1 ANNEXE 1

RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS 231

A2 ANNEXE 2

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 241

A3 ANNEXE 3

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

A4 ANNEXE 4

LISTE DES DOCUMENTS PUBLIÉS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS 265

A5 ANNEXE 5

RAPPORT FINANCIER ANNUEL 267

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

RFA

01 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

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

RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2009

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

ATTESTATION DU RESPONSABLE

J'atteste, 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 ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

J'atteste que, à ma connaissance, les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et le rapport de gestion inclus dans le rapport financier annuel figurant en annexe 5 du présent document de référence, présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

J'ai 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.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2009 ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure au chapitre 20 du présent document de référence. Dans ce rapport, les contrôleurs légaux, sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, ont fait une observation attirant l'attention du lecteur sur la note 3.1.2 de l'annexe aux comptes consolidés, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au contrat de régulation économique et une observation sur le changement de méthode comptable consécutif de l'application de la norme IFRS 8, relative à l'information sectorielle.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2008 ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure en annexe 2 du document de référence 2008. Dans ce rapport, les contrôleurs légaux, sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, ont fait une observation attirant l'attention du lecteur sur la note 3.1.4 de l'annexe aux comptes, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au contrat de régulation économique.

Sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, les contrôleurs légaux, dans leur rapport sur les comptes annuels et consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2007 figurant en annexe 2 du document de référence 2007, ont fait une observation attirant l'attention du lecteur sur l'information relative au contrat de régulation économique donnée dans la note 3.1.2. de l'annexe aux comptes consolidés et de la note 1.2. de l'annexe sur les comptes annuels.

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 chapitre 13 au présent document de référence.

Le Président-directeur général

Pierre Graff

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

02 CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES

COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES AU TITRE DE L'EXERCICE 2009 7

COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLÉANTS AU TITRE DE L'EXERCICE 2009 7

COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES AU TITRE DE L'EXERCICE 2009

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

Représenté par Alain Perroux

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

Représenté par Bernard Cattenoz

Les Commissaires aux comptes sont titulaires depuis le 28 mai 2009 et leurs mandats viennent à expiration à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLÉANTS AU TITRE DE L'EXERCICE 2009

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

Représenté par Gérard Delprat

Nommé le 28 mai 2009

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

Nommé le 28 mai 2009

Les mandats des Commissaires aux comptes sont titulaires depuis le 28 mai 2009 et leurs mandats viennent à expiration à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

03 INFORMATIONS FINANCIÈRES SÉLECTIONNÉES

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ RÉSUMÉ 9

BILAN CONSOLIDÉ RÉSUMÉ 9

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS RÉSUMÉS 10

ENDETTEMENT FINANCIER 10

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2009, le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2007 ont été établis conformément au référentiel IFRS.

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

- les comptes consolidés figurant au chapitre 20 ;
- l'examen de la situation financière et du résultat du Groupe figurant au chapitre 9 ;
- l'analyse de la trésorerie figurant au chapitre 10.

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ RÉSUMÉ

(en millions d'euros)	2009	2008	2007
Chiffre d'affaires (1)	2 633,4	2 527,0	2 292,4
EBITDA (2)	883,0	848,0	757,2
Résultat opérationnel courant (3)	518,4	501,1	444,9
Résultat opérationnel	512,6	503,2	403,9
Résultat net part du Groupe	269,5	272,6	322,2

(1) Produits des activités ordinaires.
(2) EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.
(3) Le résultat opérationnel courant : résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants.

BILAN CONSOLIDÉ RÉSUMÉ

(en millions d'euros)	2009	2008	2007
Actifs non-courants	6 411,2	6 203,8	5 645,9
Actifs courants	1 570,0	1 099,8	1 190,2
Total actif	**7 981,2**	**7 303,6**	**6 836,1**
Capitaux propres	3 232,4	3 097,5	2 987,6
Passifs non courants	3 097,8	3 063,4	2 499,8
Passifs courants	1 651,0	1 142,7	1 348,7
Total passif	**7 981,2**	**7 303,6**	**6 836,1**

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS RÉSUMÉS

(en millions d'euros)	2009	2008	2007
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	764,3	736,0	700,4
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(526,4)	(961,7)	(442,8)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	138,8	82,5	(252,9)
Variation de la trésorerie	**376,7**	**(143,2)**	**4,7**
Trésorerie d'ouverture	364,6	507,8	503,1
Trésorerie de clôture	741,3	364,6	507,8

ENDETTEMENT FINANCIER

(en millions d'euros)	2009	2008	2007
Dettes financières	3 135,9	2 677,5	2 341,8
Instruments financiers dérivés passif	22,7	7,3	11,7
Endettement financier brut	**3 158,6**	**2 684,9**	**2 353,5**
Instruments financiers dérivés actif	(76,5)	(58,2)	(47,5)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(744,8)	(373,0)	(524,1)
Endettement financier net	**2 337,3**	**2 253,7**	**1 782,0**
Gearing	0,72	0,73	0,60
Dettes nettes/EBITDA	2,65	2,66	2,35

RFA

04 FACTEURS DE RISQUES

FACTEURS DE RISQUES **11**
Risques liés au transport aérien 11
Risques liés au caractère réglementé de l'activité 12
Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris 12
Risques financiers 14
Facteurs de dépendance 16

GESTION DES RISQUES **16**
Politique de gestion des risques 16
Politique de souscription de polices d'assurance 16

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

FACTEURS DE RISQUES

Risques liés au transport aérien

Risques liés à la conjoncture économique

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

Risques liés aux crises sanitaires

Le contexte politique et sanitaire français et mondial, la survenance d'une épidémie ou la crainte que celle-ci puisse se produire, comme cela avait été le cas lors de l'épidémie du Syndrome Respiratoire Aigu Sévère (SRAS) en 2003 ou plus récemment de la celle de la grippe H1N1, sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur le trafic, entraînant une baisse des recettes et pourraient générer des coûts élevés liés aux mesures d'ordre sanitaire.

Risques liés aux crises géopolitiques, aux menaces ou attentats terroristes

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

Par ailleurs, les mesures de sûreté pourraient être renforcées à la suite d'un acte ou d'une tentative d'acte terroriste tel que celui perpétré sur le vol Amsterdam-Détroit du 25 décembre 2009, ou d'une augmentation de la menace, augmentant la gêne occasionnée aux passagers, réduisant les capacités d'accueil des plates-formes, accroissant les dépenses de sûreté du Groupe, notamment par la mise en œuvre de dispositifs supplémentaires (même si le système actuel prévoit qu'Aéroports de Paris finance l'ensemble des dépenses de sûreté par le produit de la taxe d'aéroport) et entraînant une révision du programme d'investissements.

Risques liés aux contraintes environnementales

Les activités de transport aérien sont soumises à une réglementation environnementale stricte, notamment en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de protection des eaux et de gestion des déchets. Le durcissement des différentes réglementations pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour Aéroports de Paris afin de se mettre en

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

conformité avec ces évolutions réglementaires, ou imposer de nouvelles restrictions d'utilisation d'équipements ou d'installations [1].

Risques liés au caractère réglementé de l'activité

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

Risques liés à la régulation économique

Le premier contrat pluriannuel (le « contrat de régulation économique » ou « CRE ») fixant le plafond d'évolution des redevances aéroportuaires pour la période 2006-2010 a été signé en 2006 par Aéroports de Paris et l'État. Ce plafond tient compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité de service. En contrepartie, Aéroports de Paris perçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital. Aéroports de Paris ne peut cependant donner aucune assurance quant aux taux de redevances que l'État l'autorisera à appliquer au-delà de 2010. En outre, en cas de circonstances induisant un bouleversement de l'économie du contrat, le CRE pourrait être révisé ou il pourrait y être mis fin de manière anticipée. De surcroît, certaines décisions en matière tarifaire font l'objet, ou sont susceptibles de faire l'objet, de recours en annulation qui, en cas de succès, pourraient avoir, au moins temporairement, un impact défavorable sur les résultats du Groupe [2].

Risques liés à la préparation du contrat de régulation économique couvrant la période tarifaire 2011-2015

En vue de la préparation du contrat de régulation économique pour la période 2011-2015 et ainsi que le prévoit la réglementation, Aéroports de Paris a publié, le 19 février 2010, ses hypothèses et ses propositions mais ne peut donner aucune assurance que celles-ci seront retenues au terme de la procédure décrite au chapitre 6.

Risques liés à l'attribution des créneaux horaires aériens

Le nombre de créneaux horaires sur les aéroports étant limité, le trafic dépend de l'attribution de ces créneaux et de leur utilisation effective dont Aéroports de Paris n'a pas la maîtrise. Sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, l'attribution des créneaux horaires et le contrôle de leur bonne utilisation par les compagnies aériennes relèvent de la compétence exclusive de la COHOR, l'association pour la coordination des horaires. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le nombre de créneaux disponibles dépend pour partie de facteurs extérieurs à Aéroports de Paris, et en particulier du nombre de mouvements horaires que peut gérer le service de la navigation aérienne. Sur la plate-forme de Paris-Orly, dans le cadre de services d'intérêt général, l'état réserve chaque année un certain nombre de créneaux en vue de les affecter à des dessertes dites d'aménagement du territoire ou liaisons régionales [3].

Risques liés aux obligations en matière de sûreté et de sécurité

L'État définit la politique de sûreté et confie à Aéroports de Paris des missions de sûreté [4]. Des règles de plus en plus contraignantes pourraient être adoptées par les autorités européennes et par les autorités françaises, ce qui pourrait se traduire par un alourdissement des exigences opérationnelles ou la prise à la charge d'Aéroports de Paris d'obligations supplémentaires. De surcroît, les dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général sont actuellement financées par la taxe d'aéroport. Aéroports de Paris ne peut toutefois pas garantir qu'aucune évolution de la réglementation ne serait susceptible de remettre en cause ce principe de financement. Par ailleurs, L'État définit le cadre juridique de la sécurité aéroportuaire [5]. Ce cadre juridique pourrait lui aussi être renforcé et mettre à la charge d'Aéroports de Paris des obligations supplémentaires.

Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

Risques liés à l'environnement concurrentiel

Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dont 32,3 % du trafic est en correspondance en 2009, est en concurrence avec les autres grands aéroports européens spécialisés dans les plates-formes de correspondance (hub). Cette concurrence pourrait se renforcer à travers le développement de nouvelles plates-formes de hub majeures, en particulier au Moyen-Orient. Aéroports de Paris est également en concurrence avec les grands aéroports européens pour l'accueil des liaisons intercontinentales.

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

Les compagnies aériennes à bas coût *(low-cost)* sont devenues des acteurs importants du transport aérien en Europe. Aéroports de Paris, dont le trafic des compagnies *low-cost* représente 12,1 % du trafic total en 2009, est en concurrence pour leur accueil avec des aéroports desservant l'Île-de-France qui ne sont pas gérés par Aéroports de Paris [6].

Risques liés à la structure du portefeuille clients

Le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam, est le premier client d'Aéroports de Paris. En 2009, il a représenté environ 23,5 % du chiffre d'affaires du Groupe et 54 % du trafic de passagers sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Un changement dans la stratégie, notamment dans l'organisation de son réseau autour d'une ou plusieurs plates-formes de correspondance (hub), la fermeture ou la délocalisation de certaines lignes, des difficultés financières du groupe Air France-KLM ou une dégradation de la qualité de ses services auraient, au moins à court terme, un impact significatif sur les activités et la situation financière du Groupe. De surcroît, les passagers des lignes du groupe Air France-KLM et de l'alliance SkyTeam représentent une part importante des autres revenus du Groupe, tels que les recettes des espaces commerciaux. Un changement significatif dans la typologie de ses passagers pourrait également avoir un impact négatif sur les revenus du Groupe.

(1) Voir également le chapitre 6 « Informations environnementales ».
(2) Voir également le paragraphe du chapitre 20 « Procédures judiciaires ou d'arbitrage ».
(3) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Attribution des créneaux horaires ».
(4) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Sûreté ».
(5) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Législation en termes de sécurité aéroportuaire ».
(6) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Concurrence ».

Risques liés aux investissements

Aéroports de Paris s'est engagé dans des investissements importants, notamment dans le cadre du programme d'investissements 2006-2010 associé au CRE [1]. Compte tenu de la durée que requièrent la construction et la mise en service d'infrastructures complexes, les investissements doivent être planifiés plusieurs années avant la mise en service de l'installation correspondante. Pour une nouvelle aérogare, on estime par exemple qu'il faut entre quatre et six ans entre le démarrage des études et la mise en service. La longueur du cycle d'investissement fait peser des risques sur le retour attendu des investissements passés ou futurs, notamment si la croissance du trafic aérien s'avérait ralentie par rapport aux hypothèses retenues lors de la planification, ou si les stratégies des compagnies aériennes en termes de calendrier de livraison ou de type d'avions venaient à évoluer significativement.

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

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

Risques liés aux activités d'exploitant d'aéroport

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

- Aéroports de Paris doit mettre à la disposition des compagnies aériennes des installations en bon état de fonctionnement. Un dysfonctionnement ou un retard dans la mise en service pourrait avoir un effet négatif sur les relations avec les compagnies aériennes, sur l'image du Groupe ou sur ses résultats ;
- Aéroports de Paris est confronté au risque d'interruption temporaire de l'exploitation aéroportuaire, en particulier en cas de mauvaises conditions météorologiques, de mouvements sociaux, de défaillances techniques ou d'événements d'ordre politique. Outre l'impact qu'une telle fermeture peut avoir sur le trafic aérien, et par conséquent sur les revenus du Groupe, ces événements font souvent l'objet d'une forte médiatisation. Une fermeture prolongée d'une ou plusieurs plates-formes du Groupe pourrait ainsi avoir un impact négatif sur l'image d'Aéroports de Paris en termes de qualité de services ;
- au même titre que toute autre entreprise recevant du public, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures destinées à la protection du public : sécurité contre l'incendie des espaces recevant du public, aménagement des parcs et accès dans le respect du code de la route et des règles de sécurité routière, accessibilité des installations pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, etc. ;
- en tant que gestionnaire d'aéroports, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures spécifiques aux activités aéronautiques : maintenance, aménagement et surveillance des aires aéronautiques, déneigement de ces aires, services de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA), contrôle d'adhérence et de taux de glissance des pistes et mesures de prévention contre le péril aviaire ou animalier ;
- Aéroports de Paris assure certaines de ses missions pour le compte de l'État. Il met ainsi en place, pour le compte de l'État, des mesures de sûreté et des mesures sanitaires et il met en œuvre les déclinaisons particulières des plans nationaux (Vigipirate, Piratox, Piratnet, etc.). Le classement en point sensible au regard de la défense nationale (point dont le rôle est reconnu comme nécessaire à une fonction majeure dans la défense du pays, au plan national ou zonal) des plates-formes de Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux implique la mise en œuvre de mesures particulières de protection afin d'assurer la continuité de l'activité.

Risques liés à l'activité commerciale

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

Risques liés à l'activité immobilière

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

Risques liés au développement des activités internationales

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

Risques liés à l'alliance avec Schiphol Group

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont créé un partenariat industriel accompagné d'une participation croisée de 8 % [2]. La cession de la participation d'Aéroports de Paris dans le capital de Schiphol Group est encadrée par des règles de sortie spécifiques qui font que cette participation

(1) Voir le paragraphe du chapitre 5 « Investissements ».
(2) Pour plus de détail sur l'alliance, voir le paragraphe du chapitre 6 « Partenariat avec Schiphol Group ».

n'est pas directement liquide [1]. De surcroît, s'il était mis prématurément un terme à l'alliance, les bénéfices escomptés de l'alliance, et notamment les synergies pourraient ne pas être réalisées. Enfin, Aéroports de Paris ne peut donner aucune assurance quant au succès de l'alliance industrielle et capitalistique et des bénéfices attendus.

Risques financiers

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

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

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

Le comité d'audit du Groupe 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, et d'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de gestion des risques et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'audit interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au comité d'audit.

Risque de crédit

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

Clients et autres débiteurs

La politique du Groupe est de vérifier la santé financière de tous les clients qui souhaitent obtenir des conditions de paiement à crédit. À l'exception des conventions signées avec l'État et les filiales détenues à 100 %, les contrats passés entre Aéroports de Paris et ses clients comportent des clauses de garantie (chèque de dépôt, caution bancaire, garantie bancaire à première demande, etc.). De plus, les soldes clients font l'objet d'un suivi permanent. Par conséquent l'exposition du Groupe aux créances irrécouvrables n'est pas significative. Les créances sont éventuellement dépréciées afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- les créances non recouvrées sont transférées en créances douteuses, lorsqu'elles sont non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire, et lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers) ;
- les créances douteuses ou litigieuses sont dépréciées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige…) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France…).

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. 23,5 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client : Air France-KLM. En revanche, il n'y a pas de concentration du risque de crédit au niveau géographique.

Placements

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

Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2009, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan.

Risque de liquidité [2]

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance. Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie. La trésorerie d'Aéroports de Paris est suivie quotidiennement. Tous les mois un *reporting* reprend notamment les opérations de financement, les placements et l'analyse des écarts par rapport au budget annuel de trésorerie. Il comprend en outre une ventilation détaillée des placements ainsi qu'éventuellement leur degré de risques.

Aéroports de Paris était noté AA- (perspective négative) par Standard & Poor's depuis mars 2009. Depuis le 19 mars 2010, cette notation est A+ (perspective stable). Cet abaissement devrait avoir des conséquences limitées pour Aéroports de Paris qui estime que sa capacité à se financer à des conditions raisonnables de marché n'est pas modifiée.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés sur Euronext Paris. Pour ceux émis avant 2008, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette. Les emprunts obligataires émis depuis 2008 disposent qu'en cas de changement de contrôle de la société et d'une notation inférieure ou

(1) Voir la description des accords contractuels au paragraphe du chapitre 21 « Éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique ».
(2) Paragraphe corrigé suite au rectificatif déposé à l'AMF le 29 mars 2010.

égale à BBB- au moment du changement de contrôle, chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

Pour les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernées notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à un niveau inférieur ou égal à A+ par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement). Ainsi, à la suite de l'abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à A+ par Standard & Poor's le 19 mars 2010, une procédure de concertation sera prochainement ouverte par la BEI, conformément aux termes des conditions des contrats d'emprunt conclus avec cette dernière, pour lui permettre d'obtenir les informations, notamment financières, lui permettant d'apprécier les raisons d'une telle évolution défavorable de la notation d'Aéroports de Paris et les conséquences pouvant éventuellement en découler au regard de ses engagements financiers. A l'issue de ces concertations, si la BEI l'estime nécessaire à la sauvegarde de ses droits et intérêts en sa qualité de créancier, elle aura la faculté de demander à Aéroports de Paris, (i) d'augmenter la prime de risque au titre du prêt ou (ii) de constituer en faveur de la BEI des sûretés, des garanties ou toutes autres mesures jugées raisonnablement acceptables par ce dernier. A défaut, la BEI pourra demander à Aéroports de Paris le remboursement anticipé des prêts.

Au 31 décembre 2009, Aéroports de Paris ne dispose d'aucun programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie. La société dispose de trois lignes de crédit confirmées pour un montant total de 400 millions d'euros. Ces lignes viennent à échéance en avril 2010 pour 200 millions d'euros, en juillet 2010 pour 100 millions d'euros et en décembre 2010 pour 100 millions d'euros. Depuis leur mise en place, ces lignes n'ont pas été utilisées. Les discussions en cours avec les banques ne montrent pas de difficultés particulières pour le renouvellement de ces lignes de trésorerie.

Risque de marché

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

Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement. En 2009, Aéroports de Paris a procédé au tirage d'un prêt BEI (pour le financement du satellite 4) pour un montant de 200 millions d'euros à échéance 2021 et rémunéré au taux variable Euribor 3 mois + 0,977 % et à l'émission d'un emprunt de 250 millions de francs suisses à échéance au 15 juillet 2015. Cet emprunt, émis avec une marge de re-*offer* de 103 points de base, est rémunéré au taux fixe de 3,125 % et bénéficie dès le départ d'une garantie de change totale.

La dette brute au 31 décembre 2009, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 3 037,5 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 des dettes à taux fixe et à 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 de la Société provient essentiellement de son endettement financier, et dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50 % à 100 % de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des *swaps* de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés, la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces *swaps* sont affectés à la couverture des emprunts. Au 31 décembre 2009, après prise en compte des *swaps* de taux d'intérêt, environ 72 % de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (contre 72 % à fin 2008). En décembre 2008, Aéroports de Paris avait mis en place, dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire de 500 millions d'euros émis en novembre 2008, pour 220 millions d'euros de *swaps* de couverture à échéance 2014 dont le départ était décalé au 24 janvier 2009. Début 2009, ces *swaps* ont été complétés par 130 millions d'euros de *swaps* de couverture supplémentaires. En juin 2009, l'ensemble de ces 350 millions d'euros de *swaps* ont été retournés pour figer le taux. En conséquence, ils ne sont plus qualifiés de couverture au 31 décembre 2009.

Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change (cf. note 32.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés). Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

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

Dans le cadre du financement de l'acquisition de Masternaut Three X, Aéroports de Paris a consenti un prêt de 5,250 millions de livres sterling à Hub télécom. Le risque de change lié à ce prêt a été intégralement couvert par un *cross-currency swap*.

Risque de prix

Afin de limiter son exposition à la hausse des cours du pétrole et de la parité euro/dollar pour les deux années à venir, Aéroports de Paris a mis en place, courant décembre 2009, une couverture de ses achats de gaz naturel. Cette opération, qui couvre un volume total de 454 GWh pour les hivers 2011 et 2012, permet de fixer la partie variable du prix d'achat du gaz naturel à 23,15 euros/MWh, correspondant à un prix du pétrole figé sur la période de couverture à 77 dollars/baril. Cette opération est sans impact sur les comptes 2009.

Facteurs de dépendance

Clients

Le chiffre d'affaires généré par les Sociétés du groupe Air France-KLM a représenté environ 23,5 % du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2009.

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.

GESTION DES RISQUES

Politique de gestion des risques

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

Dans ce cadre, l'année 2009 a été marquée par la poursuite du déploiement de la politique de management des risques présentée fin 2008 au comité exécutif et au conseil d'administration, et portée par la Direction de la sûreté et du management des risques. L'année 2009 a aussi vu la mise en place du département contrôle interne spécifique, au sein de la Direction de l'audit, devenue Direction de l'audit et du contrôle interne.

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

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

Politique de souscription de polices d'assurance

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

Responsabilité civile

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

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

Dommages aux biens et risques de construction

Aéroports de Paris a souscrit une police d'assurance dommages qui garantit les biens immobiliers et mobiliers dont la Société est propriétaire ou dont elle a la garde notamment contre les risques d'incendie, d'explosion, de foudre, de tempête, de dommages électriques, de catastrophes naturelles et d'actes de terrorisme. Le contrat comporte un volet pertes d'exploitation. Le montant des garanties principales est fixé à 1 milliard d'euros par sinistre.

Outre la police précitée qui présente un caractère général, la Société a également souscrit des polices particulières en vue de garantir les conséquences de dommages ciblés pouvant affecter certains biens précis comme l'ensemble « Roissypôle-Le Dôme », ou l'interconnexion entre les gares TGV et RER situées sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, la Société a souscrit plusieurs polices en vue de se prémunir contre les risques de construction dans le cadre de ses chantiers les plus importants.

Un certain nombre de biens du Groupe ne peuvent pas, en raison de leur nature, faire l'objet de couvertures d'assurance dommages aux biens. Il s'agit en particulier des pistes, des zones de circulation des avions, de certains ouvrages de génie civil et des ouvrages d'art. Ces derniers sont couverts, mais pour un montant maximal annuel de 30 millions d'euros.

Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société

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

05 INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ

INFORMATIONS 17

HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ 17

INVESTISSEMENTS 19

Investissements réalisés des trois derniers exercices 19

Investissements réalisés et prévisionnels de la période couverte par le CRE 2006-2010 20

Programme d'investissements proposé dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de régulation économique (période tarifaire 2011-2015) 20

Engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations 21

INFORMATIONS

Dénomination sociale

Aéroports de Paris.

Forme juridique

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

Siège social

291 boulevard Raspail, 75014 Paris

Téléphone : + 33 (0) 1 43 35 70 00

Registre du commerce et des sociétés

Registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 016 628.

Code APE : 5223 Z.

Date de constitution et durée

Date de constitution : le 24 octobre 1945, sous la forme d'un établissement public national (ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945).

Immatriculation au registre du commerce et des sociétés : 1er février 1955.

Durée : 99 ans à compter du 20 juillet 2005, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Législation

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

HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ

1923

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

1945

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

1946

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

1954

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

1961

Inauguration d'Orly Sud.

1971

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

1974

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

1981-2003

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

1989

Aéroport de Paris devient Aéroports de Paris.

1994

Ouverture de la gare d'interconnexion de CDG2 avec le RER et le TGV.

1998-1999

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

1995

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

1997 – 2000

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

2003

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

2005

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

Transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme.

2006

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

Juin : ouverture du capital et introduction en bourse de la Société.

2007

Mars : ouverture du 2nd quart rénové du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Avril : mise en service du CDGVal, métro automatique qui relie les terminaux de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Juin : ouverture de la Galerie Parisienne, satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

2008

Mars : réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Avril : ouverture du 3e quart rénové du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Juin : fin de la rénovation des circuits internationaux d'Orly Sud.

Septembre : ouverture du terminal régional 2G de Paris-Charles de Gaulle.

Décembre : entrée en vigueur de l'accord de coopération industrielle entre Aéroports de Paris et NV Luchthaven Schiphol (« Schiphol Group »), accompagnée de prises de participations croisées de 8 % dans le capital respectif des deux sociétés.

2009

Février : lancement de l'activité de Duty Free Paris, filiale détenue en partenariat avec The Nuance Group, dédiée à la distribution d'articles de mode et d'accessoires.

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

Avril : acquisition du groupe Masternaut par Hub télécom.

Mai : Fin du regroupement de l'activité d'assistance en escale au sein d'Alyzia.

Novembre : signature des accords de partenariat avec GE Capital Real Estate portant sur l'exploitation de l'ensemble immobilier Continental Square.

Décembre : acquisition, *via* le groupe Masternaut, de Masternaut UK par Hub télécom.

2010

Février : publication du document public de consultation présentant les propositions d'Aéroports de Paris pour le contrat de régulation économique 2011-2015.

INVESTISSEMENTS

Investissements réalisés des trois derniers exercices

(en millions d'euros)	2009	2008	2007
Investissements de capacité	169,1	171,4	417,3
Investissements de restructuration	23,5	44,8	58,7
Rénovation et qualité	113,4	136,5	140,7
Développement immobilier	37,2	64,8	17,3
Sûreté	32,8	27,8	29,0
Frais d'Études et de Surveillance des Travaux (FEST)	49,5	57,2	69,1
Autres	3,5	4,6	-
Investissements corporels et incorporels (1)	**429,0**	**507,1**	**732,1**
Dont investissements réalisés par ADP SA	*404,5*	*482,8*	*712,1*
Dont investissements du périmètre régulé (1)	*374,3*	*448,0*	*678,8*
Dont investissements réalisés par les filiales d'ADP	*24,5*	*24,3*	*20,0*
Investissements financiers (2)	**75,8**	**375,3**	**1,2**
Investissements totaux (1) + (2)	**504,8**	**882,3**	**733,3**

(1) Voir la définition au paragraphe suivant : « Investissement en cours ou ayant fait l'objet d'engagements fermés ».

Les investissements réalisés en 2009 au titre du périmètre régulé (374,3 millions d'euros) ont été inférieurs aux investissements budgétés en 2008 pour l'exercice 2009 sur ce même périmètre (462,1 millions d'euros) (1). En effet, Aéroports de Paris a annoncé le 12 mars 2009 la réduction de 100 millions d'euros du programme d'investissements 2009, dont 70 millions d'euros sur le périmètre de la maison-mère. Ce programme a porté sur le décalage ou la suppression d'opérations non prioritaires.

En 2009, les investissements de la maison-mère se sont élevés à 404,5 millions d'euros (482,8 millions d'euros en 2008).

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

- la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 avec l'ouverture au public du 4e quart rénové en mars 2009 ;
- l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ;
- la montée en charge des travaux de construction du satellite 4, future salle d'embarquement parallèle à la Galerie Parisienne ;
- les opérations préparatoires à la création d'un bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C, dont la démolition de la tour Kbis ;
- la remise en service, en mars 2009, de la darse Est du terminal 2E ;
- le lancement des études relatives à la réhabilitation du terminal 2B.

Sur la plate-forme de Paris-Orly, les investissements ont porté sur la poursuite de la rénovation des pistes et des voies de circulation, la sécurisation de l'alimentation électrique, et le démarrage des travaux relatifs à la géothermie.

Les investissements réalisés par les filiales se sont élevés à 24,5 millions d'euros en 2009 et ont principalement porté sur :

- l'évolution du réseau opéré sur les plates-formes parisiennes, la téléphonie sur IP, les solutions innovantes comme la géolocalisation et la traçabilité, et les infrastructures Wifi pour ce qui concerne Hub télécom ;
- les premières études relatives au projet Cœur d'Orly par les filiales immobilières.

Les investissements financiers ont représenté 75,8 millions d'euros en 2009 et proviennent :

- de l'acquisition de Masternaut International et ses filiales y compris de distribution au Royaume-Uni pour 33,8 millions d'euros (net de la trésorerie acquise) ;
- de l'acquisition de Roissy Continental Square pour 41,4 millions d'euros (net de la trésorerie acquise).

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

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le contrat de régulation économique (CRE), qui couvrent la période 2006-2010, au titre du périmètre régulé. 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.

(1) Hors investissements financiers dans les filiales immobilières pour (11,3 millions d'euros).

Investissements réalisés et prévisionnels de la période couverte par le CRE 2006-2010

En millions d'euros 2009 à compter de 2009	Réel 2006	Réel 2007	Réel 2008	Réel 2009	2010	2006-2010
Investissements de capacité	367,1	399,8	153,1	143,3	212,8	1 276,0
Paris-Charles de Gaulle	*336,3*	*397,0*	*150,6*	*136,1*	*212,8*	*1 232,8*
Paris-Orly	*29,1*	*0,3*	*-*	*7,2*	*-*	*36,4*
Paris-Le Bourget	*1,7*	*2,4*	*2,7*	*0,1*	*-*	*6,8*
Investissements de restructuration	46,2	58,7	44,5	24,9	31,9	206,1
Paris-Charles de Gaulle	*32,5*	*45,5*	*39,4*	*23,6*	*26,6*	*167,6*
Paris-Orly	*13,7*	*13,2*	*5,1*	*1,3*	*5,3*	*38,5*
Investissements courants	148,5	137,4	136,0	118,0	121,2	661,1
Plates-formes	*109,1*	*101,9*	*101,6*	*85,6*	*90,0*	*488,2*
Immobilier	*12,9*	*11,6*	*10,8*	*14,4*	*14,4*	*64,0*
Autres	*26,4*	*24,0*	*23,7*	*18,0*	*16,8*	*108,9*
Développement immobilier	16,4	17,3	59,4	32,7	59,0	184,7
Aéroportuaire	*14,3*	*13,6*	*40,3*	*26,6*	*16,5*	*111,3*
Diversification	*2,0*	*3,7*	*19,2*	*6,1*	*42,4*	*73,4*
Enveloppes dédiées	-	-	-	25,0	38,5	63,5
Qualité de service	-	-	-	20,0	20,3	40,3
Commerces	-	-	-	5,0	18,2	23,2
Frais d'étude et de surveillance travaux	62,8	65,6	55,0	46,5	54,2	284,1
Recalage de calendrier d'opérations	-	-	-	(16,2)	16,2	-
TOTAL	**640,8**	**678,8**	**448,0**	**374,3**	**533,8**	**2 675,6**

Le CRE 2006-2010 a été caractérisé par un haut de cycle d'investissements sur les années 2006-2007, le programme quinquennal atteignant sur le périmètre régulé près de 2,7 milliards d'euros.

Les principaux axes de ce programme d'investissements ont répondu aux priorités suivantes :

- le rattrapage du retard observé en 2005 en matière de capacités terminales à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle par rapport au trafic ;
- la mise en service d'installations offrant à la fois de forts taux de contact des avions, facteur essentiel de compétitivité en particulier pour le trafic en correspondance, et des opportunités de croissance significative de l'offre de commerces (satellite S3, jetée du terminal 2E, terminal 2G) ;
- la remise à niveau technique et fonctionnelle des installations terminales les plus anciennes (terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) ;
- une première étape dans la politique de développement du patrimoine immobilier, avec notamment l'ouverture de deux nouvelles gares de fret aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, l'extension des installations dédiées à FedEx et le démarrage de l'aménagement de la zone de Cœur d'Orly.

Lors de la conclusion du CRE 2006-2010, le programme d'investissement du périmètre régulé avait été évalué à 2 478 millions d'euros (euros 2006). Le programme actuel présente donc un excédent de 128 millions d'euros (euros 2006) par rapport à la prévision initiale, qui s'explique principalement par un écart d'actualisation à hauteur de 95 millions d'euros entre l'indice retenu dans le CRE et les véritables indices de prix ayant impacté les marchés de travaux sur cette période. Le reste de l'écart global est expliqué par l'effort supplémentaire apporté au développement immobilier et aux enveloppes budgétaires spécifiques destinées à améliorer la satisfaction des clients.

Programme d'investissements proposé dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de régulation économique (période tarifaire 2011-2015)

Après une période 2006-2010 axée sur le développement des capacités de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, Aéroports de Paris propose, dans le cadre de la préparation du contrat de régulation économique 2011-2015, que le programme d'investissements soit principalement orienté vers des opérations visant l'amélioration de la qualité des installations et des services offerts et l'optimisation des installations existantes.

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a approuvé le 27 janvier 2010 le programme prévisionnel d'investissements 2011-2015 relatif aux activités régulées de l'entreprise. D'un montant de 1 757 millions d'euros (en euros 2010), ce programme prend en compte l'aménagement du périmètre régulé intervenant au 1er janvier 2011 avec la sortie des activités commerciales et de diversification immobilière [1].

(1) Arrêté du 17 décembre 2009.

En millions d'euros 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2011-2015
Investissements de capacité	259,5	152,9	62,5	34,3	46,1	555,2
Paris-Charles de Gaulle	*259,4*	*152,9*	*62,5*	*34,3*	*34,8*	*543,8*
Paris-Orly	-	-	-	-	*11,3*	*11,3*
Paris-Le Bourget	-	-	-	-	-	-
Investissements de restructuration	67,2	93,1	73,5	60,7	44,9	339,3
Paris-Charles de Gaulle	*64,3*	*80,3*	*63,4*	*50,6*	*35,0*	*293,5*
Paris-Orly	*2,9*	*12,8*	*10,1*	*10,1*	*9,8*	*45,8*
Investissements courants	88,4	93,1	86,5	78,6	89,5	436,0
Plates-formes	*72,6*	*76,8*	*71,5*	*63,4*	*74,0*	*358,1*
Immobilier	*1,1*	*2,2*	*0,5*	*1,4*	*1,4*	*6,6*
Autres	*14,7*	*14,0*	*14,6*	*13,8*	*14,2*	*71,3*
Développement immobilier	27,8	25,3	9,7	2,1	15,4	80,3
Aéroportuaire	*27,8*	*25,3*	*9,7*	*2,1*	*15,4*	*80,3*
Diversification	-	-	-	-	-	-
Enveloppes dédiées	52,1	44,9	36,3	25,6	11,5	170,5
Qualité de service	*34,3*	*33,9*	*32,4*	*20,8*	*10,5*	*132,0*
Développement durable	*17,8*	*11,0*	*3,9*	*4,8*	*1,0*	*38,5*
Frais d'étude et de surveillance travaux	47,6	37,6	29,3	25,1	35,5	175,2
TOTAL	**542,5**	**446,8**	**298,0**	**226,4**	**242,9**	**1 756,6**

Le programme d'investissements proposé par Aéroports de Paris dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de régulation économique appelé à couvrir la période tarifaire 2011-2015 porterait notamment sur :

- l'amélioration du standard des terminaux avec la poursuite selon le calendrier prévu de la construction du satellite 4 terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, dont l'ouverture est attendue au 3e trimestre 2012 et la rénovation des terminaux les plus anciens ;
- l'optimisation des capacités existantes et la fluidification des circuits passagers et bagages avec notamment la mise en service de la jonction entre les terminaux 2A et 2C de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- la qualité de service à travers des opérations ciblées à fort effet de levier sur la satisfaction clients ;
- la poursuite du développement des services à l'avion et aux transporteurs aériens (fourniture électrique 400 Hz notamment) ;
- la poursuite de l'adaptation des capacités de trieurs automatiques de bagages ;
- l'optimisation de la sécurité des pistes ;
- la poursuite du développement immobilier aéroportuaire ;
- et des opérations ciblées en lien avec le développement durable.

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

Engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations

Les engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élèvent à 373,9 millions d'euros au 31 décembre 2009 : 317,9 millions d'euros pour les investissements de capacités, 4,4 millions d'euros pour les investissements de restructuration, 23,7 millions d'euros pour les investissements de rénovation et de qualité, 2,7 millions d'euros pour le développement immobilier, 13,6 millions d'euros pour les investissements de sûreté et 11,7 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance des travaux.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

06 APERÇU DES ACTIVITÉS

PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ 23
Description générale 23
Atouts du Groupe 24
Stratégie 25
Partenariat avec Schiphol Group 26

PRÉSENTATION DU MARCHÉ 27
Fonctionnement d'un aéroport 27
Trafic de passagers 28
Trafic de fret 30
Concurrence 31
Facteurs de dépendance 32

DESCRIPTION DES PLATES-FORMES D'AÉROPORTS DE PARIS 32
Paris-Charles de Gaulle 33
Paris-Orly 36
Paris-Le Bourget 38
Aérodromes d'aviation générale 39

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS 40
Activités aéronautiques 40
Commerces et services 44
Immobilier 48
L'escale 50
Autres activités 51

ENVIRONNEMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 54

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES 57
Données environnementales 57
Indicateurs environnementaux 59

PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

Description générale

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), 10 plates-formes d'aviation générale et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sur les trois principales plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations performantes et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins. Avec 83 millions de passagers accueillis en 2009, le système aéroportuaire du Groupe (Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly) est le 5e mondial et le 2e européen. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se classe au 6e rang mondial pour le trafic de passagers et 1er européen pour le fret aérien (y compris le courrier).

Les plates-formes parisiennes accueillent la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, dont celles appartenant aux trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et oneworld. Aéroports de Paris a compté en 2009 près de 175 compagnies aériennes clientes [(1)], et plus de 350 villes dans 115 pays ont été desservies à partir des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

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 compétitivité, Aéroports de Paris est idéalement positionné pour profiter pleinement de la croissance attendue du trafic aérien mondial à moyen et long terme. Sa stratégie de croissance repose sur le renforcement de ses capacités d'accueil en aérogare, l'enrichissement de son offre de services et, à plus long terme, l'exploitation de son potentiel immobilier.

Les activités du Groupe se divisent en cinq segments : activités aéronautiques, commerces et services, immobilier, escale et prestations annexes, et autres activités. Elles sont décrites au paragraphe chapitre 6 « Description des activités ».

(1) Compagnies ayant réalisé plus de 12 mouvements dans l'année.

Éléments financiers simplifiés

(en millions d'euros)	2009 Chiffre d'affaires	2009 Résultat opérationnel courant	2008 Chiffre d'affaires	2008 Résultat opérationnel courant
Activités aéronautiques	1 429,5	112,8	1 352,1	105,9
Commerces et services	869,7	320,4	867,9	320,8
Immobilier	213,7	82,7	208,8	72,7
Escale et prestations annexes	187,0	(4,8)	196,3	(13,4)
Autres activités	251,8	6,8	213,6	14,8
Éliminations inter-segments	(318,2)	n/a	(311,6)	n/a
TOTAL	**2 633,4**	**518,4**	**2 527,0**	**501,1**

Atouts du Groupe

Un positionnement géographique unique en Europe

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

- l'attractivité naturelle de Paris et de la France, première destination touristique mondiale ;
- l'attractivité de la région Ile-de-France, 1re région économique de France ;
- une zone de chalandise importante estimée à 25 millions d'habitants dans un rayon de 200 km ;
- la position centrale de Paris au sein de l'Europe qui place l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale à moins de deux heures de vol ;
- l'absence de grand aéroport dans un rayon de 300 kilomètres.

Trois plates-formes complémentaires

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

Une infrastructure adaptée à la croissance future du trafic

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

Une desserte terrestre de premier plan

Aéroports de Paris est au centre d'un réseau de routes (autoroutes A1, A3, A104) et de connections ferroviaires (une gare TGV et deux gares RER pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, RER et Orlyval pour l'aéroport de Paris-Orly) qui en font l'un des acteurs majeurs de l'intermodalité. Ces dessertes sont un atout pour attirer aussi bien le trafic de passagers que le trafic de fret. Enfin, le projet CDG Express dont l'État est responsable, devrait permettre de relier l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle au centre de Paris par le train en 20 minutes. La mise en service de la liaison pourrait intervenir début de l'année 2017.

Des clients variés

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

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

Un *hub* puissant

La plate-forme de correspondance de Paris-Charles de Gaulle, base principale au groupe Air France-KLM, est le *hub* européen qui offre le plus d'opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures [(1)].

Des réserves foncières importantes

Le Groupe dispose de plus de 369 hectares de réserves foncières sur ses plates-formes ce qui lui permet de faire face à la croissance estimée du trafic et d'exploiter les opportunités offertes par le développement immobilier (Voir le paragraphe du chapitre 6 « Immobilier »).

Un environnement législatif clair et modernisé

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

Le contrat de régulation économique, signé en 2006 entre l'État et Aéroports de Paris et couvrant la période 2006/2010, offre une visibilité et une stabilité nécessaires à l'activité aéroportuaire. Selon ce contrat, Aéroports de Paris est autorisé à augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires principales et de certaines redevances aéroportuaires accessoires, dans la limite d'un plafond fixé. Les évolutions tarifaires sont associées à la réalisation d'un programme d'investissements et à des engagements de qualité de service et le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Pour une description détaillée du mécanisme de fixation des tarifs, voir le paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ».

(1) *Source : Air France-KLM.*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Stratégie

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

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

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

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

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

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

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

- une augmentation de plus de 34 % des surfaces totales de commerces, bars et restaurants à l'horizon 2010 par rapport à 2004, dont une augmentation d'environ 70 % des surfaces de boutiques en zone réservée. À fin 2009, les surfaces de commerces ont augmenté de 32,4 % et les boutiques en zone réservée ont augmenté de 66,2 % ;
- l'amélioration des emplacements, de la visibilité, de la configuration et de l'ambiance des zones commerciales ;
- l'élargissement de l'offre de produits ;
- l'amélioration de la gestion du temps et des flux passagers grâce à une meilleure fluidité et à une signalétique améliorée ce qui leur permet d'être mieux informés de l'offre commerciale et de mieux estimer le temps libre avant l'embarquement ;
- l'amélioration de la perception du niveau des prix de l'offre commerciale et de la fidélisation de la clientèle.

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

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

Renforcer l'efficacité et la performance économique

La Société a pour ambition d'améliorer sa productivité. Compte tenu du plan de réorganisation de l'assistance en escale (2006/2009), la société Aéroports de Paris envisage d'avoir réduit ses effectifs d'environ 10 % entre fin 2005 et fin 2010. Les effectifs de la société Aéroports de Paris, hors assistance en escale, seront stables sur cette période, malgré une hausse des capacités des terminaux de plus de 30 %. À fin 2009, les effectifs de la société Aéroports de Paris étaient de 7 062 personnes contre 7 709 personnes en 2005, soit une baisse de 8,4 %, hors assistance en escale, ils sont en légère croissance à 1,4 %.

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

Le Groupe s'est engagé à développer sur la période 2006/2010 environ 60 hectares permettant la construction d'environ 285 000 m² de locaux divers (entrepôts de fret, bureaux, commerces). À fin 2009, 62 hectares ont déjà été développés et 264 000 m² ont été livrés. Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Immobilier ».

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

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

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

Inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable

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

Partenariat avec Schiphol Group

Afin d'anticiper les enjeux futurs du secteur du transport aérien, Aéroports de Paris et NV Luchthaven Schiphol (« Schiphol Group ») ont conclu un accord-cadre de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées de 8 % du capital et des droits de vote qui créé une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale. Entré en vigueur le 1er décembre 2008, cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens et d'une durée initiale de 12 ans constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités. L'alliance a été dénommée « Hublink ».

Motivations stratégiques

Pour les activités aéronautiques, l'objectif est d'améliorer la compétitivité des deux groupes grâce à la consolidation d'un double *hub* qui va leur permettre d'augmenter et de diversifier les destinations et les fréquences des vols grâce à une gestion coordonnée de leurs activités et de leurs interactions avec les compagnies aériennes. Ce double *hub* offrira l'un des plus grands nombres de destinations (143) [(1)] et de fréquences (plus de 30 000 liaisons hebdomadaires longs/moyens courriers en moins de deux heures) parmi l'ensemble des *hubs* européens. Grâce à leurs positions géographiques à la fois très attractives et complémentaires, qui couvrent une zone de 60 millions d'habitants, l'alliance doit également améliorer la compétitivité des deux aéroports vis-à-vis des *hubs* régionaux ou spécialisés et renforcer leur attractivité auprès de toutes les compagnies aériennes, en offrant davantage de fréquences de vols vers des zones comme l'Europe de l'Est et l'Amérique du Sud.

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

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

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

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

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

Représentation dans les organes sociaux des deux sociétés

Pierre Graff, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, est l'un des 8 membres du conseil de surveillance de Schiphol Group depuis le 15 juillet 2009.

Réciproquement, Jos Nijhuis et Peter M. Verboom, respectivement « *Chief Executive Officer* » et « *Chief Financial Officer* » de Schiphol Group, ont été nommés membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris depuis le 15 juillet 2009.

Organes propres à la coopération

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

- un comité de coopération industrielle qui supervise la coopération et est composé de quatre représentants de chaque société ;
- huit comités de pilotage, composés d'un nombre égal de représentants de chaque société et chargés de mettre en place la coopération dans les huit domaines de coopération : développement du double *hub* et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable et achats.

Au cours de l'exercice 2009, les groupes de travail des domaines de coopération ont été lancés et une 1re phase de mise en œuvre des solutions a été réalisée.

Des synergies importantes attendues

Les directions d'Aéroports de Paris et de Schiphol Group ont identifié des synergies combinées d'environ 89 millions d'euros par an dont 71 millions d'euros de revenus et de coûts (en année pleine d'ici à 2013) et 18 millions d'euros issus de réduction des dépenses d'investissements (à partir de 2013). Les synergies de revenus et de coûts devraient être réalisées à hauteur d'environ 15 % et 80 % respectivement en 2010 et 2012. Le montant total des synergies attendues se répartirait entre Aéroports de Paris pour 69 millions d'euros (55 millions pour les revenus/coûts et 14 millions pour les investissements) et Schiphol Group pour 20 millions d'euros (16 millions pour les coûts/revenus et 4 millions pour les investissements). Aéroports de Paris prévoit que les synergies de revenus et de coûts proviendront à 45-50 % des activités aéronautiques, à 30-35 % des activités commerciales et à 20-25 % des autres activités. Ces synergies sont comprises dans le programme de réduction des coûts (voir également chapitre 9 « Analyse des résultats 2009 »).

Développement durable

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

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

PRÉSENTATION DU MARCHÉ

Fonctionnement d'un aéroport

Aéroports de Paris est un gestionnaire d'aéroport

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

Pour cela :

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

Le cadre général des conditions d'exploitation par Aéroports de Paris est précisé dans le cahier des charges décrit au paragraphe du chapitre 6 « Le cahier des charges ».

Alors que l'attribution et l'allocation des créneaux horaires relèvent de la compétence d'un organisme indépendant [1], l'affectation des compagnies aériennes entre les aérogares d'un même aéroport et, dans certaines limites, entre les aérodromes relève de la compétence d'Aéroports de Paris.

Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale

La responsabilité du gestionnaire d'aéroport à l'égard du passager cesse lorsque le passager est placé sous la garde de la compagnie aérienne, en pratique dès le début des opérations d'embarquement et jusqu'à la fin des opérations de débarquement du passager. Les compagnies aériennes sont en outre responsables de la totalité du chargement et du déchargement des avions. Elles s'appuient généralement sur des prestataires appelés assistants en escale, parmi lesquels Alyzia, filiale d'Aéroports de Paris [2].

Parmi les compagnies traditionnelles, on distingue les compagnies membres d'une alliance (SkyTeam, Star Alliance ou oneworld [3]) et les compagnies indépendantes (Emirates ou El Al par exemple). Ces compagnies s'adressent aux différents segments de clientèle avec une offre de service différenciée et de destinations interconnectées au sein de leur réseau (via leurs *hubs*) ou ceux des autres compagnies (via des accords « d'interline »). Lorsqu'elles sont membres d'une alliance, leurs attentes prioritaires envers le gestionnaire d'aéroport sont de disposer d'installations, produits et services facilitant les correspondances, d'être regroupées « sous un même toit » (dans une même aérogare), de pouvoir mutualiser les installations et de disposer d'un service au sol de qualité. Les compagnies indépendantes privilégient quant à elles les services individualisés mais aussi un service au sol de qualité.

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

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

Les acteurs du fret et du courrier

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

- les commissionnaires en transport ou agents de fret qui organisent l'enlèvement, le transport et la livraison des marchandises et sont en charge de l'organisation de toute la chaîne de transport ;
- les compagnies aériennes, qui transportent le fret soit dans les soutes de vols passagers (vols mixtes) soit sur des vols tout cargo ;
- les acteurs du fret express, en particulier, FedEx qui a installé son *hub* européen sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle ;
- les acteurs traditionnels du courrier comme La Poste qui a regroupé ses services aériens sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- les Handlers, en charge de la réception des marchandises dans les magasins de fret, puis de leur conditionnement avant le chargement à l'avion ;
- l'assistant en escale qui effectue le transport du fret côté zone réservée ainsi que chargement à bord de l'avion.

(1) Voir paragraphe chapitre 6 « Attribution des créneaux horaires ».

(2) Voir paragraphe chapitre 6 « L'escale ».

(3) À Paris, les membres de l'alliance SkyTeam sont Aéroflot, AeroMexico, Air Europa (membre associé), Air France-KLM, Alitalia, China Southern, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta (qui a fusionné avec Northwest), Kenya Airways (membre associé), KLM, Korean Air et Northwest. Les membres de Star Alliance sont Adria Airways, Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Blue1, bmi, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines), Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines, United US Airlines, US Airways. Les membres de oneworld sont, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malev, Qantas et Royal Jordanian.

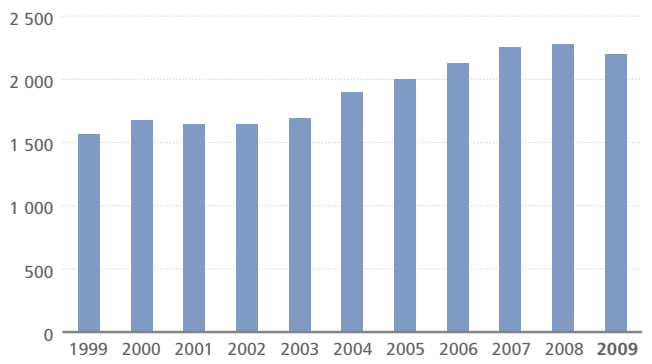
Les services de l'État

En dehors de son rôle de régulateur (voir paragraphe chapitre 6 « Les redevances »), l'État a en charge un certain nombre de services :

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

ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN AU NIVEAU MONDIAL

(en millions de passagers)



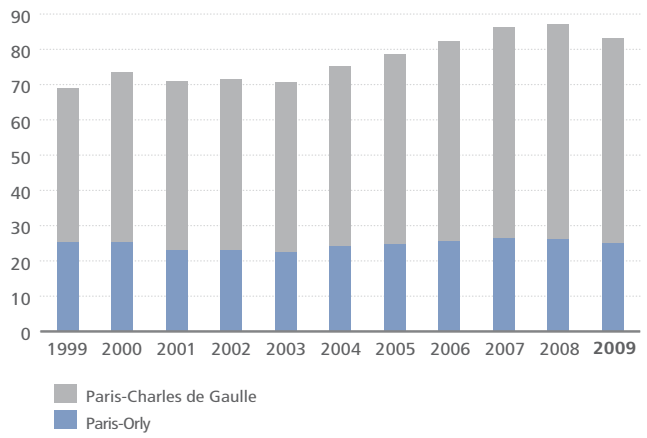
Trafic de passagers

Évolution du trafic aérien de passagers dans le monde

Le secteur aéroportuaire mondial bénéficie d'un trafic aérien qui est en croissance sur le long terme, malgré des ralentissements ponctuels. Le transport aérien mondial a connu une grave crise au cours des années 2001 à 2003, à la suite de l'accumulation d'événements internationaux (attentats terroristes perpétrés aux États-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. Entre 2004 et 2008, le trafic aérien est reparti à la hausse, confirmant la reprise et retrouvant des rythmes de croissance équivalents à ceux qui avaient été enregistrés au cours de la deuxième moitié des années 1990. En revanche, depuis la fin 2008, le secteur aéroportuaire traverse une crise sans précédent depuis la fin de la seconde guerre mondiale. En 2009, le trafic passager a baissé de 3,5 % (taux de remplissage moyen des avions de 75,6 % contre 75,9 % en 2008), alors que le fret a vu son volume transport diminuer de 10,1 %.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS SUR LES PLATES-FORMES D'AÉROPORTS DE PARIS

(en millions de passagers)



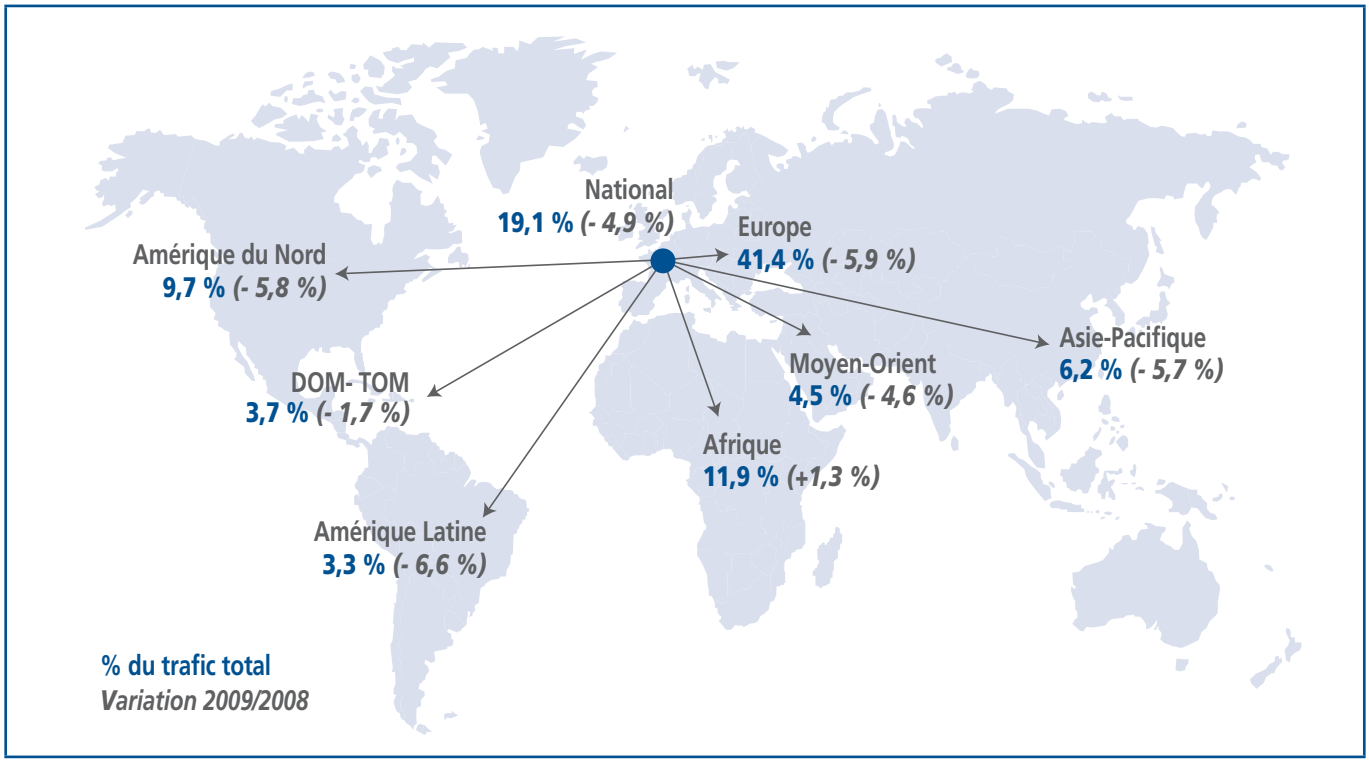
Ventilation géographique du trafic en 2009

Sur l'année 2009, le trafic passager a diminué de 4,7 % pour atteindre 83,0 millions de passagers contre 87,1 millions en 2008. Il a baissé de 4,9 % à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (57,9 millions de passagers) et de 4,2 % à Paris-Orly (25,1 millions de passagers). Le trafic du 1er semestre 2009 a baissé de 6,4 % et celui du 2nd semestre 2009 de 3,0 %.

Le mix trafic a évolué favorablement, par rapport à 2008, avec un trafic international hors Europe (35,8 % du total) qui a résisté relativement mieux que l'ensemble du trafic avec une baisse limitée à 3,5 %. Le trafic avec l'Europe hors France (41,4 % du total) a baissé de 5,9 %. Le trafic avec la métropole (19,1 % du total) a diminué de 4,9 %.

Les compagnies à bas coût (low-cost), qui ont représenté 12,1 % du trafic en 2009, ont vu leur nombre de passagers se stabiliser à 10,1 millions. Cette performance tient notamment à la poursuite de la croissance de compagnies telles qu'easyJet et Transavia.com.

Le nombre de mouvements d'avions a baissé de 5,5 % à 738 600. Le taux de remplissage annuel moyen des avions s'est établi à 73,9 %, en baisse de 0,3 point par rapport à 2008. Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, le trafic a diminué de 10,4 % à 58 000 mouvements. L'activité fret a baissé de 10,6 % avec 1 909 600 tonnes transportées.



Trafic de passagers en 2009 par type de compagnie aérienne

	Trafic 2009 (en millions de passagers)	2009/2008	Part dans le trafic total
Alliance SkyTeam	47,5	- 4,9 %	57,2 %
Alliance Star Alliance	6,0	+ 0,0 %	7,2 %
Alliance oneworld	3,5	- 21,0 %	4,2 %
Compagnies à bas coûts	10,1	+ 0,1 %	12,1 %
Compagnies charter	2,5	- 16,9 %	3,1 %
Autres compagnies	13,4	- 0,8 %	16,1 %
TOTAL	**83,0**	**- 4,7 %**	**100,0 %**

Les principales compagnies aériennes présentes sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont Air France-KLM (53,9 % du trafic total), easyJet (6,4 %), Lufthansa (1,7 %), Transavia (1,6 %) et Vueling (1,4 %).

L'évolution du trafic aérien de passagers sur la période 2010/2013

Selon l'Airport Council International, la véritable reprise du trafic de passager ne débuterait pas avant 2011. Néanmoins, les chiffres du dernier trimestre 2009 laissent apparaître des signes de stabilisation, permettant d'anticiper une croissance de l'ordre de 2,2 % pour l'année 2010, grâce notamment au dynamisme des faisceaux Moyen-Orient (+ 4,8 %) et Asie/Pacifique (+ 3,3 %).

Hypothèses de croissance du nombre total de passagers par faisceaux

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008-2013
Afrique	4,9%	-4,3%	2,7%	5,0%	9,5%	8,5%	4,2%
Asie/Pacifique	1,2%	-1,3%	3,3%	6,0%	10,0%	9,0%	5,3%
Europe	1,2%	-6,5%	1,1%	3,8%	6,9%	5,9%	2,1%
Amérique Latine/Caraïbes	2,1%	-5,6%	3,0%	4,8%	9,0%	7,9%	3,7%
Moyen-Orient	5,8%	4,6%	4,8%	5,5%	6,5%	6,3%	5,5%
Amérique du Nord	-3,1%	-5,8%	1,9%	4,5%	5,2%	4,8%	2,0%
Monde	0,1%	-4,6%	2,2%	4,7%	7,4%	6,6%	3,2%

Source : ACI.

En Europe, le nombre de vols a baissé de 6,5 % en 2009 par rapport à 2008 selon les données fournies par Eurocontrol (baisse de 8,6 % pour le 1er semestre 2009 par rapport au 1er semestre 2008 et de 4,8 % au 2nd semestre 2009 par rapport au 2nd semestre 2008). Cette chute du trafic a été la plus importante jamais enregistrée. Pour 2010, Eurocontrol, prévoit une hausse potentielle du nombre de mouvements d'avion de 1,7 % et une possible reprise en 2011 avec une croissance potentielle de 3,2 %.

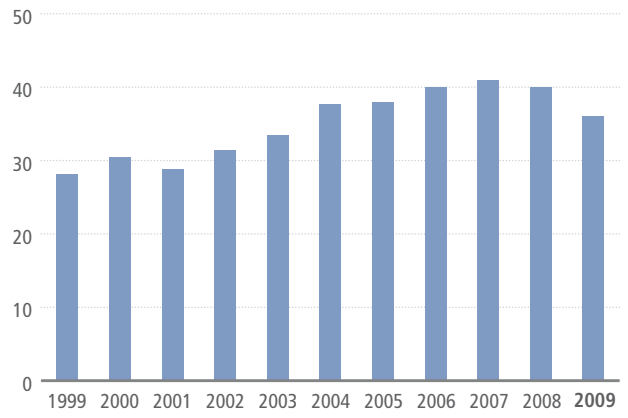
Trafic de fret

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 IATA, le fret désigne tous les biens, à l'exception des bagages, courrier y compris.

Le fret est une activité fortement complémentaire du transport aérien de passagers car elle permet de mieux utiliser les infrastructures aéronautiques tout au long de la journée, les compagnies cargo n'ayant pas les mêmes contraintes d'horaires que les compagnies de passagers. Le fret aérien s'organise autour de vols tout cargo et de vols mixtes (il est alors transporté dans la soute des avions passagers). Aujourd'hui plus de la moitié du fret aérien voyage dans les soutes des vols passagers. Selon IATA, le fret aérien représente environ de 10 à 15 % des revenus de l'industrie du transport aérien et de 35 à 40 % de la valeur des biens transportés à l'international.

ÉVOLUTION DU FRET MONDIAL

(en millions de tonnes transportées)



Source : IATA.

En 2009, 2,2 millions de tonnes de fret (y compris le courrier) ont transité par les plates-formes d'Aéroports de Paris. Ce chiffre représente une baisse de 9,6 % par rapport à 2008. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (6e rang mondial en 2008) [1] a traité 2,05 millions de tonnes (1,8 million de tonnes de fret et 0,25 million de tonnes de courrier) soit 9,9 % de moins qu'en 2008 et l'aéroport de Paris-Orly, 0,1 million de tonnes soit 4,6 % de moins qu'en 2008.

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

300 hectares de surfaces sont dédiées au fret sur la plate-forme, pour environ 480 000 m² de bâtiments, desservis par environ 70 postes de stationnement avions. L'ensemble offre une capacité annuelle de traitement de l'ordre de 3,5 millions de tonnes. Une première zone accueille les activités d'Air France-KLM, premier opérateur mondial pour le transport international du fret (hors fret express), le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste, des sociétés de fret gérées pour leur compte par la Sogafro, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy Sogaris, dont Aéroports de Paris est actionnaire à 40 %. Une deuxième zone accueille le *hub* européen de FedEx, première entreprise mondiale de transport express.

En 2009, le faisceau de l'Asie Pacifique a été le plus touché par la crise économique avec une baisse importante du volume de marchandises transporté (513 475 tonnes, soit une baisse de 21,6 % par rapport à 2008) bien plus importante que la baisse globale de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (- 9,9 %). En revanche, les faisceaux de l'Amérique du Nord (- 2,8 % soit 612 561 tonnes 1er faisceau en tonnage) et du Moyen-Orient (- 4,8 % soit 171 059 tonnes) ont mieux résisté.

Le secteur du Fret express est resté dynamique à l'instar de FedEx qui a connu une augmentation de son trafic d'environ + 8,8 %. En ce qui concerne la poste, ce secteur est resté stable avec une légère baisse à - 1,9 % soit un volume transporté de 236 012 tonnes.

Stratégie en matière de fret

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de fret est de continuer à fournir les meilleurs services à tous les acteurs du fret pour les accompagner dans leur croissance.

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

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

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

Évolution future du trafic de fret

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

(1) *Source : OACI.*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Concurrence

Les premiers aéroports mondiaux en termes de trafic de passagers sont les suivants [1] :

Rang	Aéroport	Trafic 2009 (en millions de passagers)	2009/2008
1	Atlanta	88,0	- 2,2 %
2	London Heathrow	66,0	- 1,6 %
3	Beijing	65,3	+ 17,2 %
4	Chicago O'Hare	64,4	- 7,2 %
5	Tokyo Haneda	62,0	- 7,2 %
6	Paris-Charles de Gaulle	57,9	- 4,9 %
7	Los Angeles	56,5	- 4,4 %
9	Francfort-Hahn	50,9	- 5,1 %
10	Madrid-Bajaras	48,2	- 5,1 %
13	Amsterdam-Schiphol	43,6	- 8,0 %
25	Rome Fiumicino	33,7	- 4,0 %

Concurrence avec les autres *hubs*

De nombreuses compagnies sont membres d'alliances afin notamment de mettre en réseau leurs différentes dessertes de façon à maximiser l'offre proposée à leurs clients. Dans ce cadre, le rôle de l'aéroport est essentiel puisqu'il constitue le lieu de passage d'une desserte à une autre. Sa performance se mesure ainsi à ses possibilités de correspondances.

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 (106,9 millions de passagers en 2009), qui accueille notamment la compagnie British Airways et les membres de l'alliance oneworld et avec l'aéroport de Francfort (50,9 millions de passagers en 2009), *hub* de Lufthansa et de ses partenaires de Star Alliance. Aéroports de Paris est cependant le plus puissant d'Europe puisqu'il offre plus de 23 700 d'opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures, ce qui le place loin devant Francfort-Hahn (14 000 opportunités), Londres-Heathrow (7 200 opportunités) et Amsterdam-Schiphol (6 900 opportunités) [2].

Le système aéroportuaire parisien est aussi en concurrence avec des *hubs* en développement, comme Madrid-Barajas (48,2 millions de passagers en 2009), siège de la compagnie Iberia et Munich-Franz Josef Strauß (32,7 millions de passagers en 2009), 2e *hub* de Lufthansa. Enfin, Aéroports de Paris est en concurrence avec des aéroports plus lointains qui affichent leurs ambitions de devenir des plaques tournantes entre l'Europe, l'Amérique et l'Asie, comme l'aéroport de Dubaï (40,9 millions de passagers en 2009) pour la compagnie Emirates.

Concurrence avec les grands aéroports régionaux

Les premiers aéroports français en termes de trafic de passagers sont les suivants [3] :

Rang	Aéroport	Trafic 2009 (en millions de passagers)	2009/2008
1	Paris-Charles de Gaulle	57,9	- 4,9 %
2	Paris-Orly	25,1	- 4,2 %
3	Nice-Côte d'azur	9,9	- 5,3 %
4	Lyon-Saint Exupéry	7,7	- 2,6 %
5	Marseille-Provence	7,3	+ 4,7 %

La concurrence avec les grands aéroports régionaux français s'exerce principalement en matière de trafic international, une grande partie du trafic national de ces aéroports se faisant avec Paris.

Sur le segment du trafic international, les aéroports régionaux bénéficient depuis plusieurs années du développement du trafic point à point, notamment sous l'effet de la montée en puissance des compagnies à bas coût. Une étude de la DGAC datant de fin 2007 [4] indique que les liaisons internationales point à point concernent exclusivement des destinations court et moyen-courrier vers l'Europe, à la seule exception de l'aéroport Nice-Côte d'Azur qui propose des vols réguliers notamment vers New York, Atlanta et Dubaï. Pour les destinations long-courrier, cette même étude note que près de 80 % des voyages au départ des grands aéroports régionaux français impliquent d'effectuer au moins une correspondance dans un *hub* majeur. 30 % de ces correspondances se font avec l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Concurrence avec les aéroports spécialisés

Dans la mesure où elles représentent désormais un peu plus de 12 % du trafic passagers accueilli par l'aéroport de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, la présence des compagnies à bas coût, au premier rang desquelles figure easyJet, constitue pour les prochaines années un facteur de développement majeur des plates-formes.

Sur ce segment des compagnies à bas coût, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly sont en concurrence avec l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui a accueilli 2,6 millions de passagers en 2009. Cependant, l'aéroport de Paris-Orly se différencie de cet aéroport par sa proximité avec Paris, la qualité de ses installations (équipement des pistes, embarquement des passagers au moyen de passerelles), la diversité des commerces mis à disposition des passagers et la qualité des services qui leur sont offerts dans les terminaux.

(1) Source : OACI.
(2) Source : Air France-KLM.
(3) Source : Union des aéroports français.
(4) Notes thématiques de la Direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC, « Les Hubs, toujours indispensables à l'internationalisation des aéroports régionaux » (décembre 2007).

Concurrence avec les autres moyens de transport

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

Concurrence sur le marché du fret

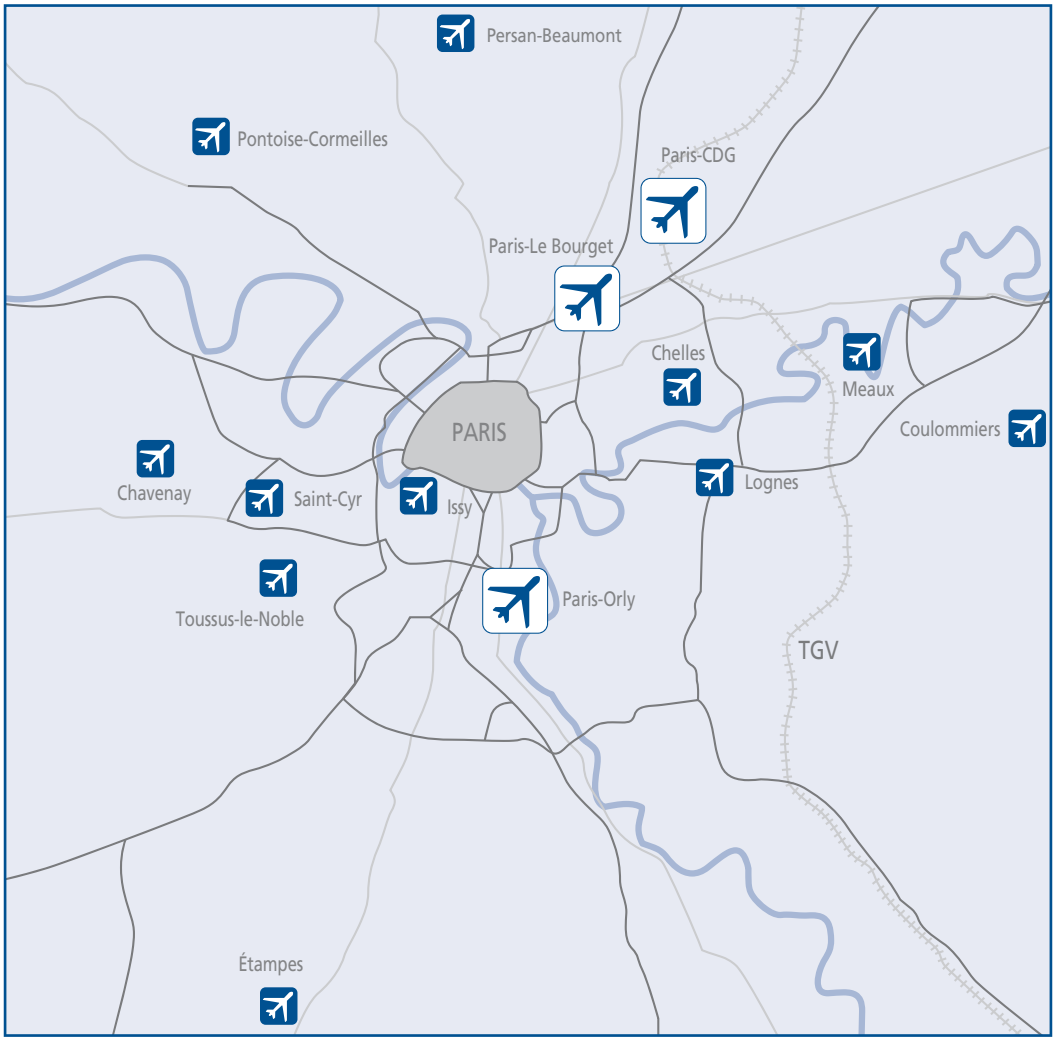
Avec 1,9 million de tonnes de fret traitées en 2009, Aéroports de Paris se place parmi les plus importantes plates-formes de fret au monde (6e en 2008) et le 1er aéroport européen [1]. Les principaux concurrents en Europe sont Francfort (1,8 million de tonnes) et Amsterdam (1,3 million de tonnes) qui en ont fait un axe important de leur stratégie de développement. Emirates cherche enfin à monter en puissance à partir de son *hub* de Dubaï (1,9 million de tonnes).

Facteurs de dépendance

Voir le paragraphe du chapitre 4 « Facteurs de dépendance ».

DESCRIPTION DES PLATES-FORMES D'AÉROPORTS DE PARIS

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



Près de 1 000 entreprises sont implantées sur les aéroports du Groupe, représentant près de 120 000 emplois directs et plus de 240 000 emplois indirects.

(1) Source : OACI.

Paris-Charles de Gaulle

Description générale

© Aéroports de Paris / Laboratoire.

Situé à 25 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est implanté sur 3 257 hectares. Il rassemble la plus grande part de liaisons commerciales long-courrier et intercontinentales du système aéroportuaire, à l'exception de celles vers l'Outre-mer et les Caraïbes, qui sont opérées au départ de l'aéroport de Paris-Orly. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de l'aéroport, qui est la porte d'entrée du monde en France. Il dispose de trois aérogares de passagers d'une capacité de 71,8 millions de passagers par an et de six gares de fret. Avec 57,9 millions de passagers accueillis en 2009, il est le 6e aéroport mondial, le 2e aéroport européen et le 1er aéroport français. Le trafic de fret et poste s'est élevé à 2,05 millions de tonnes en 2009. Plus de 300 villes dans le monde ont été desservies [1] au départ de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2009.

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

Les principaux atouts de l'aéroport sont la qualité de ses infrastructures, qu'il s'agisse des pistes ou des terminaux les plus récents, la présence de compagnies mondiales au premier rang desquelles Air France-KLM qui y a établi l'un de ses deux *hubs* internationaux et de FedEx qui y a établi son *hub* européen et, enfin, ses importantes réserves foncières. Il a vocation à constituer l'un des points d'interconnexion majeur du futur réseau Carex de transport de fret en Europe.

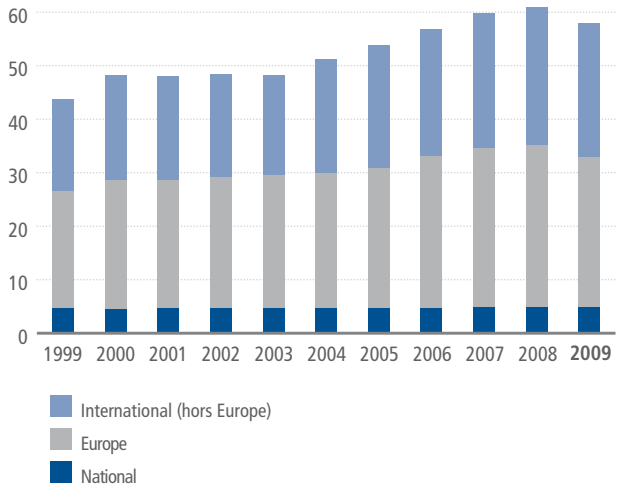
Trafic

Le trafic point à point représente plus des deux tiers du trafic de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. De plus, la plate-forme est idéalement localisée pour attirer le trafic de correspondance qui alimente le trafic long-courrier puisque Paris se trouve à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes d'Europe occidentale. Le taux de correspondance sur la plate-forme est de 32,3 % en 2009.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est actuellement le *hub* mondial de la compagnie Air France-KLM et le principal *hub* européen de l'alliance SkyTeam. Avec plus de 23 000 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine [2], il est le plus performant des *hubs* européens. Il est également le *hub* européen de la compagnie FedEx et de La Poste et accueille également tous les principaux acteurs du fret international. D'une capacité de traitement de 3,5 millions de tonnes de fret par an, il offre de nombreuses possibilités de développement aux entreprises du secteur.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA PLATE-FORME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

(en millions de passagers)

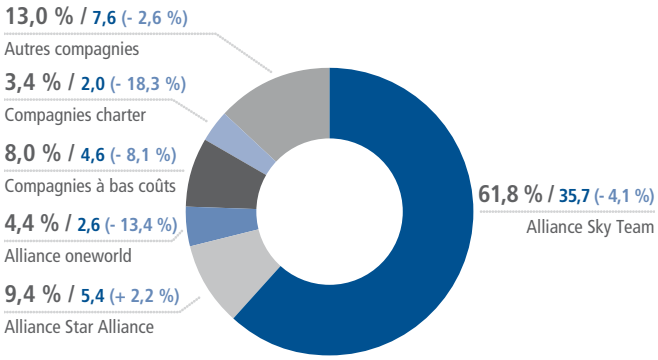


(1) *Avec un minimum de 12 mouvements dans l'année.*

(2) *Source : Air France-KLM.*

Les compagnies aériennes

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



Pourcentage de part de marché
Trafic 2009 en million de passagers
(Évolution 2009/2008)

Les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont Air France-KLM (56,9 % du trafic), easyJet (5,2 %), Lufthansa (2,5 %), Alitalia (1,3 %) et British Airways (1,2 %).

Les pistes

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace grâce à ses deux doublets dont la disposition physique permet une utilisation indépendante. Pour chacun des doublets, une piste est spécialisée pour les décollages, l'autre pour les atterrissages, ce qui permet notamment de limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic. Grâce à ce système et aux moyens mis en œuvre par la Direction des services de la navigation aérienne, la capacité de programmation a pu être portée à 114 mouvements (arrivées/départs) par heure lors de la saison été 2009. Elle pourrait être portée à 120 mouvements par heure d'ici 2015. L'ensemble de ce système de pistes a été adapté à l'accueil des très gros porteurs (Airbus A380).

L'aéroport dispose de plus de 300 postes de stationnement avions dont 130 au contact des terminaux. Sur les 170 postes au large, 70 sont dédiés au fret.

En 2009, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 518 018, en baisse de 6,0 % par rapport à 2008.

Les capacités

À fin 2009, les capacités nominales des terminaux s'élevaient à 71,8 millions de passagers soit une augmentation de 25 millions de passagers par rapport à 2006 grâce à :

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

Capacité d'accueil de l'aéroport

(en millions de passagers/an)	À fin 2009	À fin 2006
Terminal 1	10,8	7,5
Terminal 2	56,9	36,1
2A	4,2	4,7
2B	5,4	4,9
2C	5,3	4,5
2D	8,0	6,7
2F1	7,5	5,8
2F2	6,2	5,0
2E	8,7	4,7
Galerie parisienne	8,6	-
2G	3,0	-
Terminal 3	4,1	3,5
TOTAL	**71,8**	**47,1**

Les accès à la plate-forme

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

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte environ 27 000 places de parking dont environ 17 000 sont situées en parcs proches (au contact direct des terminaux).

À l'initiative de l'État, Aéroports de Paris participe à la mise au point de la délégation de service public relative au projet CDG Express qui consiste en la réalisation d'une liaison ferroviaire rapide qui devrait relier le centre de Paris (gare de l'est) à la gare du terminal 2 en 20 minutes. Aéroports de Paris apporte son concours à la définition des conditions d'insertion du projet dans l'aéroport en collaboration avec la SNCF et Réseau Ferré de France. Cette liaison permettra l'amélioration de l'accessibilité entre le centre de Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, tout en offrant un niveau de service élevé aux clients. CDG Express pourrait induire un doublement de la part du rail dans la desserte de l'aéroport. La signature par l'État de la convention de délégation au service public pourrait avoir lieu le 1er semestre 2010 et la mise en service pourrait intervenir au début de l'année 2017.

Stratégie

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

- accroître la capacité d'accueil de l'aéroport ;
- 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 Train à Grande Vitesse ;
- améliorer la qualité de service, à travers la mise en place d'engagements, en termes de qualité et de nouveaux services, par des innovations technologiques, par une attention accrue accordée aux passagers en correspondance, par une meilleure prise en compte des passagers handicapés ou à mobilité réduite et par une augmentation sensible du nombre de postes avions au contact des aérogares ;
- mettre en œuvre une politique commerciale compétitive grâce notamment à la dynamisation accrue des 36 700 m² de surfaces commerciales, une offre de parcs de stationnement mieux valorisée, une politique tarifaire plus en rapport avec les besoins des clients et un programme de maîtrise des charges.

Programme d'investissements

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

Plusieurs projets d'envergure concourant directement à l'achèvement du *hub* du terminal 2 ont été mis en service en 2008 et 2009, parmi lesquels :

- la jetée d'embarquement du terminal 2E, rouverte en mars 2008. D'une capacité de 7,4 millions de passagers par an, elle dispose de 4 600 m² de boutiques, bar et restaurants et de 14 postes avions au contact ;
- le terminal régional 2G, destiné aux passagers de l'espace Schengen voyageant sur des appareils de 50 à 100 places, d'une capacité de 3 millions de passagers par an, et disposant de 20 postes avions au contact ;
- la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 avec la mise en service du 3e quart rénové en avril 2008 et celle du 4e quart en mars 2009 ;
- la remise en service, en mars 2009, de la darse Est du terminal 2E.

Les investissements de capacité et de restructuration réalisés sur la plate-forme se sont élevés à environ 160 millions d'euros en 2009. Ils devraient s'élever à 240 millions d'euros en 2010.

Dans le cadre de la préparation du CRE 2011-2015, il est proposé que le programme prévisionnel d'investissements s'élève à 837 millions d'euros (investissements de capacité et investissements de restructuration). Il prévoit notamment :

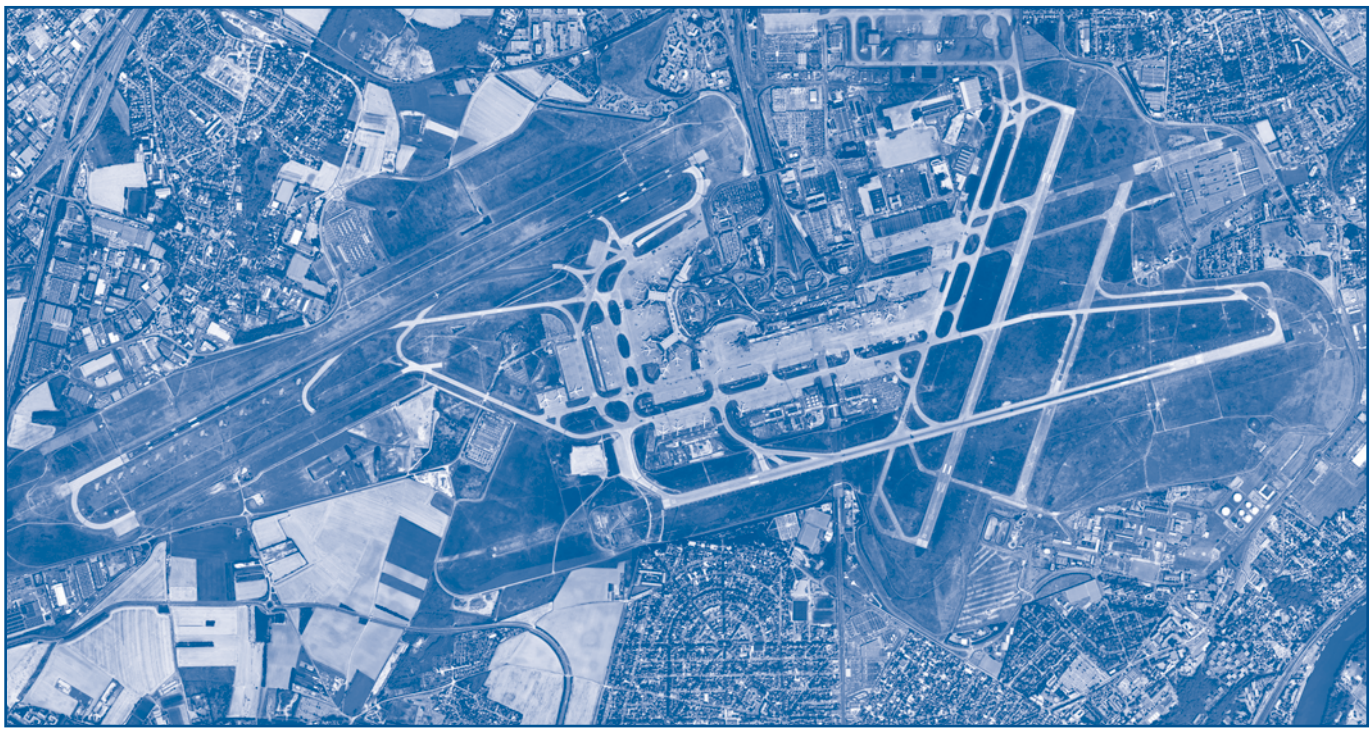
- la construction du satellite 4 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. À ce stade, le coût du satellite est estimé à 560 millions d'euros (euros 2010), hors sûreté et hors système de tri des bagages, et la capacité prévisionnelle à environ 7,8 millions de passagers ;
- la fusion des terminaux 2A et 2C qui consiste en la création d'un espace central doté de salons supplémentaires, de commerces et des fonctions de contrôle regroupées et dont la mise en service pourrait intervenir au cours du deuxième trimestre 2012 ;
- l'augmentation de la capacité des trieurs de bagages à l'est du terminal 2 pour accompagner le développement du trafic et des installations du *hub* ;
- la poursuite de la réhabilitation des satellites de l'aérogare 1 ;
- la réhabilitation du terminal 2B dont les études de faisabilité sont en cours ;
- la rénovation technique des terminaux 2A et 2C comportant un important volet énergétique ;
- la rénovation technique et fonctionnelle du terminal 2D.

Par ailleurs, il est prévu de dédier des moyens importants à des opérations ciblées de satisfaction clients, de commerces et de développement durable.

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

Paris-Orly

Description générale



© Aéroports de Paris / Laboratoire.

Situé à 16 kilomètres au sud de Paris, l'aéroport de Paris-Orly est implanté sur 1 540 hectares. Il est spécialisé dans le trafic point à point sur les destinations métropolitaines, l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Outre-mer, et est doté de deux aérogares de passagers d'une capacité de 30 millions de passagers par an. Avec 25,1 millions de passagers accueillis en 2009, Paris-Orly est le 2e aéroport français et le 11e aéroport européen. Près de 160 villes ont été desservies [1] en 2009. L'aéroport offre également d'importantes opportunités de développement immobilier, très majoritairement de diversification.

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

Les principaux atouts de la plate-forme de Paris-Orly sont, la proximité de la plate-forme avec Paris, des coûts d'utilisation modérés grâce notamment aux distances de roulage pour les avions qui sont particulièrement faibles et la fluidité des pistes, qui assure une grande régularité d'exploitation.

Contraintes réglementaires

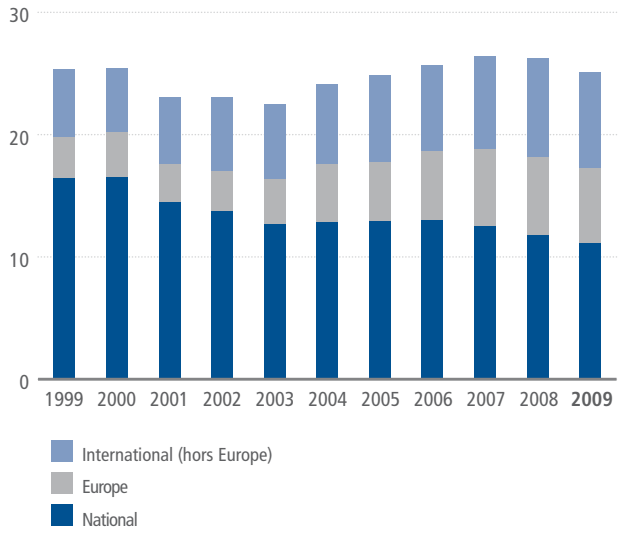
Le trafic sur l'aéroport de Paris-Orly est assujetti à deux contraintes réglementaires. Un arrêté du 6 octobre 1994 du ministre de l'équipement, du transport et du tourisme limite en effet à 250 000 par an le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Paris-Orly. Par ailleurs, l'aéroport est soumis depuis 1968 à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00. En 2009, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 220 606, en baisse de 4,2 % par rapport à 2008.

Trafic

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

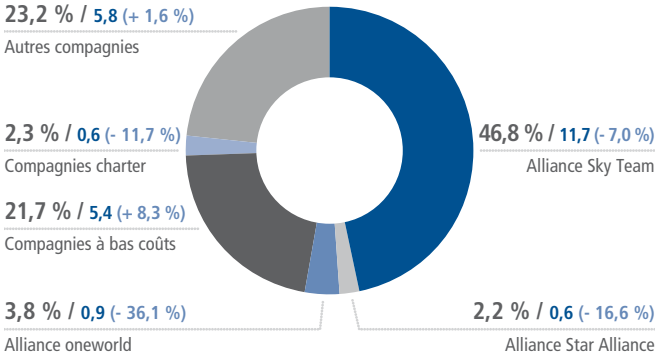
ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA PLATE-FORME DE PARIS-ORLY

(en millions de passagers)



(1) Avec un minimum de 12 mouvements dans l'année.

Les compagnies aériennes



Pourcentage de part de marché
Trafic 2009 en million de passagers
(Évolution 2009/2008)

Les principales compagnies présentes sur l'aéroport de Paris-Orly sont Air France-KLM (46,8 % du trafic), easyJet (8,5 %), Transavia (5,1 %), Corsairfly (4,4 %) et Aigle Azur (4,2 %).

Les pistes

L'aéroport de Paris-Orly dispose de trois pistes dont la capacité de programmation est de 76 mouvements par heure. La piste 3 a été adaptée à l'accueil des très gros porteurs (Airbus A380) afin de faire de l'aéroport de Paris-Orly une plate-forme de dégagement pour ce type d'appareils. L'aéroport dispose de 104 postes de stationnement avions, dont 49 au contact des terminaux.

Les accès à la plate-forme

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

L'aéroport de Paris-Orly compte environ 19 000 places de parking, dont environ 11 000 situées en parcs proches (au contact direct des terminaux).

Stratégie de la plate-forme

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

- le maintien de la croissance du nombre de passagers : compte tenu de la limitation imposée sur le nombre de mouvements que peut accueillir l'aéroport, l'atteinte de cet objectif passe par une augmentation de l'emport moyen par vol ;
- le développement significatif des recettes commerciales générées par les 12 600 m² de boutiques grâce notamment à la rénovation des zones commerciales.

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

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

Programme d'investissements

Le Groupe compte renforcer l'attractivité de la plate-forme de Paris-Orly grâce à une modernisation des installations. Les investissements de capacité et de restructuration réalisés sur la plate-forme se sont élevés à 8 millions d'euros en 2009. Ils devraient s'élever à 5 millions d'euros en 2010.

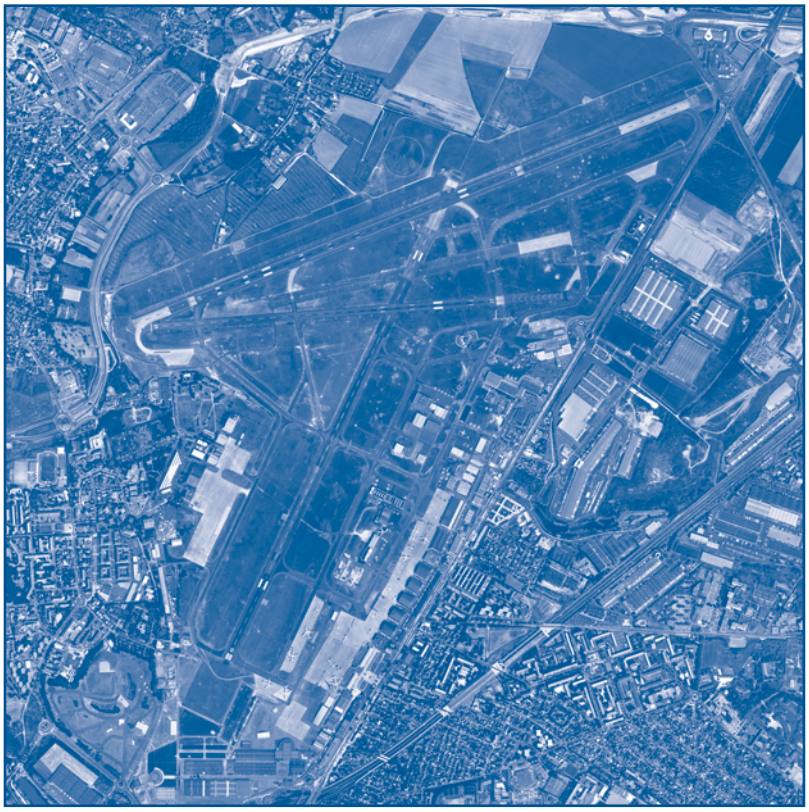
Dans le cadre de la préparation du CRE 2011-2015, il est proposé que le programme prévisionnel d'investissements s'élève à 21 millions d'euros (investissements de capacité et investissements de restructuration). Il porterait notamment sur le renforcement de la piste 3, et la restructuration des halls 3 et 4 du terminal ouest.

Par ailleurs, il est prévu de dédier des moyens importants à des opérations ciblées de satisfaction clients, de commerces et de développement durable.

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

Paris-Le Bourget

Description de la plate-forme



© Aéroports de Paris / Laboratoire.

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

Le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères (atterrissages et décollages) s'est élevé à 58 000 en 2009, en retrait de 10,3 % par rapport à 2008. Environ 100 000 passagers ont été accueillis sur la plate-forme.

La notoriété de la plate-forme de Paris-Le Bourget est renforcée par sa proximité au Parc d'exposition de Paris-Le Bourget, qui accueille notamment le Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE), qui s'y tient tous les deux ans et qui a rassemblé en 2009, 380 000 visiteurs dont 140 000 professionnels.

En outre, l'aéroport dispose de 41 hectares de réserves foncières pour des activités industrielles et de transport aérien. La plate-forme de Paris-Le Bourget est un pôle important de l'activité immobilière du Groupe et une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris-Le Bourget est étroitement liée à l'aviation d'affaires.

Contraintes réglementaires

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes sont interdits entre 22h15 et 6h00. Une charte de l'environnement et du développement durable a été rédigée en concertation avec les élus, les associations de riverains, les professionnels, à l'initiative du Préfet de Seine-Saint-Denis. Cette charte et le plan d'actions qui l'accompagne contribueront à asseoir la pérennité de l'aéroport et de son développement. Ils engagent les parties dans une démarche de développement durable s'appuyant sur plusieurs volets d'action : les limitations apportées à l'utilisation de l'aéroport, les actions en vue de la réduction des nuisances et des pollutions, la caractérisation des nuisances et des pollutions, leur mesure et le suivi de leur évolution et l'information, le contrôle et la concertation.

Le marché de l'aviation d'affaires

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

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

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

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

En France, ce mode de transport se développe notamment grâce aux formules de propriété partagée et de cartes d'abonnements proposées par de grandes compagnies d'aviation d'affaires. De nombreuses entreprises sont des clients occasionnels ou réguliers de l'aviation d'affaires. Avec 378 avions d'affaires immatriculés, la France occupe la deuxième position européenne, derrière l'Allemagne qui compte 494 appareils et devant le Royaume-Uni, avec 314 appareils

La forte croissance en termes d'unités livrées observée en 2005 s'est poursuivie en 2006 et 2007. À la suite du ralentissement des commandes et des cadences de production observé depuis fin 2008, on a pu observer une tendance à la reprise des commandes observée à l'automne 2009.

Concurrence

L'aéroport de Paris-Le Bourget a confirmé en 2009 sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe. Ses principaux concurrents sont les aéroports de Genève, Rome, Zurich et Londres Luton et Farnborough. Ces plates-formes connaissent des baisses de trafic supérieures à 13 % (source Eurocontrol) et la première d'entre elles (Genève) affiche un trafic 1,4 fois inférieur à celui de l'aéroport Paris-Le Bourget.

L'aéroport de Paris-Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires parmi lesquels figurent les compagnies ou assistants : Signature Flight Support, Netjets, Jetex, Universal Airways, Advanced Air Support, Landmark, Darta, Unijet et Dassault Falcon Services, et a amené les grands constructeurs que sont Dassault Falcon, Cessna Aircrafts, Embraer et Eurocopter à s'implanter dans la zone d'affaires de l'aéroport. L'activité de formation aux divers métiers du transport aérien sur l'aéroport s'affirme avec le développement de l'entreprise Flight Safety International.

La présence de ces acteurs de premier plan, ainsi que la proximité avec Paris, sont des éléments forts de la compétitivité et l'attractivité de l'aéroport.

Stratégie de la plate-forme

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

Le pôle métropolitain de l'aéroport Paris-Le Bourget

Le Secrétaire d'État Christian Blanc a annoncé lors d'un séminaire sur le Grand Paris tenu à la fin de l'été 2009 que le pôle du Bourget serait amené à jouer un rôle important de par sa spécificité aéronautique et son positionnement géographique par rapport à la capitale. Un groupe de travail impliquant le Secrétariat d'État au Développement de la Région Capitale, la Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget, la Direction générale de l'aviation civile, l'EBAA, l'Aéroclub de France et Aéroports de Paris a commencé ses travaux sur ce projet en septembre 2009. Aéroports de Paris est devenu un acteur majeur de ce projet, il facilitera l'implantation d'activités diversifiées à forte valeur ajoutée.

Aérodromes d'aviation générale

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

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

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

En 2009, ces 11 plates-formes ont enregistré un trafic d'environ 650 000 aéronefs légers, pour l'essentiel constitué d'aviation de loisirs, d'école et d'entraînement.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Activités aéronautiques

Les activités aéroportuaires regroupent l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire d'aéroports des trois principaux aéroports de la région parisienne (voir paragraphe du chapitre 6 « Description des plates-formes »).

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	1 429,5	1 352,1	+ 5,7 %
Redevances aéronautiques	782,8	774,7	+ 1,0 %
Redevances spécialisées	167,5	140,7	+ 19,0 %
Taxe d'aéroport	433,5	388,9	+ 11,5 %
Autres produits	45,7	47,8	- 4,3 %
EBITDA	343,4	326,0	+ 5,3 %
Résultat opérationnel courant	112,8	105,9	+ 6,5 %

Les redevances

Aéroports de Paris est en premier lieu soumise à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'État de leur respect. Ces obligations sont décrites au paragraphe du chapitre 6 « Le cahier des charges ». Elle est en deuxième lieu régie, en matière de redevances, par le dispositif issu de la loi du 20 avril 2005 et du décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports.

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

Aéroports de Paris et l'État [1] ont conclu le 6 février 2006 un contrat de régulation économique (CRE) couvrant la période 2006-2010. Il fixe, au vu du programme d'investissements prévisionnel, les plafonds des taux moyens d'évolution s'appliquant respectivement aux redevances dites principales et à certaines redevances accessoires. Il détermine également les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris. Aux termes de ce contrat, l'évolution moyenne annuelle des tarifs des redevances principales ainsi que celle des tarifs des plus importantes redevances accessoires (voir ci-dessous) est plafonnée à 3,25 % par an hors inflation.

En ce qui concerne les redevances principales, le plafond est par ailleurs ajusté par des facteurs basés sur l'évolution effective du trafic et la qualité du service par rapport aux principales hypothèses contractualisées. Les redevances ont évolué comme suit depuis le début du CRE :

	Au 1er avril 2010	Au 1er avril 2009	Au 1er avril 2008	Au 1er avril 2007	Au 15 mai 2006
Redevances principales	**+ 0,0 %**	**+ 5,5 %**	**+ 3,8 %**	**+ 4,25 %**	**+ 5,0 %**
Redevance d'atterrissage	- 14,5 %	- 7,3 % [1]	+ 1,6 %	+ 1,7 %	+ 1,6 %
Redevance stationnement	- 9,9 %	+ 20,0 %	+ 4,9 %	+ 5,6 %	+ 6,7 %
Redevance passager	+ 9,4 %	+ 16,4 %	+ 5,0 %	+ 5,8 %	+ 7,2 %
Redevance carburant	supprimée	supprimée [2]	+ 0,0 %	+ 0,0 %	+ 0,0 %
Redevances accessoires	**+ 0,0 %**	**+ 5,3 %**	**+ 4,7 %**	**+ 4,2 %**	**+ 5,0 %**

(1) Hors effet de l'intégration de la redevance de balisage dans la redevance d'atterrissage. En prenant en compte cet effet, les tarifs de la redevance d'atterrissage évoluent en moyenne de - 2,0 %.
(2) Redevance supprimée au 1er avril 2009.

Redevances principales

Les redevances principales comprennent la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

- 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. À compter du 1er avril 2009, elle comprend également le balisage lumineux des aires aéronautiques (en contrepartie de la suppression de la redevance de balisage, classée précédemment en redevances accessoires). 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 et de l'horaire nocturne ou diurne de l'atterrissage. Ces règles de modulations acoustiques ont évolué

(1) Représenté par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie d'une part et le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer d'autre part.

au 1er avril 2009 pour les rendre plus incitatives. L'abattement dont bénéficiaient les vols tout cargo ou postaux est par ailleurs supprimé, conformément aux stipulations du CRE, à compter du 1er avril 2010. Le produit de la redevance d'atterrissage s'est élevé à 214,1 millions d'euros en 2009 contre 228,6 millions d'euros en 2008.

- La redevance de stationnement dépend de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de celles de l'aire de stationnement : aire au contact d'une aérogare dotée d'une passerelle, aire au contact non dotée d'une passerelle, aire au large ou aire de garage. Elle est perçue pour les aéronefs de plus de 6 tonnes. Le produit de la redevance de stationnement s'est élevé à 116,2 millions d'euros en 2009 contre 102,2 millions d'euros en 2008.
- 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 et sous le même numéro de vol), les membres de l'équipage responsables du vol et les enfants de moins de deux ans. Son tarif varie suivant la destination du vol. À partir du 1er avril 2010, il est de 8,62 euros hors taxes pour la métropole et pour l'espace Schengen, 9,48 euros hors taxes pour l'Union européenne hors Schengen et les DOM TOM et 21,00 euros hors taxes pour l'international. Un abattement de 40,0 % sur le tarif de base est appliqué pour les passagers en correspondance, c'est-à-dire les passagers dont 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques et qui n'effectuent pas un aller-retour dans ce délai. Le produit de la redevance par passager s'est élevé à 442,4 millions d'euros en 2009 contre 405,2 millions d'euros en 2008.
- Le produit de la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation s'est élevé à 6,2 millions d'euros en 2009. Elle est intégrée dans la redevance de stationnement à compter du 1er avril 2009.

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

La redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et la redevance de carburant sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances aéronautiques » (voir chapitre 9). Ce poste inclut également la redevance de balisage jusqu'au 31 mars 2009 (date à laquelle celle-ci a été supprimée) qui est une redevance « accessoire » au sens du CRE (voir ci-dessous). Les redevances aéronautiques se sont élevées en 2009 à 782,8 millions d'euros (774,7 millions d'euros en 2008), ce qui représente 30 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Redevances accessoires

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

- La redevance de balisage rémunérait, jusqu'au 1er avril 2009, l'utilisation du balisage lumineux des aires aéronautiques. Elle était due chaque fois qu'un avion effectuait un atterrissage ou un décollage dans des conditions de visibilité ayant nécessité l'allumage du balisage. Cette redevance a été supprimée à compter du 1er avril 2009 et la rémunération de ce service est prise en compte, à partir de cette date, dans la redevance d'atterrissage. Le produit de la redevance s'est élevé à 4,0 millions d'euros en 2009.
- La redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement comprend une partie fixe, assise sur le nombre de banques utilisées, et une partie variable, assise sur le nombre de passagers enregistrés hors correspondance et dont le tarif varie en fonction du type de destination. Son produit s'est élevé à 39,5 millions d'euros en 2009.
- La redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages dont la tarification n'est pas fixée par un contrat spécifique (par exemple celle du système de tri des bagages du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) est assise sur le nombre de bagages de soute embarqués. En incluant les loyers pour mise à disposition de trieurs à bagages privatifs, les recettes des systèmes de tri des bagages se sont élevées à 62,7 millions d'euros en 2009.
- La redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage des avions varie en fonction de la taille de l'avion et distingue une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Cette redevance est perçue sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle où la prestation est fournie par Aéroports de Paris, mais ne l'est pas sur l'aéroport de Paris-Orly où l'activité est assurée par les transporteurs aériens via le cas échéant leurs prestataires d'assistance en escale. Elle s'est élevée à 19,6 millions d'euros en 2009.

La redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique à 400 Hz pour les aéronefs est fonction de la masse maximale au décollage des avions et du statut du vol (Union européenne ou hors Union européenne).

Les redevances accessoires qui ne font pas l'objet d'un plafonnement tarifaire sont la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) qui s'est élevée à 41,1 millions d'euros en 2009, la redevance de titre de circulation en zone réservée (badges), la redevance d'informatique d'enregistrement (*Crews*) et la redevance de traitement des eaux usées d'aéronefs, ainsi que la redevance d'atterrissage et la redevance de stationnement des avions de moins de 6 tonnes. Elles concernent également l'ensemble des loyers payés au titre de la mise à disposition de trieurs à bagages privatifs.

Toutes ces redevances, qu'elles soient plafonnées ou non par le CRE, sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances spécialisées », à l'exception de la redevance de balisage qui est comptabilisée en « redevances aéronautiques ». Les redevances spécialisées se sont élevées en 2009 à 170,8 millions d'euros, ce qui représente 6 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Fixation des tarifs des redevances aéroportuaires

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

un périmètre d'activités et de services 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 régulé », comprend sur la période 2006-2010 l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris sur les plates-formes franciliennes, à l'exception :

- des activités financées par la taxe d'aéroport, c'est-à-dire principalement les activités de sûreté, de prévention du péril animalier et des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) (1) ;
- de la gestion par Aéroports de Paris des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains (2) ;
- des activités d'assistance en escale entrant dans le champ concurrentiel (3) ; et
- des autres activités réalisées par les filiales : Hub télécom, ADPI et Aéroports de Paris Management.

La réglementation prévoit que les activités commerciales et de services (boutiques, bars et restaurants, location d'automobiles, hôtellerie, publicité, banques et change) ainsi que les activités foncières et immobilières non directement liées aux activités aéronautiques, ou activités de « diversification immobilière » (par exemple les immeubles de bureaux en dehors des aérogares), sortiront de ce périmètre à partir de 2011 (4).

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

Évolution des tarifs des redevances

Le CRE 2006-2010 couvre cinq périodes tarifaires, la première du 1er mai 2006 au 31 mars 2007 et les quatre autres commençant le 1er avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante.

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

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

Le facteur lié au trafic compense, si l'évolution du trafic sort d'une plage de franchise prédéfinie, 70 % de l'excédent (ou du déficit) des recettes constatées par une moindre (ou plus forte) hausse des tarifs des redevances principales de la période suivante. Le trafic effectivement observé une année donnée est comparé à un trafic de référence, à savoir un trafic résultant d'une croissance annuelle de + 3,75 % pour le nombre de passagers et + 2,31 % pour le nombre de mouvements d'avions sur la période 2005-2010. Dans le calcul du trafic de référence, le trafic de passagers pèse pour 60 % et le nombre de mouvements d'avions pèse pour 40 %. La zone de franchise, c'est-à-dire celle où le facteur correctif lié au trafic est nul, correspond à une croissance annuelle comprise entre + 3,5 % et + 4,0 % pour le nombre de passagers et entre + 2,16 % et + 2,46 % pour le nombre de mouvements d'avions. Pour la période tarifaire 2010, le facteur d'ajustement lié au trafic est égal à 5,13 %.

Le facteur lié à la qualité de service, susceptible de s'appliquer ponctuellement sous la forme d'un bonus ou d'un malus, résulte de la mise en place de 10 indicateurs : la disponibilité des postes de stationnement des avions, la disponibilité des passerelles télescopiques, la disponibilité des équipements électromécaniques, la disponibilité des tapis de livraison des bagages, la disponibilité des systèmes d'information du public dans les terminaux, la satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux, la satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols, la satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages, le délai de réponse aux réclamations, la réalisation du nombre prévu de nouveaux postes de stationnement avions au contact. Ce dernier indicateur a une pondération dix fois supérieure à la pondération des neuf autres indicateurs, ce dernier représentant 0,05 % du produit des quatre redevances principales. Pour la période tarifaire 2010, le facteur d'ajustement lié à la qualité de service s'élève à + 0,08 %.

Enfin, le facteur lié aux investissements prévoyait que si les dépenses d'investissements autres que celles relatives aux opérations dites de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière, cumulées du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2008, n'atteignaient pas 95 % du montant prévu initialement, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat viendrait en minoration du plafond des tarifs des redevances principales de la période tarifaire 2010. Le facteur d'ajustement appliqué aurait été égal à 26,6 % de la différence entre les investissements constatés sur la période 2006-2008 et 95 % des dépenses initialement prévues dans le CRE sur cette même période. Ce facteur a été neutre, le montant d'investissements concernés ayant atteint 99 % de la prévision initiale.

Détermination des grilles tarifaires applicables aux termes du CRE

Pour l'application des principes de plafonnement et d'ajustement, Aéroports de Paris calcule le prix de l'ensemble des prestations sur la base de « grilles tarifaires ». Cet ensemble de prestations et ces grilles tarifaires sont établis pour les redevances principales et pour les redevances accessoires selon des formules décrites dans le CRE. En application des formules précitées, le plafond d'évolution autorisé pour la période tarifaire 2009 était de 10,72 % pour les redevances principales et de 4,42 % pour les redevances accessoires.

Procédure de fixation annuelle des tarifs

Aéroports de Paris saisit la commission consultative économique des aéroports concernés au moins trois mois avant le début de chaque période tarifaire. Composée de représentants des usagers aéronautiques, des organisations professionnelles du transport aérien et d'Aéroports de Paris, elle a pour mission notamment de rendre un avis sur les propositions de modification tarifaire des redevances aéroportuaires et sur les programmes d'investissement. Ensuite, Aéroports de Paris notifie au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie les tarifs des redevances

(1) Voir le paragraphe du chapitre 6 « La sûreté ».
(2) Voir le paragraphe du chapitre 6 « Données environnementales ».
(3) Voir le paragraphe du chapitre 6 « L'escale ».
(4) Arrêté du 17 décembre 2009.

et, le cas échéant, les modulations de celles-ci, deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire. Enfin, les tarifs pour la période tarifaire considérée entrent en vigueur dans le délai d'un mois à compter de leur publication à moins que les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie n'y fassent conjointement opposition, en cas de manquement aux règles générales applicables aux redevances ou aux stipulations du contrat, dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification.

La proposition d'Aéroports de Paris concernant les tarifs pour services rendus couvrant la période du 1er avril 2010 au 31 mars 2011, a reçu l'homologation de l'État et a été rendue publique au mois de février 2010 (document disponible sur le site Internet www.aeroportsdeparis.fr).

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

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

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

Révision ou fin anticipée du contrat

Le CRE prévoit que, dans l'hypothèse où le trafic serait pendant deux années consécutives à l'extérieur de la zone de franchise correspondant à des scénarios d'évolution du nombre de passagers respectivement de + 1,25 % et + 6,25 % par an et du nombre de mouvements d'avions respectivement de + 0,77 % et + 3,85 % par an, l'État et Aéroports de Paris examineront la nécessité de réviser le contrat. De la même façon, le CRE prévoit que l'État 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 a engagé en octobre 2009 la préparation du prochain contrat de régulation économique (CRE) appelé à couvrir la période tarifaire 2011/2015, c'est-à-dire du 1er avril 2011 au 31 mars 2016.

Une première phase de concertation avec les compagnies aériennes s'est déroulée jusqu'au mois de janvier 2010. À l'issue de ces consultations, Aéroports de Paris a publié le 19 février 2010 le document public de consultation [(1)] prévu par la réglementation. Celui-ci expose les hypothèses et propositions détaillées d'Aéroports de Paris sur la base desquelles les parties prenantes peuvent faire valoir leurs observations aux services de l'État, qui les transmettra à Aéroports de Paris. Ces orientations s'appuient sur la volonté du Groupe d'inscrire l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients comme priorité de la prochaine période quinquennale. Combinées à l'engagement d'une politique de modération tarifaire (évolution des redevances de 1,38 % hors inflation en moyenne par an), ces orientations visent à faire gagner les plates-formes franciliennes en attractivité et en compétitivité.

Elles s'appuieraient sur un programme d'investissements orienté vers l'amélioration de la qualité des services rendus aux clients de l'entreprise, avec notamment l'engagement d'un plan de rénovation complète des aérogares les plus anciennes. Ce programme d'investissements représenterait un montant d'environ 2,4 milliards d'euros (euros 2010) pour la société Aéroports de Paris (hors investissements financiers et hors investissements dans les filiales). Grâce à des capacités suffisantes pour au moins une décennie au vu de la tendance retenue de croissance du trafic passagers (+ 3,2 % en moyenne par an de 2010 à 2015), l'entreprise s'engagerait dès le milieu du CRE 2011-2015 dans un bas de cycle d'investissements permettant, conjointement avec l'effet des gains de performance opérationnelle, d'améliorer le retour sur capitaux employés du nouveau périmètre régulé. Cette amélioration permettrait au retour sur capitaux employés du périmètre régulé d'être en ligne avec le coût moyen pondéré du capital de l'entreprise en moyenne sur le CRE suivant (2016-2020).

La préparation de ce contrat prend en compte une évolution du périmètre régulé de l'entreprise, qui interviendra le 1er janvier 2011 en application d'un arrêté interministériel du 17 décembre 2009 : à cette date, sortiront du périmètre régulé les activités immobilières dites de diversification (activités hors celles liées au fret aérien, à l'assistance en escale, à la maintenance d'aéronefs ainsi qu'à l'aviation générale et d'affaires) ainsi que les activités commerciales (relatives aux boutiques, à la restauration et à l'hôtellerie, à la location automobile, aux services bancaires et de changes, à la publicité). La modification du périmètre de régulation aura un effet incitatif sur les activités régulées et non régulées. Ainsi, pour atteindre l'objectif de juste rémunération des capitaux investis sur les activités régulées, Aéroports de Paris produira des efforts significatifs de productivité tout en maintenant un niveau élevé d'investissement et continuera le développement des activités de diversification pour permettre d'élargir l'éventail de son offre auprès de ses clients.

Conformément à la procédure réglementaire, il est prévu que la commission consultative aéroportuaire soit ensuite saisie pour avis par le ministre en charge de l'aviation civile dans le courant du printemps 2010.

Dans ce cadre, le contrat de régulation économique 2011-2015 pourrait être conclu dans le courant du 3e trimestre 2010, pour une application aux tarifs des redevances à compter du 1er avril 2011.

Concernant la directive 2009/12/CE du Parlement et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires qui vise à définir des principes et procédures communs en matière de fixation des tarifs des redevances aéroportuaires et applicable, par l'effet de sa transposition devant intervenir au plus tard le 15 mars 2011, aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, elle est cohérente avec le système de régulation en œuvre pour Aéroports de Paris, et ne devrait donc pas par elle-même induire d'évolution significative en ce domaine.

(1) Disponible sur le site Internet aeroportsdeparis.fr

Sûreté

Description de l'activité de sûreté

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

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

- un service d'inspection filtrage des passagers (passage sous un portique permettant la détection de métaux complété éventuellement de palpations de sécurité) et de tous les bagages de cabine (examinés par un appareil à rayon X et éventuellement fouillés) ;
- un service d'inspection filtrage des bagages de soute en vertu duquel 100 % des bagages de soute sont inspectés selon des moyens définis par l'État et qui sont essentiellement des appareils de détection d'explosifs généralement intégrés dans le dispositif de traitement des bagages des plates-formes ;
- des mesures d'inspection filtrage des personnels et des véhicules à chacun des accès à la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports, en recourant en particulier à la biométrie ;
- des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (comptoirs d'enregistrement, salles d'embarquement etc.) ;
- des aménagements spécifiques en aérogares et hors aérogares : séparation physique des flux de passagers au départ et à l'arrivée, vidéosurveillance des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels, clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes et couloirs anti-retour, etc.

L'ensemble de ces mesures doit être décrit dans un programme de sûreté, établi par Aéroports de Paris et transmis pour approbation aux autorités de l'État. Les programmes de sûreté des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly ont été approuvés en 2008 respectivement par le préfet de la Seine-Saint-Denis et par le préfet du Val-de-Marne. Ils précisent les missions, les lieux, les moyens et les procédures mises en œuvre, et sont complétés par des programmes d'assurance qualité qui décrivent notamment le dispositif de supervision par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté. Cette démarche en matière de qualité des activités de sûreté a été prolongée par Aéroports de Paris qui a obtenu en mars 2009 le renouvellement de la certification ISO 9001 Version 2000 délivrée par BVQI en mars 2006 pour les activités de sûreté de la Direction de la sûreté et du management des risques et de l'aéroport de Paris-Orly.

Environ 300 personnes sont employées par Aéroports de Paris pour assurer directement les fonctions sûreté et près de 5 200 sont employées par des entreprises prestataires spécialisées pour exercer les missions d'inspection filtrage, dont la filiale Alyzia Sûreté.

À la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, le renforcement des mesures de sûreté a conduit à la hausse particulièrement rapide des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport qui sont passées de 173,7 millions d'euros en 2002 à 429,6 millions d'euros en 2009 sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget dont près de 90 % pour la sûreté. Elles sont constituées notamment de charges de sous-traitance, de charges de personnel, d'amortissements des immobilisations et de charges de maintenance.

Financement de l'activité de sûreté

Les activités de sûreté, comme celles relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie des aéronefs et au service de prévention du péril animalier, celles liées aux mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux et certaines de celles se rapportant au contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique, sont financées par la taxe d'aéroport perçue sur chaque passager au départ et sur chaque tonne de fret et de courrier embarquée. Depuis le 1er janvier 2010, la taxe d'aéroport s'élève à 10 euros par passager au départ (9,50 euros en 2009) et à 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier (comme en 2009). Par ailleurs, une majoration de 1,25 euro par passager au départ alimente un système de péréquation contribuant au financement de ces activités régaliennes sur les petits aéroports du territoire français (plates-formes dont le trafic annuel est inférieur à 2,2 millions de passagers). Aéroports de Paris bénéficie d'une partie de ce produit de péréquation pour le financement des missions régaliennes des aérodromes de Pontoise, Toussus-le-Noble et Issy-les-Moulineaux.

Aéroports de Paris fournit aux ministres chargés de l'aviation et du budget les données relatives aux coûts exposés pour l'année en cours, l'année précédente et les années suivantes, nécessaires à la fixation du taux de la taxe. L'administration notifie ensuite à Aéroports de Paris les données retenues pour la fixation du taux de la taxe. Les activités de sécurité et de sûreté ne peuvent être, en cumul pluriannuel, ni bénéficiaires ni déficitaires. Le « bénéfice » ou le « déficit » cumulés enregistrés est pris en compte pour la fixation du taux de la taxe des années suivantes. En 2009, le produit de la taxe d'aéroport s'est élevé à 433,5 millions d'euros dont 39,1 millions d'euros de produit à recevoir.

Commerces et services

Ce segment rassemble l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aérogares notamment) d'Aéroports de Paris ainsi que les activités des filiales de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris).

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	869,7	867,9	+ 0,2 %
EBITDA	402,2	399,4	+ 0,7 %
Résultat opérationnel courant	320,4	320,8	- 0,1 %

Description générale de l'activité commerciale

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.). Certaines de ces activités commerciales sont réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris.

Au cœur de la dynamique de développement du Groupe, les activités commerciales contribuent à la performance économique et à l'attractivité de ses installations. Aéroports de Paris intervient en tant qu'aménageur, promoteur et de gestionnaires d'activités commerciales au travers de ses filiales Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris.

Redevances perçues

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Redevances	**250,7**	**251,8**	**- 0,5 %**
Boutiques en zone réservée	*168,9*	*163,0*	*+ 3,6 %*
Boutiques en zone publique	*9,5*	*9,7*	*- 1,7 %*
Bars et restaurants	*24,1*	*24,7*	*- 2,4 %*
Publicité	*17,6*	*20,4*	*- 13,6 %*
Banques et change	*11,6*	*12,8*	*- 9,2 %*
Loueurs	*10,9*	*12,1*	*- 9,7 %*
Autres	*8,0*	*9,2*	*- 12,7 %*

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

L'offre de boutiques proposée dans les aérogares d'Aéroports de Paris est organisée autour de deux grandes catégories :

- les activités stratégiques, qui incarnent notre positionnement Paris, « Capitale de la Création », et qui représentent les meilleures rentabilités surfaciques [1] : la Beauté (parfums et cosmétiques), la Mode & Accessoires, et la Gastronomie (Alcools-Tabac, Vins et Champagnes, Gastronomie et Confiserie). Sur le cœur de sa stratégie commerciale, Aéroports de Paris a fait le choix de faire opérer ces activités par des co-entreprises, détenues à 50 % par Aéroports de Paris et à 50 % par des spécialistes du commerce aéroportuaire : Société de Distribution Aéroportuaire est ainsi co-détenue par Aelia (une société du groupe Lagardère), opère les activités de Beauté, Alcool-Tabac, Gastronomie, et Duty Free Paris, co-détenue par The Nuance Groupe, opère les activités de Mode & Accessoires ;
- les activités de loisirs : Presse, Librairie, Photo-Vidéo-Son, Souvenirs, Cadeau et Jouet.

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

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

Stratégie en matière d'activité commerciale

Aéroports de Paris a mis en œuvre un plan ambitieux d'extension des surfaces commerciales afin d'augmenter le chiffre d'affaires par passager au départ. Le chiffre d'affaires est en effet corrélé à la surface des zones commerciales, notamment dans la mesure où la taille des zones commerciales permet, si elle est suffisante, de déployer des concepts innovants et attractifs et diversifier l'offre proposée. Ce plan prévoit l'augmentation entre 2004 et 2010 de 34 % des surfaces de commerces, bars et restaurants, dont une augmentation de plus de 70 % des surfaces de boutiques en zone réservée.

(1) Indicateur de mesure calculé en ramenant le chiffre d'affaires réalisé par les boutiques sur la surface qu'elle occupe en m².

Surfaces commerciales sur l'ensemble des terminaux

(en m²)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (1)	2011 (1)	2012 (1)
Boutiques en zone réservée	13 099	11 875	12 288	17 311	21 033	21 777	21 783	22 229	25 143
Dont en zone internationale	*10 581*	*9 177*	*9 460*	*14 355*	*17 068*	*17 834*	*17 909*	*17 431*	*21 526*
Dont en zone Schengen	*2 518*	*2 698*	*2 828*	*2 955*	*3 965*	*3 943*	*3 874*	*4 798*	*3 617*
Boutiques en zone publique	3 976	3 912	4 012	4 462	4 665	4 646	4 524	4 077	3 753
Bars et restaurants	20 096	18 518	18 724	20 693	22 369	22 792	23 299	18 266	19 149
TOTAL	**37 171**	**34 305**	**35 024**	**42 466**	**48 067**	**49 216**	**49 606**	**44 573**	**48 045**

(1) Voir paragraphe du chapitre 13 « Développement des surfaces commerciales ».

Le plan de développement des surfaces commerciales prévoit la refonte complète des zones commerciales des terminaux Orly Sud, et des terminaux 2A, 2E, 1 et 3 à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'année 2009 a été marquée par l'achèvement de la zone internationale d'Orly Sud, avec l'ouverture de plus de 1 100 m² dans le domaine Mode & Accessoires supplémentaires, opérés par Duty Free Paris.

Ces extensions de surfaces commerciales pourraient permettre d'augmenter le ratio de m² de surfaces de boutiques par million de passagers (exprimé en passagers au départ rapportés aux surfaces des boutiques en zone sous douane) de 297 m²/million de passagers en 2006 à environ 526 m²/million de passagers en 2009 pour les zones internationales, soit une amélioration de plus de 75 % sur 3 ans. À fin 2009, la densité s'élève à 527 m²/million de passagers.

Aéroports de Paris a entrepris des aménagements pour améliorer les emplacements, la visibilité, la configuration et l'ambiance des zones commerciales, ces éléments ayant un impact fort sur le taux d'arrêt moyen des passagers dans les boutiques.

L'offre produit a été élargie afin d'enrichir le positionnement de « Paris, capitale de la Création ». Des marques emblématiques de Luxe ont ainsi fait leur apparition ces derniers mois, dont certaines pour la première fois en aéroport : Dior, Cartier, Yves Saint-Laurent, Prada, Chaumet, Vanc Cleef & Arpels, Rolex, Montblanc, Ladurée, La Maison du Chocolat ou Petrossian.

Le choix des enseignes sera par ailleurs mieux différencié entre les terminaux pour prendre en compte la clientèle spécifique de chacune des aérogares : on trouvera ainsi des produits de luxe destinés à la clientèle internationale (passagers japonais, chinois, coréens, russes…), tandis que l'offre sera plus diversifiée et accessible dans les terminaux à clientèle essentiellement française ou européenne. À titre d'exemple, le portefeuille de marques s'est fortement enrichi en 2009 sur Orly Sud sur le secteur du jeans, avec l'introduction de Diesel, Levi's, Pepe Jeans ou encore GStar, produits qui correspondent parfaitement à la demande des passagers de ce terminal.

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

L'offre de services aux usagers

Dans un souci constant d'amélioration de la satisfaction passagers et des prestations offertes à ses clients, Aéroports de Paris a mis en place des services modernes et adaptés. En matière d'information des passagers, ces services comprennent notamment un serveur vocal interactif (le 39 50, proposant des informations sur les horaires des vols, les compagnies aériennes, les parcs de stationnement et les accès), un site Internet (www.aeroportsdeparis.fr qui recueille plus de 700 000 visites par mois), un magazine (Aéroports de Paris Magazine qui offre des informations sur Paris, sur l'actualité d'Aéroports de Paris et des informations promotionnelles sur l'offre commerciale), une chaîne de télévision (AEO, diffusée sur plus de 200 écrans) et des guides d'informations pratiques mis à disposition des passagers.

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

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

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

Société de Distribution Aéroportuaire

Présentation

En parallèle de l'activité de location d'espaces à vocation commerciale, Aéroports de Paris exerce une activité de gestion directe d'espaces commerciaux, notamment par sa co-filiale la Société de Distribution Aéroportuaire, en partenariat avec le spécialiste de la distribution

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

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

Stratégie

La Société de Distribution Aéroportuaire a pour objectif de continuer à augmenter la dépense moyenne par passager et le taux d'arrêt. Pour ce faire, la société va continuer à renforcer la connaissance de ses clients afin de mieux répondre à leurs attentes et leur proposer une offre plus ciblée, à mettre en place une stratégie d'enseigne et à développer de nouveaux concepts commerciaux.

Duty Free Paris

Présentation

Aéroports de Paris exerce également depuis février 2009 une activité de gestion d'espaces commerciaux dans le domaine de la mode et des accessoires, à travers la société Duty Free Paris en partenariat avec The Nuance Group. Spécialiste des concepts de boutiques textile, The Nuance Group est l'un des leaders du commerce aéroportuaire. Il détient 400 points de vente dans 60 aéroports à travers 20 pays. Chacun des partenaires détient 50 % du capital et a droit à 50 % dans les bénéfices et les réserves de la société. L'ensemble des contrats permettant à Duty Free Paris d'exercer ses activités viendront à échéance le 31 décembre 2017 et pourront éventuellement être prolongés pour une durée maximale de 12 mois.

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

Aéroports de Paris réaffirme par ce partenariat sa stratégie de développement de ses activités commerciales, et se renforce sur le deuxième segment le plus dynamique « Mode et Accessoires ». Il doit permettre de mettre en commun les expertises aéroportuaires, commerciales et de distribution des partenaires pour développer des concepts innovants et proposer de nouvelles marques.

Stratégie

Duty Free Paris doit poursuivre la progression de son chiffre d'affaires et de sa rentabilité, en continuant l'amélioration de son fonctionnement opérationnel et en intégrant progressivement des nouveaux points de vente. À terme, cette société disposera d'environ 40 points de vente, répartis sur 5 000 m² (dont environ 45 % de nouvelles surfaces) dans les terminaux des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly.

Prestations industrielles

Les prestations industrielles recouvrent la production et la fourniture de chaleur à des fins de chauffage, grâce à des installations thermiques et à des réseaux de distribution d'eau chaude, la production et la fourniture de froid pour la climatisation des installations, grâce à des centrales frigorifiques (alimentées à l'électricité) et à des réseaux de distribution d'eau glacée, la fourniture d'eau potable et la collecte des eaux usées, la collecte des déchets et l'alimentation en courant électrique. L'essentiel de l'électricité consommée sur les plates-formes est achetée à l'extérieur, même si Aéroports de Paris dispose d'une certaine capacité de production pour pouvoir secourir immédiatement les installations aéronautiques en cas de panne. En 2009, le chiffre d'affaires réalisé pour les prestations industrielles rendues par Aéroports de Paris s'est élevé à 64,4 millions d'euros contre 77,5 millions d'euros en 2008.

Immobilier

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	213,7	208,8	+ 2,3 %
Dont externe	*165,7*	*158,2*	*+ 4,7 %*
EBITDA	116,6	104,3	+ 11,8 %
Résultat opérationnel courant	82,7	72,7	+ 13,9 %

Les activités immobilières hors aérogares sont un axe stratégique de développement et sont appelées à devenir à moyen terme une source complémentaire de croissance pour le Groupe. En tant que propriétaire foncier et aménageur, Aéroports de Paris aménage et viabilise les terrains qui seront mis ensuite à la disposition d'investisseurs ou d'utilisateurs moyennant le paiement d'un loyer. Aéroports de Paris intervient également en tant que développeur et réalise des programmes immobiliers destinés à ses besoins propres, ainsi qu'aux entreprises désireuses de s'implanter sur les plates-formes. En tant que propriétaire immobilier, Aéroports de Paris assure la gestion de ses actifs (leasing, réhabilitation, modernisation), sa gestion locative (commercialisation, relations locataires, encaissement des loyers et des charges, obligations réglementaires, gestion de l'entretien et de la réparation), et propose des services aux locataires (dépannage, gardiennage, nettoyage, courrier). Aéroports de Paris fournit des prestations immobilières à environ 650 clients externes, dont Air France-KLM, FedEx, Viparis, WFS, HSBC Lease, XL Airways, Prologis, Servair.

Le chiffre d'affaires du segment s'est élevé à 213,7 millions d'euros en 2009 contre 208,8 millions d'euros en 2008.

Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière

Aéroports de Paris est propriétaire de l'ensemble de son domaine foncier qui s'étend sur 6 684 hectares. Il se décompose comme suit :

(en hectares)	
Domaine foncier total	**6 684**
Domaine réservé aux activités aéronautiques	4 601
Surfaces non exploitables	850
Domaine utilisable pour l'activité immobilière	1 233
Domaine déjà utilisé	864
Par Aéroports de Paris	*335*
Par des tiers	*529*
Domaine disponible pour les développements immobiliers	369
Paris-Charles de Gaulle	*136*
Paris-Orly	*168*
Paris-Le Bourget	*43*
Aérodromes d'aviation générale	*22*

Les terrains disponibles pour le développement immobilier (369 hectares) ne peuvent accueillir que des projets compatibles avec le plan d'occupation des sols ou le plan local d'urbanisme de la commune d'implantation.

Les terrains loués à des tiers

Décomposition des terrains loués à des tiers :

(en hectares)	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget	Aérodromes d'aviation générale	Total
Terrains loués à des tiers, sur lesquels sont implantés des bâtiments (1)	**286**	**120**	**85**	**39**	**529**
Liés aux activités aéronautiques	181	37	32	30	274
Liés aux activités immobilières de diversification	105	82	53	9	255

(1) Voir la définition dans le paragraphe suivant « Bâtiments loués ».

En 2009, les nouvelles locations ont concerné, l'extension du *hub* de FedEx sur la plate-forme de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (aires à matériels et parkings à étages.) Le chiffre d'affaires issu des terrains loués à des tiers s'est élevé à 78,9 millions d'euros en 2009 contre 76,6 millions d'euros en 2008.

Bâtiments loués

Sur ses terrains, Aéroports de Paris possède environ 1 160 000 m² de surfaces hors œuvre nette (SHON), correspondant à 991 000 m² de surface utile commercialisable. 832 000 m² sont destinés à être loués à des tiers, le solde (159 000 m²) étant occupé par Aéroports de Paris et ses filiales pour ses besoins propres. Le taux d'occupation des tiers était de 85,1 % au 31 décembre 2009, soit 708 000 m² effectivement loués. 314 000 m² sont situés sur la plate-forme de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 257 000 m² sur la plate-forme de l'aéroport de Paris-Orly et 137 000 m² sur la plate-forme de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale.

Le patrimoine immobilier est classé soit en immobilier aéroportuaire, soit en immobilier de diversification. Les bâtiments commercialisés en lien avec l'aéroportuaire comprennent des hangars de maintenance pour les avions (331 000 m²), des locaux destinés au fret (134 000 m²), des bureaux (2 800 m²), des locaux d'activités (10 500 m²) et des lieux de vie (1 000 m²). L'immobilier de diversification comprend des bureaux (83 000 m²), des locaux destinés au fret (60 000 m²), des locaux de logistique/transport (8 000 m²), des locaux d'activité et industriels (63 000 m²) et des lieux de vie comme des hôtels, commerces ou le Parc des expositions du Bourget (15 000 m²).

L'année 2009 a été principalement marquée par l'extension des bâtiments FedEx (32 750 m²) et la conclusion d'un partenariat entre Aéroports de Paris et GE Capital Real Estate France (par l'intermédiaire de sa filiale Foncière Ariane SAS), le 30 novembre 2009, portant sur l'exploitation, via une société commune (Roissy Continental Square), de l'ensemble immobilier Continental Square situé sur la plate-forme de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. La surface totale de cet ensemble est de 50 000 m² et le loyer annuel s'établit à environ à 11 millions d'euros. Les actions de Roissy Continental Square sont inaliénables jusqu'au 28 février 2015. Toutefois, jusqu'à cette date, les deux associés se sont accordé réciproquement des promesses d'achat et de vente. Après cette date, sont prévus des mécanismes de sortie : droits de premier refus réciproques et droits de cession forcée.

Le chiffre d'affaires issu des bâtiments loués à des tiers s'est élevé à 65,8 millions d'euros en 2009 contre 67,4 millions d'euros en 2008.

Stratégie de l'activité immobilière

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

Le Groupe entend tirer parti de son potentiel foncier et immobilier. La politique immobilière s'appuie notamment sur les axes suivants :

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

Sur la période 2006-2010, le Groupe a annoncé vouloir aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette (SHON) de 315 000 m². Environ 30 hectares devraient accueillir des produits de type aéroportuaire et 30 hectares des produits de type de diversification. Compte tenu du décalage du projet Cœur d'Orly (représentait 70 000 m² dans l'objectif initial) et, à l'inverse, de la réalisation de nouveaux projets initialement non prévus (d'une surface de 40 000 m²), l'objectif initial de 315 000 m² a été révisé à la baisse en 2009 à 285 000 m², dont environ 123 000 m² pour des bâtiments en lien avec l'aéroportuaire et 162 000 m² pour des bâtiments de diversification. Entre 2006 et 2009, près de 270 000 m² ont été livrés (soit 95 % de l'objectif recalé), représentant 62 hectares (soit plus de 100 % de l'objectif recalé). Aéroports de Paris a déjà construit lui-même environ 93 000 m², le reste serait réalisé par des promoteurs et des investisseurs extérieurs avec, le cas échéant, en fonction des opportunités et optimisations financières, une participation d'Aéroports de Paris. Le montant de la construction de ces immeubles est estimé à 564 millions d'euros pour la période 2006/2010, dont environ 300 millions d'euros financés par Aéroports de Paris.

En 2009, Aéroports de Paris a investi 37,2 millions d'euros pour le développement immobilier, correspondant pour l'essentiel à l'extension des bâtiments FedEx et à des projets en cours de construction. Les projets dont Aéroports de Paris est maître d'ouvrage, portent sur l'extension des bâtiments FedEx et le lancement de l'aménagement de la première phase du projet Cœur d'Orly. Les projets pour lesquels des tiers au Groupe sont maîtres d'ouvrage portent sur l'extension de l'hôtel Ibis à Roissy Pôle (6 700 m²) et le projet PIM2 (projet industriel moteur) d'Air France à l'aéroport de Paris-Orly (10 840 m²).

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

Pour la période 2011-2015, Aéroports de Paris a proposé, dans le cadre de la négociation du prochain contrat de régulation, d'allouer 284 millions d'euros au développement immobilier, dont 204 millions d'euros pour l'immobilier de diversification.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

L'immobilier de la plate-forme est composé de bâtiments alloués aux activités de fret ou de maintenance et aux activités tertiaires (Roissypole). À long terme, Aéroports de Paris envisage de développer un concept immobilier diversifié où les produits liés aux activités aéroportuaires (fret et activités de support notamment) continueront à prédominer et où d'autres activités clés pourront se développer. C'est le cas des bureaux, des commerces, des hôtels et des locaux d'activités.

Pour accompagner la croissance du trafic du fret express sur la plate-forme, Aéroports de Paris a procédé à des travaux d'extension du *hub* de FedEx.

D'une surface initiale de 77 000 m² de bâtiments sur 29,6 hectares, celui-ci a été étendu, avec la création de 32 750 m² de surface supplémentaire de bâtiments, (agrandissement du bâtiment du tri, création d'un dispositif de réception des colis, reconfiguration du dispositif d'accueil des camions et création de bureaux) et la réalisation d'aires à matériel et d'un parking à étages. L'aménagement du parking à étages et des aires à matériel ont été livrés en 2008, et la mise en service des nouveaux bâtiments est intervenue le 1er septembre 2009. Ces travaux d'extension intègrent également la construction de nouveaux postes avions « gros porteurs » : les 5 premiers ont été livrés début 2007, 4 autres sont construits et sont en cours de livraison. Des négociations se poursuivent pour la construction de 4 autres postes, livrables en 2012. Aéroports de Paris construit l'ensemble de ces ouvrages, en est propriétaire et les loue à FedEx. L'investissement global s'est élevé à 88 millions d'euros.

Aéroports de Paris a entrepris en 2009 d'approfondir sa politique de partenariats avec de grands utilisateurs ou de grands opérateurs immobiliers français, en s'associant notamment à GE Capital Real Estate France pour exploiter l'ensemble de bureaux Continental Square (50 000 m²) situé sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, en assurer conjointement la gestion opérationnelle et étudier le développement éventuel d'un nouvel ensemble de bureaux.

Enfin, le projet Aéroville, développé par Unibail-Rodamco, consiste en la réalisation sur 11 hectares d'un centre de commerces et de services de 50 000 m2. Les enquêtes publiques réalisées en 2007 ont permis de mettre en compatibilité les plans d'occupation des sols avec le projet qui a obtenu l'autorisation de la Commission Nationale des Equipements Commerciaux. Afin d'adapter le futur centre aux conditions du marché, un nouveau permis de construire devrait être déposé courant 2010. L'ouverture de ce centre de commerces et de services pourrait intervenir à partir de 2014.

L'aéroport de Paris-Orly

L'aéroport de Paris-Orly a pour objectif de devenir un important pôle d'affaires au cœur du premier pôle d'affaires et d'échanges au sud de Paris, qui regroupe notamment le parc d'activités tertiaires Silic Rungis, le marché d'intérêt national (MIN) de Rungis, le centre commercial de Belle-Epine et la zone d'activités SENIA.

La plus importante opération immobilière en cours sur l'aéroport de Paris-Orly est celle de Cœur d'Orly, qui a pour vocation de créer un quartier d'affaires qui soit un véritable espace de vie, à proximité immédiate des terminaux de l'aéroport Paris-Orly.

Cœur d'Orly sera desservi par les moyens de transports en commun (Orlyval-RER B) et en particulier, par le projet de tramway T7 Villejuif-Juvisy, déjà déclaré d'utilité publique, et le projet d'une nouvelle gare TGV sur la plate-forme. La première tranche de ce projet consistera en la construction de 160 000 m² dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de village de marques, commerces de proximités, restaurants, espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4 étoiles. Le projet a été conçu par Jean-Michel Wilmotte en qualité d'architecte coordonnateur et le paysagiste Philippe Thébaud.

La stratégie de développement et de commercialisation vise d'une part à positionner ce nouveau quartier d'affaires comme un lieu de référence dans le paysage immobilier francilien avec une offre tournée vers les grands utilisateurs (y compris pour les demandes supérieures à 30 000 m²), notamment les groupes internationaux. Elle vise d'autre part à atteindre à court terme la masse critique de bureaux suffisante permettant de développer une large offre de commerces et services, différenciant ce programme de ceux des concurrents.

Le permis de construire des premiers immeubles de bureaux (phase 1A) d'environ 70 000 m² de bureaux a été obtenu fin 2009. Leur livraison, conditionnée à leur commercialisation devrait intervenir environ 2 ans après la signature des baux. Ces immeubles répondront aux normes BBC-Effinergie et seront raccordés à la géothermie.

Aéroports de Paris est co-investisseur à 50 % du projet de bureaux et commerces, aux côtés du groupement Altarea/Foncière des Régions. Ce projet représente un investissement total pour les parties-prenantes d'environ 450 millions d'euros. Par ailleurs, les commercialisateurs sont BNP Paribas Immobilier, CBRE et Keops.

L'escale

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	187,0	196,3	- 4,7 %
EBITDA	(2,5)	(10,8)	- 76,6 %
Résultat opérationnel courant	(4,8)	(13,4)	- 63,9 %

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

Cadre juridique

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

Elles sont en pleine concurrence pour les services aux passagers (assistance administrative au sol et supervision, enregistrement des passagers, transport au sol) et certains services à l'avion (nettoyage, approvisionnement en carburant, entretien en ligne, opérations aériennes et administration des équipages, commissariat). Pour les opérations en piste, le traitement des bagages, le transfert du fret et courrier et le transport du terminal à l'avion, au moins un intervenant indépendant du gestionnaire de l'aéroport et de la compagnie dominante doit être autorisé à offrir ces services pour chaque terminal. Il est alors désigné par l'État, 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'État. Un, voire deux opérateurs indépendants sont actifs sur chacun des terminaux des aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, à l'exception des terminaux exclusivement utilisés par Air France et ses

partenaires de l'alliance SkyTeam (terminaux CDG 2C, 2E et 2F) où Air France s'auto-assiste ou assiste ses partenaires.

Le marché

Sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, 65 % du marché de l'assistance en escale est détenu par l'assistance Air France, qui s'auto-assiste et rend cette prestation de service à ses partenaires de l'alliance SkyTeam. Sur les 35 % restant qui représentent un marché d'environ 400 millions d'euros, le groupe Aéroport de Paris représente un tiers des parts de marché [(1)].

Le groupe Aéroports de Paris est par ailleurs membre d'Aviance, une alliance mondiale de prestataires d'assistance en escale, forte de 11 membres et présente dans 18 pays sur plus de 120 aéroports dans le monde.

Stratégie de l'assistance en escale

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

Cette concurrence forte s'exerce dans un marché globalement peu dynamique, ayant subi, par ailleurs la crise dès la mi-2008. Les compagnies aériennes, elles aussi, touchées par la crise ont vu leurs activités régresser à un niveau inférieur à celui ayant fait suite aux événements de septembre 2001, IATA évaluant pour le secteur une perte de 9,4 milliards de dollars pour l'exercice 2009. La pression sur les prix des prestations en escale qui en résulte, ainsi que les objectifs prioritaires d'utiliser les nouvelles technologies (la dématérialisation des billets, l'auto-enregistrement des passagers) pour réduire leurs volumes d'assistance au sol, créent de nouvelles contraintes pour les opérateurs d'assistance en escale. Enfin, dans un contexte de forte concurrence entre elles, notamment du fait de la montée en puissance des compagnies à bas coûts sur les destinations européennes, le regroupement des compagnies aériennes en alliances est également un moyen pour elles d'améliorer leur pouvoir de négociation face aux prestataires de service d'assistance en escale.

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a décidé en 2007 de regrouper l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts. Ce regroupement a entraîné la fin de l'activité d'assistance en escale exercée directement par la société Aéroports de Paris en avril 2009. Aéroports de Paris, détenteur des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes, sous-traite entièrement l'exécution des contrats à Alyzia. Détenteur de près de 30 % de part de marché, le Groupe entend demeurer un acteur de référence de l'assistance en escale sur les plates-formes parisiennes, avec une présence multi aérogares et un bon rapport qualité prix.

Autres activités

Le segment « autres activités » rassemble l'ensemble des activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris, qui opèrent dans des domaines aussi variés que la gestion ou la conception d'aéroports ou la téléphonie.

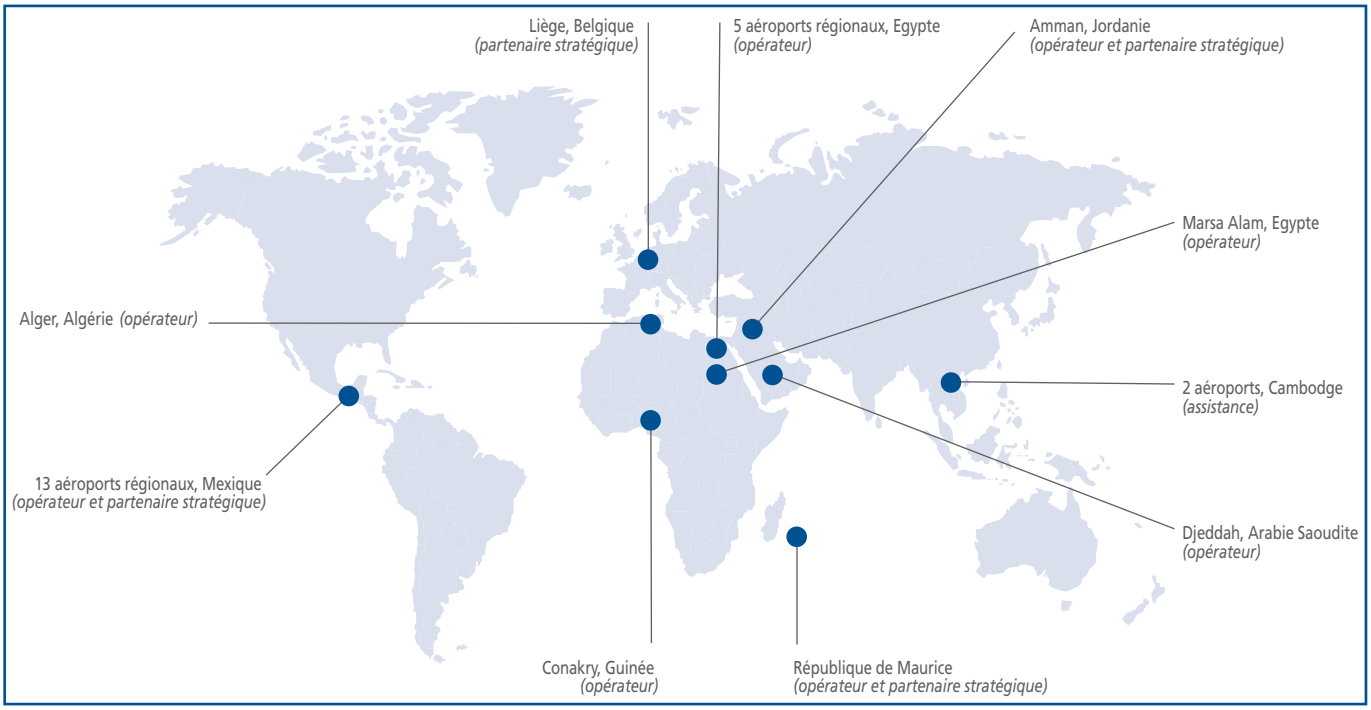
	Chiffre d'affaires		EBITDA		Résultat opérationnel courant	
(en millions d'euros)	2009	2009/2008	2009	2009/2008	2009	2009/2008
TOTAL	**251,8**	**+ 17,9 %**	**22,7**	**- 22,0 %**	**6,8**	**- 54,0 %**
ADPI	117,9	+ 10,9 %	6,4	- 4,4 %	5,7	- 6,6 %
Hub télécom	116,8	+ 29,2 %	15,7	- 27,7 %	0,8	- 90,6 %
Aéroports de Paris Management	11,2	- 14,5 %	1,3	- 3,5 %	1,2	- 6,1 %
Aéroports de Paris SA	5,8	+ 56,2 %	(0,4)	+ 24,4 %	(0,6)	+ 32,2 %

(1) Source : Aéroports de Paris.

Aéroports de Paris Management

Présentation

Détenu par à 100 % par Aéroports de Paris, Aéroports de Paris Management a pour activité la gestion d'aéroports et la prise de participation dans des sociétés aéroportuaires. La présence du Groupe dans le monde est illustrée par la carte suivante :



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

- Mexique : détention de 25,5 % de la société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria (SETA), qui elle-même détient 16,7 % de la société holding du Groupo Aeroportuario del Centro Norte (GACN) qui contrôle 13 aéroports du nord et du centre du Mexique, parmi lesquels l'aéroport international de Monterrey. Parallèlement, SETA a conclu en 2000 avec GACN un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. En 2009, les aéroports gérés par GACN ont accueilli 11,5 millions de passagers ;
- Belgique : détention de 25,6 % de la société belge Liège Airport qui gère l'aéroport de Liège-Bierset. Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé en 1999 un contrat de gestion d'une durée de 15 ans. Avec 482 000 tonnes de fret en 2009, l'aéroport de Liège-Bierset est la 7e plate-forme européenne en matière de fret et dispose de réserves de capacité significatives. Il a accueilli 357 000 passagers en 2009 ;
- Guinée : détention de 29 % de la société guinéenne de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry (SOGEAC) assortie d'un contrat d'assistance technique d'un an renouvelable pour la gestion de l'aéroport. Aéroports de Paris Management accompagne notamment la SOGEAC dans les travaux de rénovation et d'extensions de ses installations. L'aéroport a accueilli 250 000 passagers en 2009 ;
- Arabie Saoudite : détention de 5 % de la société saoudienne Matar chargée de l'exploitation et de la maintenance du terminal Hajj de l'aéroport de Djeddah. D'une capacité portée après rénovation et extension à 6 millions de passagers par an, ce terminal accueille les pèlerins pendant le mois du grand pèlerinage (Hajj) mais aussi tout au long de l'année pour le petit pèlerinage (Oumra). Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé en 2007 un contrat d'assistance technique d'une durée de 5 ans renouvelable avec la société Matar pour assurer l'exploitation du terminal. Le trafic 2009 y a atteint 4,5 millions de passagers ;
- Jordanie : détention de 9,5 % de la société jordanienne AIG, société concessionnaire de l'aéroport Queen Alia International Airport (QAIA) à Amman. D'une durée de 25 ans, le contrat de concession prévoit le réaménagement du terminal existant et la construction d'un terminal supplémentaire d'une capacité de 9 millions de passagers. Parallèlement, Aéroports de Paris Management détient à 100 % la société jordanienne Jordan Airport Management (JAM) chargée de l'exploitation du terminal pour la durée de la concession. En 2009, l'aéroport a accueilli 4,7 millions de passagers ;
- République de Maurice : participation de 10 % dans la société ATOL (Airport terminal Operations limited), société concessionnaire du nouveau terminal de l'aéroport International de la République de Maurice. D'une durée de 15 ans, le contrat de concession prévoit la construction et la gestion du nouveau terminal d'une capacité de 4 millions de passagers qui se substituera à l'existant. Parallèlement, Aéroports de Paris Management a signé en août 2008 avec ATOL un contrat de management venant à échéance en 2015 pour l'assister dans la construction du nouveau terminal puis en assurer la mise en service et la gestion. En 2009, l'aéroport a accueilli 2,5 millions de passagers.

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

- Égypte : contrat d'exploitation portant sur la gestion de 5 aéroports régionaux internationaux (Sharm el-Sheikh, Hourghada, Louxor, Assouan et Abou Simbel), entré en application en 2005 pour 6 ans. Ces aéroports ont accueilli 18 millions de passagers en 2009 ;

- Algérie : contrat d'assistance technique à l'exploitation de l'aéroport international d'Alger, entré en application fin 2006 pour 4 ans, renouvelable un an. L'aéroport a accueilli 4,5 millions de passagers en 2009 ;
- Cambodge : contrat d'assistance technique à l'exploitation des aéroports internationaux de Phnom Penh et de Siem Reap, conclu en 2005 pour une durée initiale de 3 ans et renouvelé fin 2009 pour un an. Ces aéroports ont accueilli un trafic de 3,0 millions de passagers en 2009.

Stratégie

La stratégie du groupe Aéroports de Paris en matière de prises de participations dans des aéroports à l'étranger est de développer, en fonction des opportunités qui se présenteront, une présence contrôlée à l'international qui préserve des relais de croissance future pour le Groupe dans un souci permanent de création de valeur. Au titre de l'accord conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group en 2008, les deux groupes s'engagent, sauf à ce que l'une des deux sociétés déclare explicitement ne pas être intéressée, à poursuivre ensemble, les projets qui se présenteront. Pour ce qui concerne Aéroports de Paris, les projets pourront être menés à travers Aéroports de Paris Management.

Aéroports de Paris Management interviendra, soit en coordination avec Schiphol Group, soit seul, en général via des participations minoritaires de préférence sur des aéroports en Europe (France comprise), ou dans des pays de l'OCDE. Elle accordera également une attention particulière aux pays au fort potentiel de développement que sont le Brésil et la Chine. Aux prises de participations minoritaires seront associés des contrats de gestion ou d'assistance technique justifiant de la compétence d'Aéroports de Paris (et éventuellement de Schiphol Group) en tant qu'opérateur aéroportuaire. Dans les pays où ne pourront pas être envisagées des prises de participation capitalistiques, Aéroports de Paris Management pourra, conjointement avec Schiphol Group, intervenir à travers des contrats de gestion ou d'assistance technique relevant de sa compétence d'opérateur.

Dans tous les cas, Aéroports de Paris Management sélectionnera les projets sur la base d'un objectif de rentabilité satisfaisant compte tenu du niveau de risque anticipé, respectera des règles claires de sélection afin de limiter les risques, recherchera des opportunités sur des aéroports qui disposent d'un important potentiel de croissance et sur lesquels il pourra apporter une forte valeur ajoutée en termes de compétences en exploitation aéroportuaire et prendra en considération les possibilités de synergies avec les autres filiales du groupe Aéroports de Paris intervenant à l'international.

ADPI

Présentation

Détenu à 100 % par Aéroports de Paris, ADPI 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 et équipements présentant des problématiques de gestion de flux complexes, telles que les aérogares et les grandes installations sportives et culturelles. Elle intervient à toutes les étapes des projets que ses clients souhaitent concrétiser :

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

ADPI, qui intervient principalement en milieu aéroportuaire, diversifie son activité pour exploiter au mieux toutes ses compétences et sa présence commerciale. Elle intervient essentiellement à l'international, où elle déploie des implantations, au cœur de ses marchés les plus denses (Dubai, Oman, Jeddah, Doha, Bogota, Beyrouth). En particulier, la filiale ADPIME, basée au Liban, lui permet de fournir des solutions complètes à ses clients régionaux, en réduisant le recours à la sous-traitance locale.

Sur le plan commercial, l'année 2009 a été une nouvelle fois excellente avec un carnet de commandes signées au 31 décembre 2009 d'environ 243 millions d'euros dont 90 millions d'euros gagnés en 2009.

Les principaux contrats menés en 2009 ont été :

- à Dubai, conception et supervision du satellite 3, le terminal 3 et le satellite 2 ayant été mis en service fin 2008/début 2009. Supervision d'un hangar de la base de maintenance de la compagnie Emirates, études et supervision du nouvel aéroport (Al Maktoum Airport) : terminal passagers, tour de contrôle, terminal aviation d'affaires ;
- au Qatar, développement du nouvel aéroport (études et supervision) ;
- à Oman, développement des aéroports de Seeb et Salalah et de cinq aéroports régionaux en tant que Maître d'Ouvrage Délégué ;
- en Libye, études supervision et management de projets de Tripoli, Benghazi et Sebah ;
- en Arabie Saoudite, études de la nouvelle zone terminale de Jeddah (900 000 m² dont 750 000 m² pour le terminal). Supervision de la fin des travaux du terminal Hajj, du terminal de l'Aviation générale et de la réhabilitation des aérogares Nord et Sud.

En dehors du Moyen-Orient et de la Libye, ADPI assure les études d'un nouveau terminal à Bogota en Colombie, les études de l'aéroport de l'Ile de Pâques au Chili ainsi que des études de développement du Plan Masse de l'aéroport de Santiago (Chili). 2009 a vu la fin des travaux de l'Ambassade de France à Tokyo ainsi que des études du Siège de la Commission Européenne, toujours à Tokyo.

Enfin, un important contrat pour l'étude d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire complète près de Kerbala en Irak (Middle of Euphrate Airport) a été signé en novembre 2009.

Stratégie

ADPI est l'un des bureaux d'étude leader sur son domaine au niveau mondial et l'un des plus importants bureaux d'étude d'ingénierie en France. La stratégie de développement d'ADPI s'articule autour des trois axes suivants :

- maîtriser sa croissance en vue de mieux amortir les frais généraux et les coûts de développement liés aux projets ;
- densifier son intervention auprès de ses meilleurs clients en particulier dans le golfe persique, tout en se déployant dans les régions stables présentant des risques faibles (France, Europe de l'Ouest et Japon) et dans les marchés en fort développement (tels que l'Asie et l'Europe de l'Est), et les pays émergents de l'Amérique Latine (Mexique, Brésil, Chili, Colombie, Pérou) ;
- valoriser son expertise spécifique sur des secteurs rentables (conseil en développement aéroportuaire, infrastructures aéronautiques, tours de contrôle, expertise sur les systèmes bagages, les systèmes de sécurité,

les systèmes d'information aéroportuaire) tout en continuant d'œuvrer sur les marchés qui ont fait sa notoriété (aérogares importantes, bâtiments industriels aéroportuaires et infrastructures complexes).

Hub télécom

Présentation

Détenu à 100 % par Aéroports de Paris, Hub télécom, conçoit, déploie, opère et supervise des solutions de communication, de transmission d'information et de mobilité. Hub télécom est présent sur 3 secteurs d'activité :

- la gestion sous concession de l'ensemble des télécoms de sites dits « complexes », comme les aéroports, les ports, les parcs d'exposition, les centres de congrès ou les zones logistiques. C'est par exemple le cas au parc des expositions de Paris-Versailles (PEPV) dont Hub télécom gère depuis 2004 les télécommunications pour le compte de Viparis, et dont le contrat a été reconduit en 2009. À l'étranger, Hub télécom est par exemple présente au Maroc à travers Cires Télécom, une joint venture qui opère les télécoms du nouveau port containers de Tanger et des zones franches qui l'entourent. Sur l'ensemble de ces sites, Hub télécom pourvoit aux besoins de transmission des informations métier des entreprises qui y sont installées, au premier rang desquelles les compagnies aériennes, les services publics (douane, police, aviation civile), les sociétés d'assistance en escale, les acteurs de la logistique, et tous les fournisseurs de services aux passagers ou au public (opérateurs de commerces, organisateurs de salons, exposants, services à la personne, etc.). Hub télécom assure le déploiement d'infrastructures hautement sécurisées et à forte criticité opérationnelle, leur gestion et leur supervision sous contrainte d'engagements de niveau de service (« SLA ») et la fourniture de services voix-données opérés. L'activité « télécoms » est certifiée ISO 9001 ;
- la géolocalisation et la fourniture de solution de gestion des ressources mobiles (principalement les véhicules et les engins) des clients professionnels. D'abord développée en milieu aéroportuaire, cette activité a connu un fort développement en 2009 par l'acquisition à 100 % de Masternaut International et de ses filiales (« Masternaut »), leader européen des services télématiques. Masternaut équipe environ 110 000 véhicules, dans neuf pays européens et dans des secteurs aussi variés que les services, le transport de personnes, la propreté, le ramassage des ordures, les *utilities*, la construction et le transport et la logistique. Les solutions offertes par Masternaut permettent aux entreprises clientes, la localisation et la communication avec les équipes commerciales, techniques ou d'intervention sur le terrain, le management des flottes de véhicules et le suivi des paramètres clés d'exploitation, l'assistance et la protection des biens et des personnes. Masternaut détient des participations minoritaires au capital de certains de ses distributeurs en Europe. En décembre 2009, Masternaut a également acquis 100 % du capital de son distributeur britannique, la société Masternaut Three X, basée à Leeds ;
- la traçabilité et la mobilité. Depuis 2007, Hub télécom détient 100 % de la société Hub télécom région, leader français des solutions, code-barres à travers ses 7 agences dans des grandes villes de l'hexagone. À ce titre HTR équipe tous les grands noms de la logistique et de la distribution en systèmes de lecteurs code-barres portables pour leurs techniciens, leurs préparateurs de colis ou leurs manutentionnaires. HTR leur fournit également les réseaux Wifi permettant la mise en relation de ces terminaux avec les logiciels de préparation de commande et de gestion de flotte. Enfin, HTR leur rend des services de gestion de flottes de terminaux ainsi que la mise à disposition d'équipes en période d'inventaires. HTR investit désormais le champ de la technologie RFID, qui est complémentaire du code à barres, grâce à l'usage d'étiquettes radio (tags RFID), permettant des lectures à distance ou en masse ainsi que le stockage d'une information réinscriptible.

Stratégie

À la convergence des trois métiers du groupe (les télécoms, la géolocalisation et la traçabilité), la mobilité professionnelle est au cœur de la stratégie de Hub télécom. Le groupe se fixe pour ambition d'être en mesure de répondre à l'ensemble des besoins de ses clients et de les accompagner sur le marché européen, à travers une offre de bout en bout (« *end-to-end* ») qui maximise l'efficacité de leurs ressources sur le terrain. Cette stratégie, qui capitalise sur le double héritage d'opérateur (sous forte contrainte d'exploitation, de supervision et d'engagements de service) et d'intégrateur (expertise d'ingénierie, réactivité, proximité), fait de Hub télécom un acteur de référence sur son marché.

ENVIRONNEMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

La convention de Chicago

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

Réglementation communautaire

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

- le règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, qui organise la libéralisation du transport aérien en Europe ;
- le règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires ;
- la directive n° 96/67/CE du 15 octobre 1996, qui a imposé l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale ;
- le règlement (CE) n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 modifié relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté du transport aérien, auquel doit se substituer, le 29 avril 2010, le règlement (CE) n° 800/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
- la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Législation nationale

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

Réglementation relative aux redevances

Voir paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ».

Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique

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

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

Travaux sur les aérodromes

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

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

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

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

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

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

Propriété des actifs d'Aéroports de Paris

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

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

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

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

Enfin, il existe un espace protégé autour des plates-formes, dans lequel sont établies des restrictions aux droits de construire, prévues notamment par les plans d'exposition au bruit destinés à limiter à terme le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores par l'institution d'une maîtrise de l'urbanisation [1].

Législation en matière de sécurité aéroportuaire

Aéroports de Paris est titulaire des certificats de sécurité aéroportuaires nécessaires pour l'exploitation des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, délivrés en 2006 pour une durée de cinq ans. La société est tenue d'assurer un service de prévention du péril animalier dont l'objet est d'adopter les mesures propres à éviter les collisions entre les aéronefs et les animaux, dont les oiseaux. Elle est également tenue d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

Attribution des créneaux horaires

Un créneau horaire est une autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage. Les créneaux horaires ne sont pas attachés aux lignes mais aux transporteurs et sont attribués gratuitement. Un coordonnateur est chargé de

(1) Voir chapitre 6 « Données environnementales ».

distribuer les créneaux horaires selon les règles suivantes : tous les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a utilisés pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils lui ont été attribués (règle dite du grand-père ou « *use-it-or-lose-it* ») et s'il les demande à nouveau pour la saison équivalente suivante. Les créneaux horaires restant disponibles (rendus par les transporteurs ou nouvellement créés), sont regroupés dans un « pool » et attribués pour moitié aux nouveaux arrivants et pour moitié aux transporteurs déjà présents sur l'aéroport. Pour l'aéroport de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle qui sont des aéroports dits « coordonnés », le coordonnateur est l'association COHOR, l'Association pour la Coordination des Horaires, dont les membres sont Aigle Azur, Air Caraïbes, Air France, Airlinair, Air Méditerranée, Britair, CCM Airlines, Corse Air International, Europe Airpost, L'avion, Régional Compagnie Européenne, Transavia, XL Airways France, Aéroports de Paris, Aéroport de Lyon-Saint Exupéry et Aéroport de Nice-Côte d'Azur.

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

Le cahier des charges

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

- procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aérodrome et peut procéder à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérodromes, après avis de ce transporteur aérien et, en cas de changement d'aérodrome, avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile ;
- assure l'accès et la circulation sur les aérodromes ainsi que l'accueil de certaines catégories de passagers, l'organisation d'un service de secours comprenant une permanence médicale, la diffusion des informations utiles aux passagers et au public et la réalisation d'enquêtes auprès des passagers. En cas de retards importants ou de perturbations du trafic, Aéroports de Paris doit mettre en place des moyens permettant de porter assistance aux passagers ;
- aménage les aéroports de telle manière que les besoins des transporteurs aériens, de leurs prestataires d'assistance en escale et des services de l'État en locaux et installations directement nécessaires à leurs activités puissent être satisfaits dans des délais raisonnables. Aéroports de Paris établit les consignes d'exploitation des installations et les horaires d'ouverture des aérodromes ;
- fournir au prestataire de services de navigation aérienne, en complément des services aux administrations de l'État, des prestations spécifiques, selon des modalités fixées par convention et présentées en annexe 1 ;
- est en charge des inspections sur les pistes et les voies de circulation avions, des mesures de contrôle d'adhérence et de taux de glissance sur les pistes, et, dans certaines conditions, de la régulation des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic ;
- désigne des agents habilités à veiller au respect des règles de police des aérodromes et des règles de stationnement sur les aéroports et doit également procéder aux aménagements propres à renforcer la sécurité, qu'il s'agisse de l'éclairage ou des dispositifs de vidéosurveillance ;
- assure, à la demande du ministre chargé de la santé, l'application de certaines réglementations sanitaires et fournit, dans les mêmes conditions, une information adaptée aux passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie ;
- assure l'application de la réglementation environnementale et est chargé à ce titre de la réalisation des mesures de bruit et des mesures relatives aux polluants atmosphériques, aux rejets d'eaux pluviales et d'assainissement ;
- délivre les autorisations d'activité sur les aéroports aux prestataires d'assistance en escale, aux transporteurs aériens qui s'auto-assiste, ainsi qu'aux autres entreprises qui exercent une activité industrielle, commerciale ou artisanale.

Le cahier des charges donne à l'État les moyens d'être informé sur la situation économique et financière de l'entreprise, notamment pour assurer le suivi de l'exécution du contrat de régulation économique. L'État exerce également un contrôle de l'usage que fait la Société des terrains et immeubles dont elle a la propriété, afin notamment de garantir la bonne exécution des missions de service public qui lui sont confiées [(1)].

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.

Autres réglementations

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

Aéroports de Paris a été désignée en tant qu'opérateur d'importance vitale et est soumise à ce titre à des obligations particulières au titre de la défense nationale.

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

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

(1) Voir paragraphe du chapitre 6 « Propriété des actifs ».

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

Données environnementales

La politique environnementale

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

- l'intégration systématique de l'environnement dans toutes ses activités par application de la norme internationale ISO 14001 sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget certifiées respectivement depuis 2001, 2002 et 2005, ainsi que l'héliport de Issy-les-Moulineaux, certifié en juin 2009 ;
- l'engagement d'agir en acteur responsable par la maîtrise des émissions polluantes ;
- la prévention des risques de pollution collectifs ;
- la promotion des bonnes pratiques environnementales auprès de ses partenaires et des parties prenantes riveraines à travers les Clubs des Partenaires Environnement présents sur les trois principales plates-formes et les Maisons de l'Environnement et du Développement Durable installées sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et qui offrent un ensemble d'espaces de consultation autour des thèmes d'intérêt des riverains.

Dans le cadre de la certification ISO 14001, Aéroports de Paris propose à l'ensemble des salariés un catalogue de formations environnementales. En 2009, plus de 11 200 heures de formation ont été consacrées à l'environnement. Aéroports de Paris également rédigé et signé avec 14 partenaires professionnels une charte de sensibilisation à l'environnement des personnels intérimaires.

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

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a mis en œuvre et fait renouveler la certification en 2009 du Système de Management Intégré (SMI), intégrant notamment l'environnement.

Mesures prises pour le respect de l'équilibre biologique

Aéroports de Paris dispose de stations de traitement des eaux pluviales pour les plates-formes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Elles permettent de traiter si besoin les eaux de surface et de répondre aux exigences réglementaires de rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel. Le Laboratoire d'Aéroports de Paris assure la surveillance de la qualité des eaux pluviales sur les aéroports parisiens. Cette surveillance continue permet de gérer les éventuelles pollutions et d'éviter tout rejet non conforme au milieu naturel. Les eaux usées produites sur les plates-formes d'Aéroports de Paris sont collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement départemental.

Sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, une procédure d'auto-surveillance des rejets d'eaux usées issues des différentes activités et industries de la zone aéroportuaire est en place.

La qualité de la nappe phréatique est également régulièrement mesurée sur les trois principales plates-formes : la nappe phréatique est globalement de très bonne qualité, quelques pollutions, très localisées, détectées par ce suivi ont fait l'objet de traitements adéquats.

Le suivi environnemental de la qualité des sols est assuré par le laboratoire d'Aéroports de Paris. Il a permis de s'assurer de l'absence de pollution sur la majorité des sites et du traitement de la pollution sur les sites dont la pollution était déjà connue.

Le stockage et la distribution du kérosène des avions sont assurés par des sociétés extérieures propriétaires des cuves et de l'oléoréseau dont elles assurent la maintenance et l'exploitation. Ce réseau fait l'objet d'un contrôle d'étanchéité quotidien. Ces lieux sont soumis à la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). À ce titre, les installations font régulièrement l'objet d'audits qualité et de conformité par la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

Aéroports de Paris exploite des ICPE soumises à autorisation répondant à des prescriptions spécifiques définies par arrêté préfectoral comme les centrales énergétiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget au titre de leurs activités de combustion et de réfrigération. Au titre des prescriptions des arrêtés d'exploitation de ces centrales, le Laboratoire d'Aéroports de Paris assure la surveillance en continu des rejets atmosphériques des centrales. Un bilan de fonctionnement annuel communiqué aux autorités locales rend compte de leur conformité. Aéroports de Paris exploite également des ICPE soumises à déclaration se conformant à des prescriptions générales définies par arrêtés ministériels, telles que accumulateurs de charge et installations de combustions ou de remplissage de liquides inflammables. La politique de prévention mise en œuvre s'appuie sur une expertise interne, des audits d'évaluation de la conformité réglementaire dans le cadre des Systèmes de Management de l'Environnement et des contrôles réglementaires réguliers des pouvoirs publics (DRIRE ou STIIC, Service Technique des Inspecteurs des installations classées). Aucune entité du Groupe n'exploite d'installation classée susceptible de créer des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement (SEVESO seuil haut).

Mesures prises pour limiter les nuisances sonores

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

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

Dans le cadre de cette procédure, Aéroports de Paris assure la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation présentés par les riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly dont le logement est construit sous l'emprise d'un Plan de Gêne Sonore (PGS). La Société est chargée de réceptionner les nouvelles demandes d'aides, les instruire, les présenter aux commissions locales compétentes qui sont consultées sur l'octroi des aides, et verser aux riverains les aides financières qui leur sont attribuées pour des diagnostics puis des travaux d'insonorisation. Aéroports de Paris a mis en place un service dédié au programme d'aide aux riverains, qui accompagne les riverains à chaque étape de leur dossier. En 2009, 2 509 dossiers d'aide à l'insonorisation ont été traités, et une procédure permettant aux riverains de bénéficier gratuitement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage a été mise en place.

Enfin, Aéroports de Paris met à disposition du public la visualisation des trajectoires aériennes au moyen de l'outil Vitrail (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne), disponible dans les maisons de l'environnement et du développement durable de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Le dispositif est également mis à disposition, sous convention, par les communes qui le souhaitent. Fin 2009, 21 communes possèdent ce terminal.

En 2009, les dépenses pour prévenir les conséquences de l'activité du Groupe sur l'environnement ont représenté, 3,9 millions d'euros au titre de la surveillance environnementale (bruit, eau, air) contre 3,8 millions en 2008. Les actions environnementales ont essentiellement consisté en des aménagements paysagers, le traitement des eaux pluviales et la collecte et l'élimination des déchets banals et dangereux.

En 2009, aucune indemnité n'a été versée au cours de l'exercice en exécution d'une décision judiciaire de nature environnementale. Aucune action de réparation significative n'a été nécessaire en raison de dommages causés à l'environnement.

Lutte contre le changement climatique

En tant que producteur d'énergie exploitant des sites de combustion de plus de 20 MW, Aéroports de Paris est soumis à la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. Au titre du plan national d'allocation des quotas d'émission de gaz à effet de serre, les quotas annuels alloués à Aéroports de Paris sont de 189 935 tonnes pour la période 2005-2007 et 181 239 tonnes pour la période 2008-2012.

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

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

Ces engagements font l'objet d'un bilan annuel transmis à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

La politique de développement durable

La politique de développement durable repose sur trois axes : exceller dans le management environnemental de pollutions générées par Aéroports de Paris, renforcer la prise de conscience des intérêts communs entre le Groupe et les collectivités territoriales environnantes et travailler à rendre le développement d'Aéroports de Paris acceptable et attractif auprès de nos diverses parties prenantes.

Elle est évaluée par une agence de notation extra-financière indépendante sur l'ensemble des domaines ou partiellement, en alternance tous les deux ans. Pour 2007, Aéroports de Paris a obtenu la note A+. En 2008, cette note a été confirmée lors de l'évaluation partielle, et le périmètre de la notation extra-financière étendu aux filiales ADPI, Aéroports de Paris Management et Hub télécom. À la suite de l'appel d'offres lancé en 2008 pour renouveler le prestataire réalisant la notation extra-financière, l'agence VIGEO a été choisie en septembre 2009 pour succéder à BMJ ratings. En raison de ce changement, et pour se caler sur les échéances du plan stratégique 2006-2010, une notation partielle a été effectuée en 2009, portant sur les domaines de la gouvernance, l'environnement et l'engagement sociétal ; une notation complète sera réalisée en 2010, année clôturant le plan quinquennal, et sera consolidée au niveau Groupe. VIGEO a noté une progression au global pour les trois domaines en 2009 par rapport à 2008 qui se situent tous au niveau 3, reflétant un engagement jugé probant, des preuves significatives et concordantes de maîtrise des facteurs managériaux ; et un degré d'assurance raisonnable de maîtrise des risques.

S'agissant de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental, a remis en décembre 2008 un rapport de recommandations pour l'élaboration d'une charte de développement durable. Ce rapport préconise une série de mesures dont la plupart entérinent les dispositifs réglementaires issus du Grenelle de l'environnement et les actions menées par Aéroports de Paris et propose de nouveaux organes de gouvernance orientés vers les relations avec les parties prenantes ainsi que la création de pôles spécifiques afin de dynamiser la promotion du territoire. Aéroports de Paris a participé en 2009 aux groupes de travail mis en place pour l'application des préconisations de ce rapport.

Objectifs des filiales en matière de développement durable

En 2008, le périmètre de notation extra-financière a été étendu à trois filiales : ADPI, Aéroports de Paris Management et Hub télécom.

En 2009, un réseau rassemblant le responsable du développement durable de chacune des filiales et la Direction de l'environnement et du développement durable d'Aéroports de Paris a été créé. Chaque filiale, prenant en compte les axes d'amélioration issus de l'audit de notation, a ainsi défini en 2009 son plan d'action en matière de développement durable. Celui-ci porte sur l'environnement, les ressources humaines et le comportement sur les marchés et est fondé sur la déclinaison de la politique d'Aéroports de Paris à la filiale concernée. Il est prévu que les plans d'actions soient révisés chaque année et qu'un nouvel exercice d'audit de notation extra-financière ait lieu en 2010.

Notamment pour ce qui concerne l'étranger, ADPI et Aéroports de Paris Management intègrent une problématique environnementale dans leurs offres et dans leurs marchés. Par ailleurs, en 2009, les aéroports d'Amman et d'Alger, gérés par Aéroports de Paris Management, ont obtenu la certification ISO 14 001.

Indicateurs environnementaux

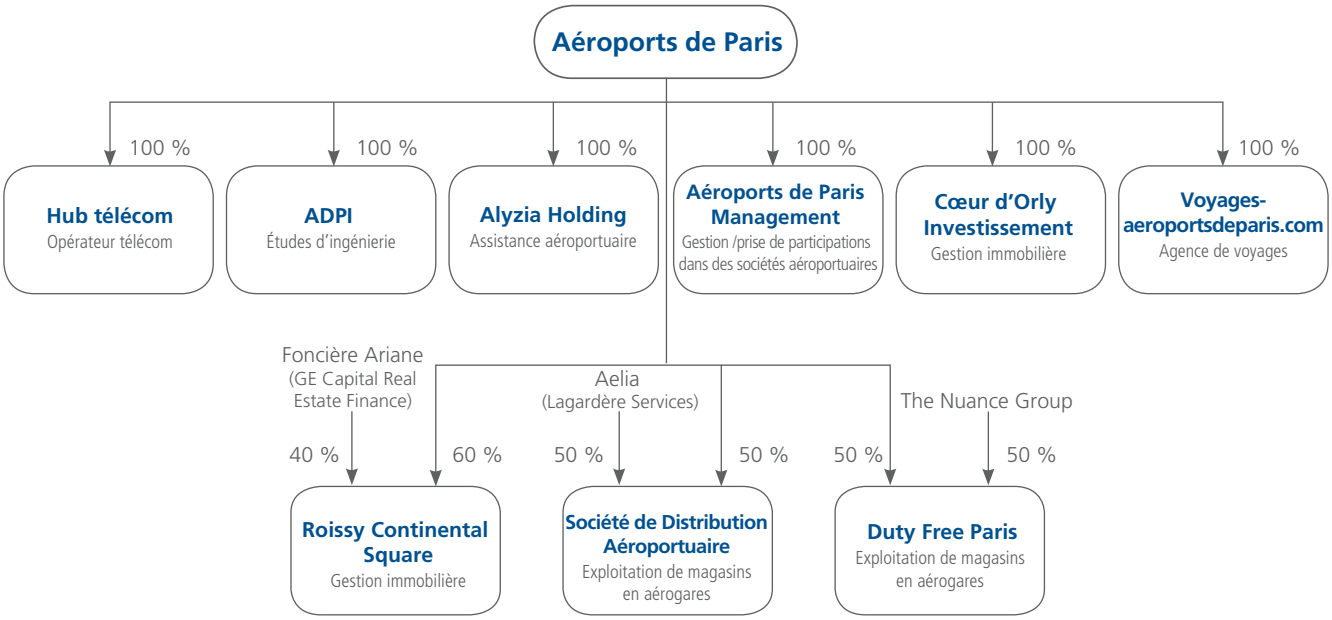
Ces chiffres concernent les consommations propres à La société Aéroports de Paris ainsi que les consommations relatives aux tiers installés sur ses aéroports.

	2009	2008
Consommation d'eau potable (en m³) :	**2 823 493**	**3 125 819**
Paris-Charles de Gaulle	2 252 227	2 436 104
Paris-Orly	474 074	595 485
Paris-Le Bourget	97 192	94 230
Consommation gaz (en MWh PCS) :	**760 968**	**781 203**
Paris-Charles de Gaulle	626 717	639 006
Paris-Orly	107 554	115 174
Paris-Le Bourget	26 697	26 881
Consommation électrique (en MWh) :	**473 175**	**486 688**
Paris-Charles de Gaulle	339 075	346 910
Paris-Orly	101 491	108 720
Paris-Le Bourget	32 609	31 058
Production thermique (en MWh) :	**429 894**	**463 198**
Paris-Charles de Gaulle	306 345	323 700
Paris-Orly	123 549	139 498
Production frigorifique (en MWh) :	**150 563**	**155 269**
Paris-Charles de Gaulle	132 439	137 262
Paris-Orly	18 124	18 007
Émissions de CO_2 des centrales [1] (en tonnes) :	**143 271**	**144 459**
Paris-Charles de Gaulle	118 267	118 216
Paris-Orly	20 065	21 270
Paris-Le Bourget	4 939	4 973
Émissions de NO_x des centrales (en kg) :	**116 589**	**127 408**
Paris-Charles de Gaulle	92 297	101 883
Paris-Orly	21 178	22 390
Paris-Le Bourget	3 114	3 135
Volume Déchets Industriels Banals collectés (en tonnes) :	**53 505**	**59 113**
Paris-Charles de Gaulle	39 413	43 261
Paris-Orly	12 426	14 239
Paris-Le Bourget	1 666	1 613
Taux de valorisation des Déchets Industriels Banals collectés :		
Recyclés	17,0 %	43,2 %
Incinérés	73,6 %	53,9 %
Enfouis	9,4 %	2,9 %
Aide à l'insonorisation des riverains :		
Nombre de dossiers traités	2 509	3 471
Paris-Charles de Gaulle	1 695	1 652
Paris-Orly	814	1 819
Montants dépensés (en millions d'euros) :	**42,5**	**41,1**
Paris-Charles de Gaulle	27,3	23,8
Paris-Orly	15,2	17,3

(1) Volume vérifié par BVQI.

07 ORGANIGRAMME

Organigramme simplifié du Groupe au 22 mars 2010



Seules sont présentées dans l'organigramme ci-avant les participations dans les sociétés par actions détenues directement à 50 % et plus par Aéroports de Paris. L'intégralité des sociétés faisant partie du périmètre de consolidation du Groupe est mentionnée à la note 41 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

La majeure partie des activités du Groupe est exercée directement par Aéroports de Paris qui détient également les actifs essentiels pour l'activité du Groupe. Les activités d'Aéroports de Paris et de ses filiales les plus significatives sont décrites au chapitre 6, les éléments financiers concernant ces sociétés figurent au chapitre 9.

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

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2009, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan.

Les principaux flux entre Aéroports de Paris et ses filiales sont décrits dans les notes 5.5, 5.6 et 5.7 de l'annexe aux comptes sociaux, figurant au chapitre 20.

08 PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS

PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS 63
Actifs immobiliers et mobiliers dont Aéroports de Paris est propriétaire ou utilisateur 63
Remboursement à Aéroports de Paris des investissements engagés sur les biens transférés à l'État 63
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 64

CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES 64

PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS

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

À la date de dépôt du présent document de référence, les actifs immobiliers d'Aéroports de Paris se composent de terrains d'une superficie totale de 6 684 hectares qui ont été déclassés et attribués à Aéroports de Paris à compter du 22 juillet 2005 en application de l'article 2 de la loi n° 2005- 357 du 20 avril 2005. Sur cette surface, 4 977 hectares correspondent à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution des missions de service public ou au développement de celles-ci qui, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, font l'objet de la part du ministre chargé de l'aviation civile d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains, ainsi que les biens qu'ils supportent appartenant à Aéroports de Paris. Ces terrains sont délimités sur des plans annexés au cahier des charges [1]. Ils comprennent principalement des aires aéronautiques (pistes, voies de circulation et de stationnement des avions) et des aires de dégagement associées, ainsi que les bâtiments d'aérogare et leur terrain d'assiette.

Les actifs immobiliers du Groupe se composent également des infrastructures aéroportuaires (voiries, réseaux, etc.) et des terminaux passagers. Ces actifs sont décrits au paragraphe du chapitre 6 « Description des plates-formes d'Aéroports de Paris ». Le patrimoine immobilier d'Aéroports de Paris comprend par ailleurs des ouvrages et bâtiments construits sur ces terrains ou, parfois, sur des terrains qu'Aéroports de Paris est autorisé à occuper dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaires du domaine public ou de baux de droit privé. Aéroports de Paris occupe en particulier 7 hectares appartenant à la Ville de Paris pour l'exploitation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et 2 hectares nécessaires à l'implantation de balises ou de mesures du bruit qui sont loués à des propriétaires privés. Certains bâtiments ou ouvrages construits par des tiers sur des terrains dont Aéroports de Paris est propriétaire doivent lui revenir à la fin du contrat autorisant l'occupation du terrain. Les contrats conclus avant le changement de statut d'Aéroports de Paris ont été transférés à la société Aéroports de Paris en application de l'article 4 de la loi du 20 avril 2005.

Au 31 décembre 2009, la valeur nette des terrains et aménagements (immeubles de placement compris) s'élevait à 70,2 millions d'euros, les constructions à 5 235,2 millions d'euros et les installations techniques et autres à 557,4 millions d'euros. Les immobilisations corporelles et les immeubles de placement sont décrits aux notes 22 et 23 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

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

(1) Voir paragraphe du chapitre 6 « Propriété des actifs d'Aéroports de Paris ».

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

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

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

CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Des contraintes environnementales peuvent résulter des législations et réglementations mondiales (OACI), européennes ou nationales. À la date du dépôt du présent document de référence, ces contraintes sont compatibles avec l'utilisation actuelle et future des installations d'Aéroports de Paris. Seules des réglementations plus restrictives pourraient limiter les capacités d'utilisation des plates-formes d'Aéroports de Paris au-delà de ce qui est déjà le cas [(2)].

(2) Voir paragraphe du chapitre 4 « Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris ».

RFA

09 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT

CHIFFRES CLÉS 65

FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2009 66
Évolution du trafic 66
Tarifs des redevances 66
Ouverture du dernier quart rénové du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle 66
Lancement des activités de Duty Free Paris 66
Acquisition du groupe Masternaut 66
Continental Square 66

ANALYSE DES RÉSULTATS 2009 67
Comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris 67
Changement de segmentation 67
Analyse du compte de résultat 67
Analyse par segment 70

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009 ont été établis conformément au référentiel IFRS.

CHIFFRES CLÉS

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires (1)	2 633,4	2 527,0	+ 4,2 %
EBITDA (2)	883,0	848,0	+ 4,1 %
Résultat opérationnel courant (3)	518,4	501,1	+ 3,5 %
Résultat opérationnel	512,6	503,2	+ 1,9 %
Résultat financier	(113,9)	(88,7)	+ 28,4 %
Résultat net part du Groupe	269,5	272,6	- 1,1 %

(1) Produits des activités ordinaires.
(2) EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.
(3) Résultat opérationnel courant : résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants.

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2009

Évolution du trafic

Sur l'année 2009, le trafic passager a diminué de 4,7 % pour atteindre 83,0 millions de passagers contre 87,1 millions en 2008. Il a baissé de 4,9 % à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (57,9 millions de passagers) et de 4,2 % à l'aéroport de Paris-Orly (25,1 millions de passagers). En 2009, le trafic du 1er semestre a baissé de 6,4 % et celui du 2nd semestre 2009 de 3,0 % par rapport aux semestres équivalents de 2008.

Le *mix trafic* a évolué favorablement avec un trafic international hors Europe (35,8 % du total) qui a résisté relativement mieux que l'ensemble du trafic avec une baisse limitée à 3,5 %. Le trafic avec l'Europe hors France (41,4 % du total) a baissé de 5,9 %. Le trafic avec la métropole (19,1 % du total) a diminué de 4,9 %. Le taux de correspondance a augmenté de 0,3 point, à 24,7 %.

Les compagnies à bas coût (*low-cost*), qui ont représenté 12,1 % du trafic en 2009, ont vu leur nombre de passagers se stabiliser à 10,1 millions.

Le nombre de mouvements d'avions a baissé de 5,5 % à 738 600.

Tarifs des redevances

Les évolutions moyennes des tarifs des redevances principales et accessoires ont été les suivantes :

	Au 1er avril 2009	Au 1er avril 2008
Redevances principales	**+ 5,5 %**	**+ 3,8 %**
Redevance d'atterrissage	- 7,3 %	+ 1,6 %
Redevance stationnement	+ 20,0 %	+ 4,9 %
Redevance passager	+ 16,4 %	+ 5,0 %
Redevance carburant	- 100,0 %	+ 0,0 %
Redevances accessoires	**+ 5,3 %**	**+ 4,7 %**

Les évolutions de tarifs mentionnées dans le tableau ci-avant, ne tiennent pas compte de l'effet de l'intégration de la redevance de balisage dans la redevance d'atterrissage. En prenant en compte cette intégration, les tarifs de la redevance d'atterrissage évoluent en moyenne de - 2,0 %.

Ouverture du dernier quart rénové du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Le terminal 1 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a fait l'objet d'une importante opération de réhabilitation débutée en avril 2004, selon quatre phases de travaux affectant successivement un quart de l'aérogare. L'ouverture du dernier quart rénové a eu lieu en avril 2009. La capacité du terminal 1 est alors passée de 8,1 millions à 10,8 millions de passagers.

Lancement des activités de Duty Free Paris

Dédiée à la distribution d'articles de mode et d'accessoires dans les aéroports parisiens et détenue à parts égales par Aéroports de Paris et The Nuance Group, Duty Free Paris, a démarré ses activités début février 2009. Elle exploite, à fin décembre 2009, 29 boutiques dans les terminaux de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, sur une surface totale de 2 500 m². Elle a pour vocation d'exploiter à partir de 2012, une quarantaine de points de vente répartis sur environ 5 000 m² dont près de 50 % de création de nouvelles surfaces.

Acquisition du groupe Masternaut

Hub télécom, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris, a acquis le 8 avril 2009 la société Masternaut International et l'ensemble de ses filiales (le groupe Masternaut), leader européen de la géolocalisation et des services télématiques embarqués. Hub télécom a également acquis, le 1er décembre 2009, via le groupe Masternaut, Masternaut UK (distributeur de Masternaut au Royaume-Uni et en Irlande). Le groupe compte près de 350 employés.

Continental Square

Aéroports de Paris et GE Capital Real Estate France (par l'intermédiaire de sa filiale Foncière Ariane SAS) ont conclu le 30 novembre 2009 les accords définitifs de leur partenariat portant sur l'exploitation, via une société commune (Roissy Continental Square), de l'ensemble immobilier Continental Square situé sur la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. La surface totale de cet ensemble est de 50 000 m² et le loyer annuel s'établit à environ à 11 millions d'euros.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2009

Comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris

Le périmètre de consolidation est décrit en note 41 de l'annexe aux comptes consolidés. Les méthodes comptables sont présentées en note 4. Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés comparent les données de l'exercice 2009 aux données équivalentes de l'exercice 2008.

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires [1]	**2 633,4**	**2 527,0**	**+ 4,2 %**
EBITDA [2]	883,0	848,0	+ 4,1 %
Résultat opérationnel courant [3]	518,4	501,1	+ 3,5 %
Résultat opérationnel	512,6	503,2	+ 1,9 %
Résultat financier	(113,9)	(88,7)	+ 28,4 %
Résultat net part du Groupe	269,5	272,6	- 1,1 %

(1) Produits des activités ordinaires.
(2) EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.
(3) Résultat opérationnel courant : résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants.

Changement de segmentation

En application de la norme IFRS 8, une nouvelle segmentation des activités du Groupe a été mise en place à compter du 1er janvier 2009. Cette segmentation rend les publications du Groupe plus aisément comparables à celles de ses pairs européens, et notamment Schiphol Group. Elle a pour principaux effets :

- l'éclatement de l'ancien segment services aéroportuaires en deux nouveaux segments : « activités aéronautiques » et « commerces et services » ;
- le regroupement au sein du nouveau segment « commerces et services » de l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aérogares notamment). Les activités des filiales de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution Aéroportuaire, Duty Free Paris) se trouvent désormais dans ce segment ;
- la répartition des frais de siège, précédemment non affectés, sur les différents segments.

La segmentation comporte désormais 5 segments, contre 4 précédemment :

- activités aéronautiques : redevances aéronautiques, redevances spécialisées, taxe d'aéroport ;
- commerces et services : revenus commerciaux (y compris ceux des filiales de distribution commerciale en aéroports, Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris), locations en aérogares, parcs et accès, prestations industrielles ;
- immobilier ;
- escale et prestations annexes ;
- autres activités (diversification) : Hub télécom, ADPI et Aéroports de Paris Management.

Les données de l'année 2008 incluses dans le chapitre ont été retraitées selon la nouvelle segmentation.

Analyse du compte de résultat

Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**2 633,4**	**2 527,0**	**+ 4,2 %**
Activité aéronautique	1 429,5	1 352,1	+ 5,7 %
Commerces et services	869,7	867,9	+ 0,2 %
Immobilier	213,7	208,8	+ 2,3 %
Escale et prestations annexes	187,0	196,3	- 4,7 %
Autres activités	251,8	213,6	+ 17,9 %
Éliminations inter-segments	(318,2)	(311,6)	+ 2,1 %

Malgré le fléchissement du trafic, le chiffre d'affaires consolidé s'établit en 2009 en croissance de 4,2 % à 2 633,4 millions d'euros. Cette croissance a été soutenue par :

- le développement des infrastructures et des services : ouvertures de nouvelles infrastructures en 2008 (nouvelle jetée d'embarquement du terminal 2E et terminal régional 2G) et 2009 (fin de la rénovation du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) et création d'une redevance pour financer l'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite en juillet 2008 ;
- l'effet prix lié aux hausses des redevances intervenues au 1er avril 2008 et au 1er avril 2009 ;
- la progression du chiffre d'affaires de l'immobilier (+ 2,3 %) notamment au 1er semestre 2009, qui bénéficie des commercialisations réalisées en 2008 et de la progression des loyers ;
- la poursuite de la croissance des activités de diversification (+ 17,9 %), malgré un fléchissement au 2nd semestre 2009 ;
- des éléments non récurrents liés aux conditions climatiques exceptionnelles qui ont eu un impact positif sur les activités de dégivrage.

Le chiffre d'affaires du segment commerces et services reste stable malgré la baisse du trafic, sous l'effet de l'extension des surfaces commerciales dans les nouvelles infrastructures et de la poursuite de la croissance du chiffre d'affaires par passager.

Le segment escale et prestations annexes subit notamment l'impact de la baisse du trafic et voit son chiffre d'affaires baisser de 4,7 %.

Le chiffre d'affaires par segment est décrit au paragraphe « Chiffre d'affaires par segment » ci-dessous.

EBITDA

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**2 633,4**	**2 527,0**	**+ 4,2 %**
Production stockée et immobilisée	43,4	39,5	+ 9,9 %
Charges courantes	(1 799,0)	(1 718,1)	+ 4,7 %
Achats consommés	*(187,4)*	*(168,7)*	*+ 11,0 %*
Services externes	*(672,5)*	*(649,7)*	*+ 3,5 %*
Charges de personnel	*(747,8)*	*(704,9)*	*+ 6,1 %*
Impôts et taxes	*(163,9)*	*(161,1)*	*+ 1,7 %*
Autres charges d'exploitation	*(27,4)*	*(33,7)*	*- 18,5 %*
Autres charges et produits	5,2	(0,4)	n/a
EBITDA	**883,0**	**848,0**	**+ 4,1 %**
EBITDA/Chiffre d'affaires	*33,5 %*	*33,6 %*	*- 0,1 pt*

L'EBITDA poursuit sa progression (+ 4,1 % à 883,0 millions d'euros), grâce à un effort de maîtrise des charges courantes et malgré l'augmentation de la base de coûts liée aux mises en service des nouvelles installations. De plus, les plans d'économies annoncés le 12 mars 2009 ont généré une économie globale de charges de 45 millions d'euros, supérieure à l'objectif annoncé de 42 millions d'euros pour 2009. Ce montant devrait être porté à 62 millions d'euros en 2010, compte tenu notamment de la consolidation pour l'avenir des économies réalisées en 2009. Ce plan devrait être poursuivi et permettre de générer des économies de l'ordre de 75 millions d'euros à échéance 2011 et 100 millions d'euros à échéance 2013. Ce programme de réduction des coûts portera sur les économies sur les achats et la sous-traitance, la mise en œuvre du plan de productivité (réduction des effectifs d'Aéroports de Paris, en moyenne de 2 % par an de 2011 à 2015) et sur la montée en puissance des synergies obtenues issue de l'alliance avec Schiphol.

La production stockée est constituée de Frais d'Études et de Surveillance des Travaux, qui correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Elle est en hausse de 9,9 % par rapport à 2008 sous l'effet de la poursuite des études pour la construction du satellite 4 et de la jonction des terminaux 2A et 2C.

Les achats consommés progressent de 11,0 % en 2009, en raison de la progression des achats de produits de dégivrage et des achats de marchandises des filiales, liés notamment à l'acquisition du groupe Masternaut.

Les services extérieurs sont en hausse de 3,5 % à 672,5 millions d'euros sous l'effet de l'augmentation des coûts liés à la mise en place du service d'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite (juillet 2008), de l'augmentation des charges de prestations externes des filiales (notamment ADPI et Alyzia) et de la hausse des charges d'entretien et de maintenance (ouverture de nouvelles infrastructures). En revanche, les études, recherches et prestations externes sont en baisse grâce aux efforts de réduction des charges entrepris en 2009. De surcroît, l'année 2008 avait été impactée par les charges liées à une campagne publicitaire qui n'a pas été reconduite en 2009.

Les charges de personnel du groupe progressent de 6,1 % sur l'exercice.

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Charges de personnel	**747,8**	**704,9**	**+ 6,1 %**
Aéroports de Paris	517,6	508,4	+ 1,8 %
Groupe Alyzia	132,0	125,4	+ 5,3 %
Autres filiales	98,2	71,1	+ 38,1 %

Les effectifs moyens sont les suivants :

	2009	2008	2009/2008
Effectifs moyens Groupe	**12 096**	**11 893**	**+ 1,7 %**
Aéroports de Paris	7 062	7 349	- 3,9 %
Groupe Alyzia	3 434	3 344	+ 2,7 %
Autres filiales	1 600	1 200	+ 33,3 %

Les effectifs de la maison mère sont en baisse de 3,9 % par rapport à 2008 et les charges de personnel en augmentation de 1,8 % à 517,6 millions d'euros. Les effectifs du groupe Alyzia augmentent de 2,7 %. La hausse des effectifs des autres filiales (+ 33,3 %) s'explique pour l'essentiel par la progression des effectifs d'ADPI liée à l'accroissement important de l'activité en 2009, et par la hausse des effectifs de Hub télécom, à la suite de l'acquisition du groupe Masternaut.

Les impôts et taxes progressent de 1,7 %, à 163,9 millions d'euros, sous l'effet de la hausse des taxes foncières, malgré une baisse de la taxe professionnelle.

Les autres charges d'exploitation sont en baisse de 18,5 % à 27,4 millions d'euros, l'année 2008 ayant été affectée par des éléments non récurrents.

Les autres charges et produits comprennent notamment les dépréciations de créances et les dotations aux provisions (nettes de reprises). Ils s'établissent à 5,2 millions d'euros.

Résultat opérationnel courant

Sous l'effet de mises en service importantes en 2008 et 2009, les dotations aux amortissements progressent de 5,0 % à 364,5 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant est en hausse de 3,5 % à 518,4 millions d'euros.

Résultat opérationnel

Après prise en compte d'éléments non récurrents liés essentiellement à la réorganisation des activités d'assistance en escale, le résultat opérationnel s'établit à 512,6 millions d'euros, en hausse de 1,9 %.

Résultat financier

Le résultat financier est une charge de 113,9 millions d'euros, en hausse de 28,4 % et s'explique par la progression des charges d'intérêts liées à l'endettement, provenant pour l'essentiel des emprunts obligataires émis en novembre 2008 et juin 2009, et par la forte baisse des produits de trésorerie à la suite de la baisse des taux d'intérêt à court terme.

Résultat net part du Groupe

La quote-part des sociétés mises en équivalence s'élève à 11,7 millions d'euros, tenant compte de l'acquisition de 8 % du capital de Schiphol Group en décembre 2008. La charge d'impôt est stable à 140,4 millions d'euros et le résultat net part du Groupe s'établit à 269,5 millions d'euros, en baisse de 1,1 %.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Analyse par segment

La définition des différents segments est présentée en note 4.22 de l'annexe aux comptes consolidés.

Activités aéronautiques

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**1 429,5**	**1 352,1**	**+ 5,7 %**
Redevances aéronautiques	*782,8*	*774,7*	*+ 1,0 %*
Redevances spécialisées	*167,5*	*140,7*	*+ 19,0 %*
Taxe d'aéroport	*433,5*	*388,9*	*+ 11,5 %*
Autres produits	*45,7*	*47,8*	*- 4,3 %*
EBITDA	343,4	326,0	+ 5,3 %
Résultat opérationnel courant	112,8	105,9	+ 6,5 %

Le produit des redevances aéronautiques [(1)] subit l'impact de la baisse du trafic. Il est cependant soutenu par les augmentations tarifaires (+ 3,8 % en moyenne au 1er avril 2008 et + 5,5 % en moyenne au 1er avril 2009) et l'accroissement du nombre de postes de stationnement des avions au contact des aérogares (redevance stationnement en hausse de 3,1 %).

Le produit des redevances spécialisées est tiré par l'introduction de nouveaux services et par les ouvertures de nouvelles capacités. Ainsi, les prestations d'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite, assurée par Aéroports de Paris depuis juillet 2008, génèrent un chiffre d'affaires additionnel de 17,6 millions d'euros. Les prestations de dégivrage sont en hausse de 5,7 millions d'euros, l'hiver 2009/2008 ayant été plus rigoureux que l'hiver 2008/2007. Les recettes issues des systèmes de tri des bagages et des banques d'enregistrement des nouvelles installations sont en hausse de 6,6 millions d'euros.

Le tarif de la taxe d'aéroport, dédiée principalement au financement des activités de sûreté, atteint 9,5 euros par passager au départ en 2009 (8,75 euros en 2008). Les produits issus de la taxe s'élèvent à 433,5 millions d'euros, dont 39,1 millions d'euros de produit à recevoir.

Les autres produits sont constitués notamment de refacturations à la Direction des services de la navigation aérienne et de locations liées à l'exploitation des aérogares. Ils s'élèvent à 45,7 millions d'euros, en baisse de 4,3 %.

L'EBITDA du segment est en hausse de 5,3 % à 343,4 millions d'euros, ce qui porte le taux de marge brute à 24,0 %, en baisse de 0,1 point par rapport à 2008.

Les dotations aux amortissements augmentent de 4,8 % à 230,6 millions d'euros par les mises en service d'importantes infrastructures intervenues en 2008 et 2009. Le résultat opérationnel courant est en hausse de 6,5 %, à 112,8 millions d'euros.

Commerces et services

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**869,7**	**867,9**	**+ 0,2 %**
EBITDA	402,2	399,4	+ 0,7 %
Résultat opérationnel courant	320,4	320,8	- 0,1 %

(1) Redevances passagers, atterrissage (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance balisage), stationnement (qui inclut depuis le 1er avril 2009 la redevance carburant).

Décomposition du chiffre d'affaires :

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**869,7**	**867,9**	**+ 0,2 %**
Activités commerciales	375,4	371,4	+ 1,1 %
Redevances	*250,7*	*251,8*	*- 0,5 %*
Part du chiffre d'affaires des co-filiales	*192,9*	*184,5*	*+ 4,5 %*
Éliminations	*(68,2)*	*(65,0)*	*+ 4,9 %*
Parcs et accès	143,4	151,2	- 5,2 %
Prestations industrielles	64,4	77,5	- 16,9 %
Recettes locatives	104,1	80,2	+ 29,7 %
Autres produits	182,4	187,6	- 2,8 %

Les activités commerciales sont constituées des redevances issues des boutiques, des bars et restaurants, de la publicité, des activités de banques et de change et des loueurs de voitures, ainsi que des revenus des filiales commerciales. Malgré la baisse du trafic, elles sont en hausse de 1,1 %, sous l'effet notamment de la hausse des redevances issues des boutiques en zone réservée (+ 3,6 % à 168,9 millions d'euros), soutenue par la poursuite de l'augmentation du chiffre d'affaires par passager. Ce dernier progresse de 8,8 % à 12,4 euros, tiré par le développement de nouvelles surfaces et une évolution favorable du *mix trafic* (croissance du poids des faisceaux internationaux). Le chiffre d'affaires provenant des filiales Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris progresse de 4,5 % à 192,9 millions d'euros [(1)].

Aéroports de Paris entend poursuivre sa stratégie de développement des surfaces commerciales. Les surfaces commerciales totales pourraient atteindre 51 800 m² en 2012 (contre 49 200 m² en 2009), dont 3 700 m² temporairement fermés pour travaux de réhabilitation. Environ 4 400 m² seraient ouverts sur la période en zone réservée internationale grâce notamment à l'ouverture du satellite 4 et de la jonction des terminaux 2A et 2C de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Les parcs et accès subissent l'impact de la baisse du trafic et s'établissent en baisse de 5,2 %.

Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'électricité et d'eau) diminue de 16,9 % en raison du transfert des prestations de confort climatique vers le poste recettes locatives du même segment.

Les recettes locatives (locations en aérogares) bénéficient des nouvelles locations dans les installations ouvertes en 2008 et 2009 et du transfert des revenus liés aux prestations de confort climatique.

Les autres produits sont essentiellement constitués de prestations internes.

Grâce aux efforts de maîtrise des charges, l'EBITDA du segment progresse de 0,7 % à 402,2 millions d'euros. Le taux de marge brute s'établit ainsi à 46,2 %, en hausse de 0,2 point par rapport à 2008.

Les dotations aux amortissements sont en hausse de 3,6 % à 81,6 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant est en légère baisse de 0,1 %, à 320,4 millions d'euros.

Immobilier

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**213,7**	**208,8**	**+ 2,3 %**
EBITDA	116,6	104,3	+ 11,8 %
Résultat opérationnel courant	82,7	72,7	+ 13,9 %

Le chiffre d'affaires du segment Immobilier poursuit son développement (+ 2,3 %) à 213,7 millions d'euros grâce à la croissance du chiffre d'affaires externe [(2)]. Ce dernier s'élève à 165,7 millions d'euros (+ 4,7 %), soutenu par les commercialisations récentes (extension du *hub* de FedEx notamment) et par l'impact positif de l'indexation des contrats sur l'indice du coût de la construction (+ 6,2 % en moyenne appliqués au 1er janvier 2009). Il subit cependant l'impact de la crise à partir du 2nd semestre 2008. Le chiffre d'affaires interne s'élève à 48,0 millions d'euros, en baisse de 5,0 %.

L'EBITDA s'établit en forte hausse (+ 11,8 %) à 116,6 millions d'euros, la croissance des charges étant moins dynamique que celle du chiffre d'affaires. Il bénéficie par ailleurs de l'impact d'éléments non récurrents pour 7,7 millions d'euros (reprises de provisions nettes de dotations). Le taux de marge brute s'établit à 54,5 %, en hausse de 4,6 points.

Les dotations aux amortissements sont hausse de 7,0 %, à 33,8 millions d'euros. Le résultat opérationnel courant ressort à 82,7 millions d'euros, en augmentation de 13,9 %.

(1) Part Aéroports de Paris (50 %), dont 185,0 millions d'euros pour Société de Distribution Aéroportuaire.

(2) Réalisé avec des tiers au Groupe.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Escale et prestations annexes

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**187,0**	**196,3**	**- 4,7 %**
EBITDA	(2,5)	(10,8)	- 76,6 %
Résultat opérationnel courant	(4,8)	(13,4)	- 63,9 %

Le chiffre d'affaires du segment Assistance en escale et des prestations annexes est en baisse de 4,7 % en 2009 à 187,0 millions d'euros. Subissant les effets de la baisse du trafic, le chiffre d'affaires de l'activité d'assistance en escale est en baisse de 9,2 % (à 134,0 millions d'euros), les gains de nouveaux contrats n'ayant pas suffi à compenser l'arrêt ou la réduction de l'activité de certaines compagnies aériennes clientes. L'activité de sûreté progresse en revanche de 8,8 % à 53,0 millions d'euros, en raison de la hausse du volume de prestations rendues sur les plates-formes parisiennes.

La réorganisation de cette activité, commencée en 2007, est désormais achevée. Elle a permis le regroupement de l'activité d'assistance en escale et prestations annexes au sein de la filiale Alyzia.

Un plan d'économies devant permettre de réduire le déficit courant en 2009 et faire face à la baisse du trafic a été mis en place. Sous l'effet de la maîtrise des charges de personnel et des achats et charges externes issue de la réorganisation et de la mise en œuvre de ce plan d'économies, l'EBITDA se redresse et s'établit à -2,5 millions d'euros, contre - 10,8 millions en 2008.

Le résultat opérationnel courant s'établit à - 4,8 millions d'euros contre - 13,4 millions d'euros en 2008.

Autres activités

(en millions d'euros)	2009	2008	2009/2008
Chiffre d'affaires	**251,8**	**213,6**	**+ 17,9 %**
EBITDA	22,7	29,1	- 22,0 %
Résultat opérationnel courant	6,8	14,8	- 54,0 %

ADPI voit son chiffre d'affaires augmenter de 10,9 % en 2009 à 117,9 millions d'euros, malgré une stabilisation au 2nd semestre 2009. Cette croissance est le résultat de la montée en puissance de contrats antérieurs notamment en Arabie Saoudite (Jeddah), à Oman, en République de Maurice et en Colombie (Bogota). L'EBITDA s'établit à 6,4 millions d'euros (- 4,4 %) et le résultat opérationnel courant à 5,7 millions d'euros (- 6,6 %). À fin décembre, le carnet de commandes reste très élevé : il s'établit à 243,3 millions d'euros.

Hub télécom a acquis le groupe Masternaut et, via ce groupe, Masternaut UK. Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Hub télécom s'élève à 116,8 millions d'euros, en hausse de 29,2 %. À périmètre constant, le chiffre d'affaires est cependant en recul de 5,0 %, en raison de l'impact de la crise économique sur les ventes de solutions de télécommunications. L'EBITDA s'élève à 15,7 millions d'euros, en baisse de 27,7 %. Le résultat opérationnel courant s'établit à 0,8 million d'euros, en baisse de 90,6 %, en raison notamment du poids des dotations aux amortissements.

Aéroports de Paris Management voit son chiffre d'affaires diminuer de 14,5 % à 11,2 millions d'euros. L'effet positif de la mise en œuvre de contrats signés en 2008 et 2009 (République de Maurice et Oman) ne suffit pas à compenser l'impact du trafic sur l'activité des autres aéroports. L'EBITDA et le résultat opérationnel courant restent stables à respectivement 1,3 million d'euros et à 1,2 million d'euros.

RFA

10 TRÉSORERIE ET CAPITAUX

CAPITAUX PROPRES 73

FLUX DE TRÉSORERIE 73
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles 73
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement 74
Flux de trésorerie liés aux activités de financement 74

FINANCEMENT 75

GESTION DES RISQUES FINANCIERS 75

ENGAGEMENTS DU GROUPE 75
Engagements en matière d'investissements 75
Engagements hors bilan 75
Engagements sociaux 75

CAPITAUX PROPRES

Les capitaux propres du Groupe s'élèvent à 3 232,4 millions d'euros au 31 décembre 2009 contre 3 097,5 millions d'euros au 31 décembre 2008. Les principales variations 2009 proviennent du versement d'un dividende de 136,5 millions d'euros en juin 2009 (soit un dividende de 1,38 euro par action).

FLUX DE TRÉSORERIE

(en millions d'euros)	2009	2008
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	764,3	736,0
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(526,4)	(961,7)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	138,8	82,5
Variation de la trésorerie	**376,7**	**(143,2)**
Trésorerie au 1er janvier	364,6	507,8
Trésorerie au 31 décembre	741,3	364,6

Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	2009	2008
Résultat opérationnel	512,6	503,2
Amortissements et provisions	340,7	327,9
Autres produits et charges sans incidence trésorerie	(2,4)	(0,6)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôts	**850,9**	**830,5**
Variation du besoin en fonds de roulement	25,7	30,2
Impôts payés	(112,2)	(124,6)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	**764,3**	**736,0**

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

(en millions d'euros)	2009	2008
Investissements corporels et incorporels	(429,0)	(507,1)
Acquisitions de filiales	(75,2)	-
Acquisition de participations non intégrées	(0,6)	(375,3)
Autres flux liés aux activités d'investissement	(21,6)	(79,3)
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	**(526,4)**	**(961,7)**

Sur les 429,0 millions d'euros investis par le Groupe en 2009, 404,5 millions d'euros ont été investis par la maison mère. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, ils ont porté sur les travaux de construction du satellite 4, l'extension d'une gare de fret louée à FedEx, la fin de la réhabilitation du terminal 1 avec l'ouverture au public du dernier quart rénové en mars 2009 et le début des travaux relatifs à la liaison des terminaux 2A et 2C. Les investissements des filiales se sont élevés à 24,5 millions d'euros et ont principalement sur l'évolution du réseau opéré sur les plates-formes parisiennes, la téléphonie sur IP, les solutions innovantes comme la géolocalisation et la traçabilité, et les infrastructures Wifi pour Hub télécom, et les premières études relatives au projet Cœur d'Orly par les filiales immobilières.

Les acquisitions de filiales concernent Roissy Continental Square et le groupe Masternaut voir le paragraphe du chapitre 9 « Faits marquants de l'exercice 2009 ». Les acquisitions de participations non intégrées figurant en 2008 pour 375,3 millions d'euros concernent presque exclusivement la prise de participation de 8 % dans Schiphol Group.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

(en millions d'euros)	2009	2008
Encaissements provenant des emprunts à long terme	374,1	528,4
Remboursements des emprunts à long terme	(11,9)	(203,4)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(136,5)	(161,2)
Autres flux	(86,9)	(81,2)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**138,8**	**82,5**

En 2009 Aéroports de Paris a procédé :

- au tirage d'un prêt auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI), destiné au financement du satellite 4, pour un montant de 200 millions d'euros à échéance 2021 et rémunéré au taux variable Euribor 3 mois + 0,977 % ;
- à l'émission d'un emprunt de 250 millions de francs suisses à échéance au 15 juillet 2015. Cet emprunt, émis avec une marge de re-offer de 103 points de base, est rémunéré au taux fixe de 3,125 % et bénéficie dès le départ d'une garantie de change totale.

Les autres flux correspondent principalement aux intérêts financiers payés (145,8 millions d'euros) et aux produits financiers encaissés (55,0 millions d'euros).

FINANCEMENT

L'endettement financier net se décompose comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Dettes financières	3 135,9	2 677,5
Instruments financiers dérivés passif	22,7	7,3
Endettement financier brut	**3 158,6**	**2 684,9**
Instruments financiers dérivés actif	(76,5)	(58,2)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(744,8)	(373,0)
Endettement financier net	**2 337,3**	**2 253,7**
Dettes nettes/EBITDA	2,6	2,7
Gearing (dettes nettes/fonds propres)	0,72	0,73

L'augmentation de l'endettement s'explique essentiellement par le tirage d'un prêt auprès de la BEI et l'émission d'un emprunt obligataire, décrits dans le paragraphe « Flux de trésorerie liés aux activités de financement » ci-avant.

Le taux moyen de la dette d'élève à 4,2 % en 2009, contre 4,5 % en 2008.

Voir également la note 31 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Voir le paragraphe « Gestion des risques financiers » du chapitre 4 et les notes 5 et 32 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

ENGAGEMENTS DU GROUPE

Engagements en matière d'investissements

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part d'Aéroports de Paris sont ceux décrits dans le CRE. Voir le chapitre 5 « Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes ».

Engagements hors bilan

Voir la note 38 de l'annexe aux comptes consolidés figurant au chapitre 20.

Engagements sociaux

Voir la note 13.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés figurant au chapitre 20.

11 RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT 77
MARQUES, BREVETS ET LICENCES 77

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.

MARQUES, BREVETS ET LICENCES

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

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

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

12 INFORMATIONS SUR LES TENDANCES

ÉVOLUTION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES 79

ÉVOLUTION DU TRAFIC EN JANVIER ET FÉVRIER 2010 79

POLITIQUE DE DISTRIBUTION DE DIVIDENDES 79

PROGRAMME DE RÉDUCTION DE COÛTS 79

ÉVOLUTION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Au 1er avril 2010, début de la 5e période tarifaire fixée par le CRE qui se terminera le 31 mars 2011, les tarifs des redevances principales seront stables en moyenne. Les tarifs arrêtés par Aéroports de Paris et homologués par l'État évolueront comme suit : - 14,5 % pour la redevance d'atterrissage, + 9,9 % pour la redevance de stationnement, + 9,4 % pour la redevance passager, et 0 % en moyenne pour les redevances accessoires. Le tarif de la taxe d'aéroport a été porté à compter du 1er janvier 2010 à 10 euros par passager au départ (9,5 euros en 2009) et le tarif par tonne de fret ou de courrier a été maintenu à 1,0 euro.

ÉVOLUTION DU TRAFIC EN JANVIER ET FÉVRIER 2010

En janvier 2010, Aéroports de Paris a accueilli un trafic passager en baisse de 0,1 % par rapport au mois de janvier 2009, avec 5,9 millions de passagers dont 4,1 millions à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (+ 1,1 %) et 1,8 million à l'aéroport de Paris-Orly (- 2,9 %).

En février 2010, Aéroports de Paris a accueilli un trafic passager en baisse de 1,0 % par rapport au mois de février 2009, avec 5,5 millions de passagers dont 3,8 millions à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (+ 0,1 %) et 1,7 million à l'aéroport de Paris-Orly (- 3,3 %).

POLITIQUE DE DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Aéroports de Paris a pour objectif de pratiquer une politique de distribution de dividendes représentant 50 % de son résultat net consolidé part du Groupe, étant précisé que les dividendes futurs seront appréciés pour chaque exercice, en fonction des résultats de la Société, de sa situation financière et de tout autre facteur jugé pertinent. Pour l'exercice 2009, après prise en compte d'un résultat social de 244 119 158 euros (aucune dotation n'ayant été faite pour la réserve légale, celle-ci atteignant 10 % du capital social) et prise en compte du report à nouveau bénéficiaire de 300 317 294 euros, le bénéfice distribuable s'élève à 544 436 452 euros. Le conseil d'administration du 18 février 2010 a proposé à la prochaine assemblée générale annuelle devant se réunir le 27 mai 2010 de voter la distribution d'un dividende de 1,37 euro par action (soit un dividende total de 135 576 025 euros) et d'affecter le solde de 408 860 427 euros au report à nouveau. Cette proposition est conforme à l'objectif de distribution de dividendes.

PROGRAMME DE RÉDUCTION DE COÛTS

Il est prévu que le programme de réduction des coûts soit poursuivi. Le montant des gains attendus sont portés à 62 millions d'euros en 2010, compte tenu notamment de la consolidation pour l'avenir des gains d'un montant de 45 millions d'euros réalisés en 2009. Ce programme vise un gain de l'ordre de 75 millions d'euros à échéance 2011 et de 100 millions d'euros à échéance 2013.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

13 PRÉVISIONS OU ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE

OBJECTIFS SUR LA PÉRIODE 2006/2010 81

OBJECTIFS DU GROUPE 81

OBJECTIFS POSTÉRIEURS À 2010 82

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE 83

OBJECTIFS SUR LA PÉRIODE 2006/2010

Les objectifs du Groupe sur la période 2006/2010 ont été fixés au moment de l'ouverture de capital de la société en juin 2006. Les objectifs, de même que leur actualisation, figurent dans le tableau ci-après.

Objectifs 2006/2010	Juin 2006	Actualisation en février 2010
Hypothèse de croissance [1] de trafic passager	Hypothèse du CRE = + 3,75 % par an	Hypothèse 2010 : 0,5 %
Plafond de l'évolution moyenne annuelle des tarifs des redevances comprises dans le périmètre du CRE	3,25 % par an + inflation	0,0 % pour 2010
Commerces	+ 30 % de nouvelles surfaces commerciales d'ici à 2010 dont environ + 44 % pour les boutiques en zone réservée	+ 34 % de nouvelles surfaces commerciales d'ici à 2010 dont environ + 70 % en zone réservée
Immobilier	Aménagement de 59 ha Mise en service d'environ 315 000 m² de bâtiments 164 millions d'euros d'investissements ADP SA sur 2006/2010, dont 40 % en immobilier de diversification	Aménagement de 59 ha Mise en service d'environ 285 000 m² de bâtiments, 185 millions d'euros d'investissements ADP SA sur 2006-2010, dont 40 % en immobilier de diversification
Productivité	Gains de productivité (passagers/employés ADP SA) de + 15 % sur la période	Réduction de 10 % des effectifs d'Aéroports de Paris (y compris les effectifs de l'escale) entre 2005 et 2010 [2]
EBITDA	Objectif de croissance dans le haut de la fourchette de 45 % à 50 % entre 2005 et 2010	EBITDA 2010 en ligne avec l'EBITDA 2009, soit 883 millions d'euros, soit une croissance de 47 %
Investissements (périmètre régulé pour Aéroports de Paris SA) [3]	2,5 milliards d'euros	2,7 milliards d'euros
Dividendes	Politique de distribution de 50 % des résultats nets consolidés part du Groupe à compter de 2006	Proposition de distribuer 50 % des résultats nets consolidés part du Groupe 2009 (dividende à payer en 2010)

(1) Ces hypothèses ne constituent pas en soi un objectif quant à l'évolution du trafic.
(2) L'objectif de gains de productivité fixé en 2006 a été adapté du fait de la variation des hypothèses de l'évolution du trafic.
(3) Y compris investissements financiers dans filiales immobilières et hors immobilier de diversification à partir de 2011 inclus.

OBJECTIFS DU GROUPE

Sur la base d'hypothèses d'évolution du trafic de passagers de + 0,5 % en 2010, Aéroports de Paris anticipe pour 2010 :

- un chiffre d'affaires en légère croissance par rapport à 2009 ;
- un EBITDA du même ordre de grandeur que l'EBITDA 2009.

Les données, hypothèses et estimations présentées ci-avant 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 chapitre 4 « 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 du chapitre 6 « Stratégie ». Aéroports de Paris ne prend donc aucun engagement ni ne donne aucune garantie quant à la réalisation des objectifs figurant au présent chapitre ci-dessus.

OBJECTIFS POSTÉRIEURS À 2010

Développement des surfaces commerciales

Aéroports de Paris entend poursuivre sa stratégie de développement des surfaces commerciales. Les surfaces commerciales totales pourraient atteindre 51 800 m² en 2012 (contre 49 200 m² en 2009), dont 3 700 m² temporairement fermés pour travaux de réhabilitation. Environ 4 400 m² seraient ouverts sur la période en zone réservée internationale grâce notamment à l'ouverture du satellite 4 et de la jonction des terminaux 2A et 2C de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE

Monsieur le Président-Directeur Général,

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 du groupe Aéroports de Paris incluses dans le chapitre 13 de son document de référence daté du 22 mars 2010.

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, dans les termes requis par l'annexe I, point 13.2 du règlement (CE) n° 809/2004, une conclusion sur le caractère adéquat de l'établissement de ces prévisions.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimées nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des Commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences 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 du groupe Aéroports de Paris. Elles 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.

À 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 le groupe Aéroports de Paris.

Ce rapport est émis aux seules fins du dépôt du document de référence auprès de l'AMF et, le cas échéant, de l'offre au public en France et dans les autres pays de l'Union européenne dans lesquels un prospectus, comprenant ce document de référence, visé par l'AMF, serait notifié, et ne peut être utilisé dans un autre contexte.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 22 mars 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Bernard Cattenoz

ERNST & YOUNG et Autres
Alain Perroux

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

RFA ▶ **CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ** **85**
Composition du conseil d'administration 85
Direction générale 89

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ **90**
Condamnations, faillites, conflits d'intérêts et autres informations 90
Conflits d'intérêt 90
Arrangements ou accords sur la désignation des membres du conseil d'administration et du Directeur général délégué 90
Restrictions concernant la cession des actions 90

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE LA SOCIÉTÉ

Depuis le 22 juillet 2005, Aéroports de Paris est une société anonyme à conseil d'administration.

Composition du conseil d'administration

La société est administrée par un conseil d'administration de dix-huit membres composé conformément à l'article 6 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du service public et à l'article 13 des statuts.

La composition du conseil d'administration est passée, à compter du 15 juillet 2009, de vingt-et-un à dix-huit membres : six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, six administrateurs représentant l'État et six administrateurs représentant les salariés.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 28 mai 2009, ont renouvelé les mandats d'administrateurs de Jacques Gounon, Pierre Graff et Françoise Malrieu. Ils ont par ailleurs nommé Henri Giscard d'Estaing, Jos Nijhuis et Pieter M. Verboom en qualité d'administrateurs de la Société.

Les représentants de l'État, Dominique Bureau, Jérôme Fournel, Frédéric Perrin, Rémy Rioux, Michèle Rousseau et Jean-Claude Ruysschaert ont été nommés membres du conseil d'administration par décret en date du 8 juillet 2009.

Les représentants des salariés ont été élus, conformément à la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, par les salariés d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales le 26 juin 2009. Il s'agit de Arnaud Framery (CGT), Serge Gentili (CGT-FO), Nicolas Golias (CGT), Frédéric Mougin (CGT), Jean-Paul Jouvent (UNSA-SAPAP) et Jean-Louis Pigeon (CFE-CGC).

Dans le cadre de l'article 13 des statuts, Vincent Capo-Canellas, Bernard Irion et Christine Janodet ont été nommés en qualité de censeurs par l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 2009. Les censeurs assistent aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

Les mandats des administrateurs et des censeurs, d'une durée de cinq ans, ont pris effet le 15 juillet 2009.

L'article R. 251-1 du Code de l'aviation civile prévoit que le ministre chargé de l'Aviation civile désigne par arrêté un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint habilités à siéger, avec voix consultative, au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile, et Paul Schwach, Directeur du transport aérien, ont été nommés respectivement commissaire du Gouvernement et commissaire du Gouvernement adjoint auprès d'Aéroports de Paris par arrêtés du ministre chargé de l'Aviation civile du 19 octobre 2007 et du 22 septembre 2008. Un contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise assistent également au conseil d'administration sans voix délibérative.

Il est signalé que sont mentionnées les fonctions exercées au cours des cinq dernières années et que les fonctions en cours sont identifiées par un astérisque (*).

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

Administrateurs nommés par l'assemblée générale

PIERRE GRAFF

Date de naissance :
11 novembre 1947

Date de première nomination :
19 septembre 2003 (1)

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009 (renouvelé en tant qu'administrateur par l'assemblée générale du 28 mai 2009)

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Membre du conseil de surveillance de NV Luchthaven Schiphol (Pays-Bas)*
- Administrateur de GDF SUEZ*
- Administrateur de la RATP*
- Administrateur de SOGEPA SA*
- Administrateur de SOGEADE Gérance SAS* (filiale de SOGEPA)
- Membre du Conseil économique, social et environnemental*
- Président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil National du Tourisme*
- Administrateur du MEDEF-Paris*
- Administrateur de Gaz de France
- Membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale

HENRI GISCARD D'ESTAING

Date de naissance :
17 octobre 1956

Date de première nomination :
Assemblée générale ordinaire du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Président-Directeur général du Club Méditerranée SA*
- Club Méditerranée :
  - Président et administrateur-fondateur de Fondation d'entreprise Club Méditerranée*
  - Président du conseil d'administration du Club Med World Holding*
  - Administrateur de Holiday Hôtels AG (Suisse)*
  - Administrateur de Carthago (Tunisie)*
  - Administrateur de Club Med Management Asia Ltd. (Hong Kong)
  - Président du conseil d'administration de Club Med Services Singapore Pte Ltd (Singapour)
  - Président de Hôteltour
  - Représentant permanent de Club Méditerranée SA, administrateur de Hôteltour
  - Président de Club Med Marine
  - Président de CM U.K Ldt (Grande-Bretagne)
  - Vice-Président de Nouvelle Société Victoria (Suisse)
  - Membre de SECAG Caraïbes
- Membre du conseil de surveillance de Vedior-Randsdat (Pays-Bas)*
- Administrateur du groupe Casino Guichard - Perrachon*
- Jet Tours - Président du conseil d'administration
- Club Méditerranée SA - Président du directoire

JACQUES GOUNON

Date de naissance :
25 avril 1953

Date de cooptation :
2 juillet 2008 ratifiée par l'assemblée générale ordinaire du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009 (renouvelé par l'assemblée générale du 28 mai 2009)

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Président-Directeur général de groupe Eurotunnel SA (GET SA)*
- Président-Directeur général de TNU SA (ex - Eurotunnel SA)

FRANÇOISE MALRIEU

Date de naissance :
7 février 1946

Date de première nomination :
22 juillet 2005

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009 (renouvelé par l'assemblée générale du 28 mai 2009)

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Associé Gérant Aforge Finance*
- Directeur général de la société financière de Grenelle*
- Présidente et administrateur de la Société de Financement de l'Économie Française (SFEF)*
- Administrateur de La Poste*

JOS NIJHUIS

Date de naissance :
21 juillet 1957

Date de première nomination :
Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Président-Directeur général de NV Luchthaven Schiphol (Pays-Bas)*
- Membre du comité de surveillance de la fondation Kids Moving the World (Pays-Bas)*
- Membre du Conseil de la fondation Common Purpose (Pays-Bas)*
- Membre du comité de surveillance de SNS Reaal (Pays-Bas)*
- Membre du Conseil Consultatif du Ballet National (Pays-Bas)*
- Membre du Conseil de la fondation Water Right (Italie)
- Président-Directeur général du conseil de surveillance de PricewaterhouseCoopers – Netherlands (Pays-Bas)

(1) En qualité de Président de l'établissement public.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

DR PIETER M.VERBOOM

Date de naissance :
20 avril 1950

Date de première nomination :
Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Directeur financier et Vice-Président du directoire de NV Luchthaven Schiphol (Pays-Bas)*
- Administrateur de filiales et autres sociétés dont le groupe détient une part minoritaire aux Pays-Bas et à l'étranger*
- Membre du comité de surveillance de deux sociétés cotées en Bourse : VastNed Group (VastNed Retail) et Super de Boer (Pays-Bas)*
- Président du Rotary Laren/Blaricum (Pays-Bas)*

Administrateurs représentants de l'État [1]

DOMINIQUE BUREAU

Date de naissance :
30 mai 1956

Date de première nomination :
22 juillet 2005

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Délégué général du Conseil économique pour le développement durable* (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer)
- Chargé de Mission au Commissariat Général au développement durable (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire)
- Directeur des affaires économiques et internationales (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire)
- Directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale (ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables)

JÉRÔME FOURNEL

Date de naissance :
17 août 1967

Date de première nomination :
5 avril 2007

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Directeur général des douanes et des droits indirects* (ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État)
- Président de la « Masse des douanes »*
- Conseiller budgétaire auprès du Premier ministre

ALEXIS KOHLER

Date de naissance :
16 novembre 1972

Date de première nomination :
Décret du 26 janvier 2010 en remplacement de M. Rémy Rioux

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Directeur des participations - Transports et Audiovisuel, Agence des Participations de l'État* (ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi)
- Administrateur de la RATP*, Renault*, SNCF*, France Télévision*
- Administrateur de GIAT Industrie*, STX France Cruise,* Société de valorisation foncière et immobilière (SOFAVIM)*, La Monnaie de Paris*

MICHÈLE ROUSSEAU

Date de naissance :
12 septembre 1957

Date de première nomination :
29 octobre 2008

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Directrice, adjointe au Commissaire Général au développement durable (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer)*
- Secrétaire générale (Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables)
- Administrateur d'EDF SA
- Administrateur de l'ADEME (EPIC)

(1) Nommés par décret en date du 8 juillet 2009.

FRÉDÉRIC PERRIN

Date de naissance :
16 août 1956

Date de première nomination :
8 juillet 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Directeur central de la police aux frontières (Direction générale de la police nationale - ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales)*
- Directeur du cabinet du Directeur général de la police nationale, puis inspecteur général de la police nationale (Direction générale de la police nationale - ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales)
- Conseiller technique chargé des affaires de police opérationnelle auprès du préfet de police de Paris (Préfecture de police de Paris)

JEAN-CLAUDE RUYSSCHAERT

Date de naissance :
29 avril 1950

Date de première nomination :
8 juillet 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Préfet*
- Directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer)*
- Administrateur du port autonome de Paris*
- Administrateur de l'établissement public d'aménagement de la défense*
- Vice-Président du conseil d'administration et administrateur de l'établissement public d'aménagement Orly-Seine Amont*
- Administrateur de l'établissement public foncier de la Région Ile-de-France*
- Vice-Président du conseil d'administration et administrateur de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP)*
- Directeur des ressources humaines au secrétariat (ministère de l'Écologie et de l'Énergie, du Développement durable et l'Aménagement du territoire)
- Directeur général du personnel et de l'administration, Directeur général (par intérim) de l'administration (ministère de l'Écologie et de l'Énergie, du Développement durable et l'Aménagement du territoire)
- Directeur général de l'équipement du Nord-Pas-de-Calais, Directeur départemental de l'équipement du Nord (Direction départementale de l'équipement du Nord - ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)
- Directeur général de l'équipement de Poitou-Charentes, Directeur départemental de l'équipement de la Vienne (Direction départementale de l'équipement de la Vienne - ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

Administrateurs représentant les salariés

ARNAUD FRAMERY

Date de naissance :
2 février 1974

Date de nomination :
Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat CGT*

SERGE GENTILI

Date de naissance :
16 mai 1956

Date de nomination :
Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat CGT-FO*

NICOLAS GOLIAS

Date de naissance :
21 mai 1965

Date de première nomination :
Élection du 3 juin 2004 avec prise de fonction le 1er janvier 2006

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009, réélu le 26 juin 2009

Parrainé par le syndicat CGT*

JEAN-PAUL JOUVENT

Date de naissance :
31 janvier 1961

Date de première nomination :
Élection du 3 juin 2004 avec prise de fonction le 18 décembre 2008

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009, réélu le 26 juin 2009

Parrainé par le syndicat UNSA*

FRÉDÉRIC MOUGIN

Date de naissance :
1er avril 1952

Date de nomination :
Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat CGT*

JEAN-LOUIS PIGEON

Date de naissance :
18 décembre 1944

Date de première nomination :
3 juin 2004 avec prise de fonction le 20 octobre 2008

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009, réélu le 26 juin 2009

Parrainé par la Confédération française de l'encadrement CGC (CFE-CGC)*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Censeurs nommés par l'assemblée générale

Chacun des trois censeurs était administrateur de la Société préalablement au 15 juillet 2009.

VINCENT CAPO-CANELLAS

Date de naissance :
4 mai 1967

Date de première nomination :
Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Maire du Bourget*
- Président de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport de Paris-Le Bourget*
- Conseiller général de Seine-Saint-Denis*
- Administrateur de l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France*
- Administrateur d'Aéroports de Paris
- Président-Directeur général de la SEMBO

BERNARD IRION

Date de naissance :
18 mars 1937

Date de première nomination :
Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Administrateur et Vice-Président de SIPAC SA*
- Vice-Président de la CCIP, délégation de Paris*
- Administrateur de CITER SA*
- Représentant permanent de la CCIP au conseil d'administration de la SAEMES*
- Membre du comité des partenaires du STIF*
- Administrateur d'Aéroports de Paris
- Administrateur et Président de la société d'exploitation du parc Expo Nord Villepinte
- Administrateur et Président de la société d'exploitation du parc Paris Nord Le Bourget
- Administrateur de Peugeot Motocycles

CHRISTINE JANODET

Date de naissance :
29 septembre 1956

Date de première nomination :
Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :
15 juillet 2009

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS :

- Maire d'Orly*
- Conseiller général du Val de Marne*
- Directrice du centre d'insertion sociale et professionnelle d'Orly
- Administrateur d'Aéroports de Paris

Direction générale

Organisation de la Direction générale

Les statuts de la Société prévoient que la Direction générale de la société est assurée par le Président du conseil d'administration, qui porte le titre de Président-Directeur général.

Pierre Graff a été renouvelé dans ses fonctions de Président-Directeur général par décret en date du 24 juillet 2009.

Directeur général délégué

FRANÇOIS RUBICHON

Date de naissance :
23 septembre 1963

Date de première nomination :
27 octobre 2005

Date de début du mandat actuel :
24 juillet 2009

AUTRES FONCTIONS OU MANDATS EXERCÉS AU COURS DES 5 DERNIERS EXERCICES :

- Administrateur d'ADPI*
- Conseiller spécial chargé des affaires sociales au cabinet du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
- Conseiller social auprès du Premier ministre
- Directeur adjoint du cabinet du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ

Condamnations, faillites, conflits d'intérêts et autres informations

À la connaissance de la Société, il n'existe pas, à la date de dépôt du présent document de référence, de contrat de service liant les membres du conseil d'administration ou le Directeur général délégué à la Société ou à l'une quelconque de ses filiales prévoyant l'octroi d'avantages au terme d'un tel contrat. À la connaissance de la Société, les membres du conseil d'administration n'ont aucun lien familial entre eux ni avec le Directeur général délégué.

À la connaissance de la Société et à la date de dépôt du présent document de référence, au cours des cinq dernières années : (i) aucune condamnation pour fraude n'a été prononcée à l'encontre d'un membre du conseil d'administration ou du Directeur général délégué, (ii) aucun des membres du conseil d'administration ni le Directeur général délégué n'a été associé à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation, (iii) aucune incrimination et/ou sanction publique officielle n'a été prononcée à l'encontre d'un membre du conseil d'administration ou du Directeur général délégué par des autorités statutaires ou réglementaires (y compris des organismes professionnels désignés) et (iv) aucun des membres du conseil d'administration ou le Directeur général délégué n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur ni d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

Conflits d'intérêt

À la connaissance de la Société et à la date de dépôt du présent document de référence, 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 précise que tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou de toute société de son groupe et doit s'abstenir de participer au vote de la délibération correspondante.

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

Jos Nijhuis et Pieter Verboom, respectivement *President & CEO* et *Executive Vice President & CFO* de Schiphol Group, ont été désignés administrateurs de la Société lors de l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 2009 conformément aux accords conclus dans le cadre de la coopération industrielle entre Schiphol Group et Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 14 « Composition du conseil d'administration »). Depuis janvier 2009 et jusqu'au 15 juillet, date de la prise d'effet de ces nominations, Messieurs Nijhuis et Verboom ont été invités à participer à chaque réunion du conseil d'administration.

Restrictions concernant la cession des actions

À la connaissance de la Société et à la date de dépôt du présent document de référence, il n'existe aucune restriction acceptée par un membre du conseil d'administration concernant la cession de leur éventuelle participation dans le capital social d'Aéroports de Paris, à l'exception :

- des obligations d'abstention du code d'éthique annexé au Règlement Intérieur et relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché ;
- des règles de blocage ou d'incessibilité résultant des dispositions applicables aux administrateurs représentant les salariés qui détiendraient des actions de la Société à travers le fond de commun de placement du Plan d'Épargne du Groupe investis en actions de la Société ou qui auraient acheté des actions à l'État dans le cadre des lois de privatisations ;
- des règles internes adoptées par Schiphol Group en matière de prévention de délit d'initié et de détention d'instruments financiers, qui, notamment, interdisent à Jos Nijhuis et Pieter Verboom, en leur qualité de membres du directoire de Schiphol Group, d'acquérir des actions ADP (une exception ayant cependant été prévue afin que ces derniers se conforment à l'article 13.IV. des statuts de la Société).

15 RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS

RFA ▶ **RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX** 91
Modalités de rémunération des mandataires sociaux 91
Montant des rémunérations versées aux mandataires sociaux 92
RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX ADMINISTRATEURS 93
RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX CENSEURS 93
ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES ADMINISTRATEURS 93
RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF 94
RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES 94

RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Modalités de rémunération des mandataires sociaux

Sur avis du comité des rémunérations, le conseil d'administration a décidé que le Président-Directeur général et le Directeur général délégué percevront une rémunération annuelle brute fixe respectivement de 370 000 euros et 300 000 euros. Ils percevront également une rémunération variable assise sur six objectifs de performance :

- quatre objectifs récurrents : le taux de marge brute (pesant pour 45 %), la redevance moyenne par passager tirée des activités commerciales en aérogare (pesant pour 10 %), les indicateurs de qualité du contrat de régulation économique (pesant pour 15 %), et le taux de satisfaction globale perçue par les passagers (pesant pour 18 %) ;
- deux objectifs spécifiques à 2009 : la progression normale des travaux de gros œuvre du satellite 4 (pesant pour 2 %) et l'avancement des 35 initiatives devant conduire à des synergies communes dans le cadre du rapprochement avec Schiphol Group (pesant pour 10 %).

Le respect de chacun de ces objectifs déclenchera une majoration de 40 % de la rémunération annuelle brute perçue par chacun des deux dirigeants, affectée des taux de pondération décrits ci-avant. Si ces objectifs sont dépassés, le taux de rémunération variable peut être augmenté linéairement jusqu'à 60 % de la rémunération annuelle brute perçue.

Le Président-Directeur général et le Directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris. Ils n'ont pas conclu de contrat de travail avec Aéroports de Paris et ne bénéficient d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence.

Le Président-Directeur général ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite, ni de prime de départ.

Le Directeur général délégué ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite. Au cas où il serait mis fin à son mandat de Directeur général délégué, soit par révocation, soit par non-reconduction, Monsieur Rubichon pourra percevoir une indemnité, conformément à la convention approuvée par les actionnaires en application de l'article L. 225-42-1 du code commerce lors l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008, après constatation par le conseil d'administration du respect des objectifs de performance. Celle-ci sera égale à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs annuels utilisés pour la détermination de la part variable de rémunération calculé sur les trois derniers exercices. L'assemblée générale du 28 mai 2009 a approuvé la modification de la convention, pour prendre en compte le taux de réalisation des objectifs annuels cibles utilisés pour le calcul de la rémunération variable, au lieu des objectifs plafonds. Ce dispositif est conforme aux recommandations de l'AFEP-MEDEF du 6 octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés dont les titres sont admis sur un marché réglementé auxquelles le conseil d'administration d'Aéroport de Paris a adhéré le 18 décembre 2008. Il est également conforme au décret n° 2009-348 du 30 mars 2009 relatif aux conditions de rémunération des dirigeants des entreprises aidées par l'État ou bénéficiant du soutien de l'État du fait de la crise économique et des responsables des entreprises publiques. Par ailleurs, Monsieur Rubichon ne perçoit aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateurs d'ADPI.

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

Montant des rémunérations versées aux mandataires sociaux

Pierre Graff

(en euros)	2009	2008
Rémunérations dues au titre de l'exercice	583 182	541 715
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
TOTAL	**583 182**	**541 715**

	2009		2008	
(en euros)	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	370 000	370 000	362 028	362 028
Rémunération variable	190 367	151 036	153 509	115 037
Rémunération exceptionnelle	néant	néant	néant	néant
Jetons de présence	18 087	21 450	21 450	17 866
Avantages en nature	4 728	4 728	4 728	4 728
TOTAL	**583 182**	**547 214**	**541 715**	**499 659**

François Rubichon

(en euros)	2009	2008
Rémunérations dues au titre de l'exercice	459 108	423 856
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	néant	néant
TOTAL	**459 108**	**423 856**

	2009		2008	
(en euros)	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	300 000	300 000	294 306	294 306
Rémunération variable	154 351	123 027	124 793	95 697
Rémunération exceptionnelle	néant	néant	néant	néant
Jetons de présence	néant	néant	néant	néant
Avantages en nature	4 757	4 757	4 757	4 757
TOTAL	**459 108**	**427 784**	**423 856**	**394 760**

RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX ADMINISTRATEURS

Les administrateurs représentants de l'État et les administrateurs représentant les salariés n'ont perçu aucune rémunération de la part de la Société ou de la part des sociétés contrôlées par la Société en contrepartie de l'exercice de leur mandat d'administrateur.

Les administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires, y compris le Président-Directeur général, ont perçu des jetons de présence au titre des exercices 2008 et 2009, versés respectivement en 2009 et 2010 :

(en euros)	Montants dus en 2009	Montants dus en 2008
Olivier Andries	8 348	11 440
Vincent Capo-Canellas	6 957	12 870
Henri Giscard d'Estaing	4 174	-
Jacques Gounon	28 391	5 720
Pierre Graff	18 087	21 450
Bernard Irion	15 869	31 950
Françoise Malrieu	34 521	22 790
Jos Nijhuis	5 565	-
Pieter Verboom	2 783	-
Gaston Viens	8 348	14 300
TOTAL	**133 275**	**109 080**

RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX CENSEURS

Le conseil d'administration, en sa séance du 17 décembre 2009, a décidé de prélever une somme sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence alloués aux six administrateurs désignés en assemblée générale afin de verser des honoraires aux censeurs d'un montant égal à 715 euros par présence aux séances du conseil d'administration, dans la limite de 10 séances par an. Si, au terme de l'exercice, le montant de l'enveloppe des jetons de présence alloués annuellement par l'assemblée générale (140 000 euros à la date du dépôt du présent document de référence) devait être dépassé en application du dispositif mis en place pour rémunérer les administrateurs et les censeurs, le montant des jetons de présence auquel aurait droit chacun des administrateurs et le montant des honoraires des censeurs seraient diminués proportionnellement de sorte que le montant total soit égal au montant de cette enveloppe de jetons de présence.

Les censeurs, dont la nomination est effective depuis le 15 juillet 2009, ont perçu au titre de 2009 :

(en euros)	2009	2008
Vincent Capo-Canellas	2 783	N/A
Bernard Irion	2 783	N/A
Christine Janodet	1 391	N/A

ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES ADMINISTRATEURS

Les administrateurs représentants de l'État et les administrateurs élus par les salariés ne sont pas tenus de détenir des actions de la Société. À la date du dépôt du présent document de référence, le nombre d'actions Aéroports de Paris détenues par chacun des membres du conseil d'administration et des censeurs, ainsi que la période de détention de ces titres, sont les suivants :

- Pierre Graff : 229 ;
- Jacques Gounon : 100 ;
- Françoise Malrieu : 280 ;
- Henri Giscard d'Estaing : 150 ;
- Jos Nijhuis : 1 ;
- Pieter M. Verboom : 1 ;
- Dominique Bureau : 0 ;
- Jérôme Fournel : 0 ;
- Michèle Rousseau : 0 ;
- Frédéric Perrin : 0 ;
- Jean-Claud Ruysschaert : 0 ;
- Arnaud Framery : 77 par l'intermédiaire du FCPE Aéroparts ;

- Serge Gentili : 0 ;
- Nicolas Golias : 0 ;
- Jean-Paul Jouvent : 1 129 dont 10 en détention directe au nominatif pur, et 1 119 par l'intermédiaire du FCPE Aéroparts ;
- Frédéric Mougin : 0 ;
- Jean-Louis Pigeon : 566 par l'intermédiaire du FCPE Aéroparts ;
- Bernard Irion : 400 ;
- Vincent Capo-Canellas : 10 ;

François Rubichon détient 20 actions de la Société.

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

RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF

Voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés qui se trouve au chapitre 20.

RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES

Des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées pour les dirigeants membres du comité exécutif, hors les mandataires sociaux, comme pour l'ensemble des salariés. Le montant provisionné au 31 décembre 2009 au titre de ces personnes s'élève au total à 0,6 million d'euros contre 0,4 million d'euros en 2008.

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

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

RFA FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION 95
Le conseil d'administration 95
La Direction générale 97
Le comité exécutif 97
FONCTIONNEMENT DES ORGANES DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 99
Le comité d'audit 99
Le comité de la stratégie et des investissements 100
Le comité des rémunérations 100
RÉGIME DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 101

FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

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 dont les dernières modifications datent du 27 janvier 2010 (le « Règlement Intérieur »). Le 29 avril 2009, le conseil d'administration a décidé de se référer au code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association française des entreprises privées et du Mouvement des entrepreneurs de France (code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008.

Le Règlement Intérieur précise en particulier les périmètres de responsabilité du conseil d'administration et de ses membres ainsi que le mode de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés et comporte une charte de l'administrateur qui édicte les règles que chaque administrateur s'oblige à respecter, ainsi qu'un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

Le 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 que le conseil débatte, une fois par an, 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 est réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la Société, sous la direction d'un administrateur indépendant. La dernière en date a été réalisée en 2008. La restitution des travaux a été faite en février 2009.

Les mandats des administrateurs et des censeurs, désignés par l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 2009 ont pris effet le 15 juillet 2009 pour une durée de cinq ans.

Réunions du conseil d'administration

Il appartient au Président-Directeur général de réunir le conseil, soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, le Règlement Intérieur prévoit que le conseil se réunit au minimum six fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. En particulier, le Président-Directeur général veille à réunir le conseil d'administration pour approuver les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'assemblée chargée d'approuver ces derniers.

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son Président. La convocation, adressée aux administrateurs au moins cinq jours avant la date de la séance sauf cas d'urgence motivée, fixe le lieu de la réunion, qui est, en principe, le siège de la Société. Les réunions du conseil d'administration peuvent également avoir lieu par voie de visioconférence, dans les conditions fixées par le Règlement Intérieur.

Attributions du conseil d'administration

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Il contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché, à travers les comptes ou à l'occasion d'opérations importantes, notamment sur les titres de la Société. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par délibérations les affaires qui la concernent ainsi que les matières dont il s'est réservé la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

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 Aéroports de Paris, notamment au regard des évolutions de l'industrie du transport aérien, ainsi que le contexte concurrentiel dans lequel évolue le groupe Aéroports de Paris ;
- définit la politique de communication financière d'Aéroports de Paris ;
- examine le plan stratégique pluriannuel du Groupe ;
- est informé, une fois par an, des relations de la société avec l'État au titre de ses missions de service public ;
- approuve le contrat pluriannuel de régulation économique ;
- fixe les taux des 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 Aéroports de Paris et examine chaque année son exécution ;
- examine chaque année le budget annuel du groupe Aéroports de Paris ainsi que l'enveloppe annuelle 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 investissements de développement externe ou les cessions d'actifs :
  - effectués par Aéroports de Paris, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaire exercées en France supérieurs à 30 millions d'euros,
  - effectués par Aéroports de Paris, pour toutes les autres activités supérieures à 20 millions d'euros ;
- approuve les investissements ou les cessions d'actifs des filiales d'Aéroports de Paris lorsque le montant est égal ou supérieur à 20 millions d'euros ;
- approuve les transactions et renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros Hors Taxes ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aérogares ;
- est informé à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats, et examine notamment les écarts éventuels constatés par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-Directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du groupe Aéroports de Paris ;
- 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 ;
- peut saisir pour avis l'assemblée générale des actionnaires si une opération envisagée concerne une part prépondérante des actifs ou activités du Groupe ;
- examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les administrateurs représentant l'État et les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification) et confère à certains d'entre eux, la qualité « d'administrateur indépendant » au regard des critères posés par le code AFEP-MEDEF.

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.

Le Président du conseil d'administration communique aux administrateurs concernés, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations et documents utiles à la réunion du conseil d'administration à laquelle ils sont convoqués, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Par ailleurs, le Président-Directeur général leur communique, dans la mesure du possible, le procès-verbal de la séance qui précède.

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

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

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

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

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

Le conseil d'administration s'est réuni 10 fois en 2009 (avec un taux de présence de 81 %) pour examiner notamment les dossiers concernant :

- la gestion de l'entreprise avec notamment l'arrêté des comptes annuels 2008 et des états financiers semestriels 2009, l'établissement des documents de gestion prévisionnelle de l'exercice 2009 et du rapport sur l'évolution de la Société Aéroports de Paris (documents établis conformément aux dispositions des articles L. 232-2 et L. 232-3 du code de commerce pour diffusion au comité d'entreprise et aux membres du FCPE dans les 4 mois de la clôture des comptes semestriels ou annuels), les propositions de tarifs des redevances aéronautiques 2009/2010, les autorisations de cautions, avals et garanties, l'autorisation de souscription à des emprunts obligataires, les autorisations préalables de signature de conventions règlementées ;
- la rémunération des mandataires sociaux et la répartition des jetons de présence ;
- la stratégie du Groupe et les investissements avec notamment le point d'étape du plan stratégique 2006/2010 et la vision et les orientations du plan stratégique 2011/2015, les orientations pour le nouveau contrat de régulation économique (CRE) 2011/2015, l'adoption du programme d'investissement 2009/2013 et la présentation du programme 2010/2014 ;
- le fonctionnement des organes sociaux avec notamment le renouvellement de M. Pierre Graff en qualité de Président-Directeur général et de M. François Rubichon en qualité de Directeur général délégué, la nomination des membres des trois comités spécialisés du conseil d'administration, la référence au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'AFEP-MEDEF de décembre 2008 et la mise à jour du règlement intérieur du conseil d'administration.

La Direction générale

Les statuts de la Société prévoient que le Président du conseil d'administration assure la Direction générale de la Société (article 14 des statuts).

En application de l'article 14 des statuts de la Société, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-Directeur général, nommer jusqu'à cinq personnes chargées d'assister le Président-Directeur général avec le titre de Directeur général délégué. Dans ses séances du 27 octobre 2005, 20 septembre 2006 et 15 juillet 2009, le conseil d'administration a procédé à la nomination de François Rubichon en qualité de Directeur général délégué. À la date de dépôt du présent document de référence, la Direction générale du Groupe est assurée par Pierre Graff et François Rubichon.

Le comité exécutif

Missions

Le comité exécutif assure le pilotage opérationnel et stratégique du Groupe et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Il s'assure de la bonne exécution de ses décisions.

Composition

Il est présidé par le Président-Directeur général et comporte les membres permanents suivants :

- le Directeur général délégué ;
- le Directeur général adjoint aménagement et développement ;
- le Directeur général adjoint finances et administration ;
- le Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- le Directeur de l'aéroport Paris-Orly ;
- le Directeur immobilier ;
- le Directeur marketing, commerces et communication ;
- le Directeur des ressources humaines.

À la date de dépôt du présent document de référence, le comité exécutif est en conséquence composé de Pierre Graff, François Rubichon, Laurent Galzy (Directeur général adjoint finances et administration), Bernard Cathelain (Directeur général adjoint aménagement et développement), Patrice Hardel (directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle), Franck Goldnadel (directeur de l'aéroport Paris-Orly), François Cangardel (Directeur de l'immobilier), Pascal Bourgue (Directeur marketing, commerces et communication) et Gonzalve de Cordoue (Directeur des ressources humaines).

Tout autre directeur est convié chaque fois que nécessaire au bon traitement d'un dossier. Le comité exécutif se réunit une fois par semaine.

Renseignements personnels concernant les membres du comité exécutif de la Société

Pierre Graff, né le 11 novembre 1947, est diplômé de l'École Polytechnique et Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Après avoir occupé divers postes en Direction départementale de l'équipement, Pierre Graff a été conseiller technique chargé de la politique routière, de la sécurité routière et des transports au cabinet du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports (1986-1987), Directeur de la sécurité et de la circulation routière, délégué interministériel à la sécurité routière (1987-1990), puis Directeur départemental de l'équipement de l'Essonne (1990-1993), Directeur adjoint du cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (1993-1995), Directeur général de l'aviation civile (1995-2002), puis Directeur de cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (juin 2002 à septembre 2003). Il a été nommé Président de l'établissement public Aéroports de Paris en septembre 2003, puis, Président-Directeur général de la société anonyme Aéroports de Paris en juillet 2005. Pierre Graff est, par ailleurs, membre du conseil de surveillance de NV Luchthaven Schiphol, membre du Conseil économique et social, Président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil National du Tourisme, administrateur de la RATP (Régie autonome des transports parisiens), administrateur de Gaz de France devenue GDF SUEZ le 22 juillet 2008, administrateur de SOGEPA (Société de gestion des participations aéronautiques) et SOGEADE (Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'espace), administrateur du MEDEF Paris, officier de la Légion d'Honneur et officier de l'ordre national du Mérite.

François Rubichon, né le 23 septembre 1963, est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris et de l'École Nationale Supérieure des Postes et Télécommunications. En juin 1993, il a été nommé conseiller technique au cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme après avoir été chef du département contrôle de gestion à la Direction financière de La Poste. En mai 1995, il a été nommé Directeur général de Sofipost (société holding des filiales de La Poste), puis s'est vu confier la présidence

du directoire de Publi-Trans (groupe La Poste) en septembre 1998. Après avoir été Président-Directeur général de GeoPost Logistics à partir de septembre 2000, François Rubichon a été nommé Directeur adjoint du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en juillet 2002. En avril 2005, il s'est vu confier le poste de conseiller social auprès du Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin, avant d'être nommé en juin 2005, conseiller spécial chargé des affaires sociales au cabinet de Dominique Perben, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Depuis octobre 2005, François Rubichon occupe les fonctions de Directeur général délégué d'Aéroports de Paris. François Rubichon est chevalier de l'ordre national du Mérite.

Laurent Galzy, né le 14 mai 1957, est diplômé de l'école des Hautes Études Commerciales (HEC), titulaire d'une maîtrise d'économie, diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration. À partir de 1984, il a occupé à la Direction du budget (ministère de l'Économie et des Finances) plusieurs postes portant en particulier sur l'équipement, les transports, l'aménagement du territoire ou les collectivités locales. En 1999, Laurent Galzy a été nommé sous-directeur « Industrie, transports, recherche » à la Direction du budget (ministère de l'Économie et des Finances). Arrivé à Aéroports de Paris en janvier 2002 en qualité de Directeur du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques, Laurent Galzy occupe actuellement les fonctions de Directeur général adjoint finances et administration.

Bernard Cathelain, né le 11 juin 1961, est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. À partir de 1986, il a occupé différentes fonctions à la Direction départementale de l'équipement du Val d'Oise, puis en 1992, celle de conseiller technique au conseil régional d'Ile-de-France. En 1993, il rejoint la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) en qualité de Directeur de la Construction, chargé des tâches de maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des constructions autoroutières. Il est nommé, en 1998, Directeur de l'ingénierie, du développement et de l'environnement. Il rejoint Aéroports de Paris en 2001, en qualité de chef de département, puis devient Directeur de la Maîtrise d'ouvrage déléguée. Bernard Cathelain occupe, depuis le 1er janvier 2008, les fonctions de Directeur général adjoint aménagement et développement.

Patrice Hardel, né le 8 mars 1946, est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale de l'Aviation Civile. Après quatre années passées à la DGAC entre 1969 et 1973, il rejoint Aéroports de Paris où il est responsable de différents départements (plan, production-maintenance, exploitation générale). En 1989, il est ingénieur en chef à la Direction de l'architecture et de l'ingénierie, puis devient responsable, en 1997, du département relations compagnies, où il a notamment travaillé au développement du hub et des installations de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Patrice Hardel dirige en Chine, à partir de mars 2000, le projet de coopération avec l'aéroport de Pékin, avant d'être nommé directeur de l'aéroport Paris-Orly en juillet 2003. Également devenu en juillet 2008, Président non exécutif d'ADPI, filiale d'architecture et d'ingénierie du groupe, il a mis fin à son mandat en décembre 2009. Depuis le 1er janvier 2010, il est directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, en remplacement de René Brun. Patrice Hardel est chevalier de l'ordre national de la Légion d'Honneur, officier de l'ordre national du Mérite et médaillé de l'Aéronautique.

Franck Goldnadel, né le 14 août 1969, est ingénieur diplômé de l'École Nationale de l'Aviation Civile. Après avoir débuté sa carrière en 1993 au département Transport Aérien de l'ENAC en collaboration avec Airbus Industries, il devient, de fin 1994 à 1997, Directeur du développement commercial d'Alyzia Airport Services, filiale d'Aéroports de Paris en charge des prestations d'assistance en escale. Fin 1997, il rejoint Aéroports de Paris pour s'occuper de différentes fonctions au sein du service Exploitation des terminaux 1 et 3 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. En 2003, il est nommé Directeur des terminaux 2E, 2F, 2G et de la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle. Le 1er janvier 2010, Franck Goldnadel est nommé directeur de l'aéroport de Paris-Orly en remplacement de Patrice Hardel. Franck Goldnadel est chevalier de l'ordre national du Mérite.

François Cangardel, né le 18 janvier 1952, est ingénieur civil des Ponts et Chaussées et est titulaire d'un MBA HEC-ISA. En 1977, il est nommé Directeur des affaires nouvelles à SCOGIM (Société de promotion immobilière). En 1983, auprès du Directeur Général de Bouygues Entreprises France, il est responsable immobilier et montage d'affaires. À ce titre, il a notamment créé puis assuré la direction opérationnelle de la filiale SODEARIF (Société d'études, d'aménagement et de réalisations Immobilières et foncières). En 1993, il devient Directeur de l'aménagement et des constructions à la SEM 92 puis Directeur général adjoint en charge de l'aménagement, de la construction et du développement. Il a notamment supervisé de nombreux projets d'aménagement urbains pour des zones d'activités économiques et commerciales, des quartiers résidentiels et mixtes et des centres de villes ainsi que l'activité de la construction publique de la SEM 92. En mai 2007, François Cangardel rejoint Aéroports de Paris pour occuper les fonctions de Directeur de l'immobilier.

Pascal Bourgue, né le 20 septembre 1950, est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux et titulaire d'un doctorat de gestion des entreprises de Paris-Dauphine. En 1977, il débute sa carrière professionnelle comme responsable de la stratégie et des études de marchés chez Automobiles Peugeot. Il rejoint la SNCF en 1987 au poste de Directeur adjoint du marketing, puis de Directeur de la communication Grandes-Lignes. En 1998, il est nommé Directeur de la communication du groupe « 9 Télécom », filiale de Bouygues. Il intègre AGF (Assurances Générales de France) en 2001, en qualité de Directeur de la communication. Pascal Bourgue rejoint Aéroports de Paris en 2003 pour occuper les fonctions de Directeur marketing, commerces et communication. Depuis juillet 2008, Pascal Bourgue a également été nommé Président de l'agence de Voyages-aeroportsdeparis.com et de l'association française du commerce du voyageur (AFCOV). Pascal Bourgue est chevalier de l'ordre national du Mérite.

Gonzalve de Cordoue, né le 7 mars 1948, est ingénieur, diplômé de l'École Nationale de l'Aviation Civile. Il débute sa carrière professionnelle en 1970, à la DGAC en qualité de chef de service, responsable de la Tour de Contrôle d'Orly. Il rejoint Aéroports de Paris en 1989 au poste de chef de service pour assurer des missions dans le secteur de l'exploitation aéroportuaire. En 1996, il s'investit dans le domaine de l'assistance en escale comme chef du service d'Orly. Ses responsabilités sont ensuite élargies à l'ensemble de l'activité (aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle) et en 1998, il est nommé Directeur de l'escale d'Aéroports de Paris. En 2002, il cumule cette responsabilité avec celle de Président-Directeur général d'Alyzia Airport Services, holding de filiales d'Aéroports de Paris, dédiées à l'assistance en escale et à la sûreté aéroportuaire. En décembre 2005, il met fin à son mandat de Président-Directeur général d'Alyzia Airport Services. En novembre 2005, Gonzalve de Cordoue occupe les fonctions de Directeur des ressources humaines du Groupe. Gonzalve de Cordoue est médaillé de l'Aéronautique.

Absence de contrats de service

À 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.

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 exposés 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, ou un membre qu'ils auront désigné rendent compte au conseil d'administration des débats et des avis des comités. Les membres des comités et toutes les personnes invitées aux réunions des comités, sont tenus à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations qui leur sont communiquées ou auxquelles ils ont accès à l'occasion de leur mission.

Pour l'accomplissement de leurs travaux, les comités peuvent entendre les membres des directions de la Société et de ses filiales ou également recourir à des experts extérieurs en cas de besoin. Aucun comité ne peut traiter de sa propre initiative de questions qui déborderaient le cadre propre de sa mission. Les comités n'ont pas de pouvoir de décision.

Le comité d'audit

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité d'audit est composé au maximum de cinq membres avec voix délibérative. À la date de dépôt du présent document de référence, le comité d'audit est composé de Françoise Malrieu, Serge Gentili, Alexis Kohler et de Jacques Gounon son Président. Le comité d'audit tient au moins quatre réunions par an. Il s'est réuni six fois en 2009 (dernière réunion en date : le 17 février 2010) avec un taux de présence des membres de 85 % en 2009. Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les budgets sociaux et consolidés 2009 et 2010, les comptes sociaux et consolidés 2008, les états financiers semestriels 2009, le rapport du Président sur la composition, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques, le programme d'audit pour 2010 et le bilan 2009, la gestion de la dette et de la trésorerie, les autorisations des cautions, avals et garanties, le point d'étapes sur le management des risques et le contrôle interne, la stratégie d'endettement et l'autorisation d'emprunt obligataire 2010.

Missions

Pour ce qui concerne les comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement ;
- s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du groupe Aéroports de Paris ;
- examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion au moment de l'arrêté des comptes annuels et semestriels ;
- procéder, une fois par an, à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du groupe Aéroports de Paris.

Pour ce qui concerne les risques, le comité d'audit a pour mission de :

- procéder à un examen régulier, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le groupe Aéroports de Paris notamment au moyen d'une cartographie des risques ;
- examiner les engagements hors bilan significatifs ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de gestion des risques ;
- 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 ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;

Pour ce qui concerne le contrôle, l'audit interne et les Commissaires aux comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- 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 sont systématiquement mis en concurrence et de se prononcer sur leur rémunération ; à cette occasion il supervise l'appel d'offres et veille à la sélection des Commissaires aux comptes les « mieux disants » ;
- se faire communiquer le détail des honoraires versés par la société et le groupe Aéroports de Paris 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 ;
- contrôler l'indépendance et la qualité des travaux des Commissaires aux comptes et notamment examiner annuellement les missions accessoires au contrôle des comptes confiées aux Commissaires aux comptes ;
- examiner le programme des travaux des Commissaires aux comptes, leurs conclusions et leurs recommandations ;

Pour ce qui concerne la politique financière, le comité d'audit a pour mission d'examiner :

- le budget, la politique financière, comptable et fiscale générale de la société et du Groupe ainsi que sa mise en œuvre ; notamment, le comité examine la politique de la société et du Groupe relative à la gestion de sa dette ;
- les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe.

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. À la date de dépôt du présent document de référence, ce comité est composé de Dominique Bureau, Nicolas Golias, Jos Nijhuis, Jean-Louis Pigeon, Alexis Kohler et de Pierre Graff, son Président.

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 2009 (dernière réunion en date : 4 décembre 2009) avec un taux de présence des membres de 94 % en 2009. Au cours de ses réunions, le comité a notamment abordé le point d'étape sur le plan stratégique 2006/2010 du Groupe, y compris la stratégie à l'international des filiales, la vision et les orientations stratégiques du plan stratégique 2011/2015, les orientations du contrat de régulation économique 2011/2015.

Missions

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

- de formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris (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 Aéroports de Paris) ;
- de formuler au conseil d'administration des avis sur les orientations du groupe Aéroports de Paris en matière d'opérations de diversification (notamment : gestion aéroportuaire à l'international, immobilier…), et d'auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;
- d'étudier et de formuler des avis au conseil d'administration sur les opérations relatives aux opérations visées au point 2 du Règlement Intérieur, 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, extension, cession ou cessation d'activités du groupe Aéroports de Paris, projets de *joint venture* ou de réalisation d'apports. Dans ce cadre, le comité émet un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets : il étudie notamment les conditions de rentabilité des projets ainsi que l'exposition financière du groupe Aéroports de Paris sur la vie du projet ; il analyse également les risques inhérents aux projets ainsi que leur influence sur les conditions de leur rentabilité, évalue la façon dont ces risques sont couverts et propose le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser ;
- d'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…).

Le comité des rémunérations

Composition et fonctionnement

Aux termes du Règlement Intérieur, le comité des rémunérations est composé au maximum de quatre membres avec voix délibérative. À la date de dépôt du présent document de référence, ce comité est composé de Jacques Gounon, Alexis Kohler, et Françoise Malrieu, sa Présidente.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an (dernière réunion en date : le 12 février 2010). Le comité des rémunérations s'est réuni six fois en 2009 avec un taux de présence des membres de 92 % en 2009. Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur la rémunération des mandataires sociaux et des censeurs.

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, dans le respect des recommandations de l'AFEP-MEDEF. Il propose notamment 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 rémunérations des principaux dirigeants de la société et est tenu informé de la politique de rémunération des principaux dirigeants non mandataires sociaux. Lors de cette analyse, le comité des rémunérations peut s'adjoindre les dirigeants mandataires sociaux ;
- 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 et 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. Il peut proposer au conseil d'administration de prélever au profit des censeurs une somme maximale globale sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence allouée aux administrateurs par l'assemblée générale ainsi que les modalités et attribution aux censeurs ;
- 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.

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, le conseil d'administration a décidé le 29 avril 2009 de se référer au code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association française des entreprises privées et du Mouvement des entrepreneurs de France (code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008. La Société s'inspire également 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'État et les entreprises dans lesquelles l'État détient des participations.

Malgré les aménagements apportés au Règlement intérieur, des dérogations aux recommandations du code AFEP-MEDEF existent, principalement en application des dispositions législatives et réglementaires particulières qui régissent les statuts de la Société, ou par sa nature d'entreprise publique contrôlée par un actionnaire majoritaire. Pour plus de détail, renvoi est fait au paragraphe sur le rapport du Président sur la composition, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société figurant en annexe 2.

Composition du conseil d'administration

Les six administrateurs représentant l'État et les six administrateurs représentant les salariés en application de la loi ne peuvent par définition être éligibles à la qualification d'« indépendant » au regard des critères posés par le code AFEP-MEDEF. La Société est ainsi dans l'impossibilité de respecter la recommandation du code AFEP-MEDEF qui précise que le conseil d'administration devrait comprendre au moins un tiers d'administrateurs qualifiés « d'indépendants ».

Conformément au Règlement intérieur, le conseil d'administration, dans sa séance du 15 juillet 2009, a identifié comme administrateurs indépendants au regard des critères posés par le code AFEP MEDEF de décembre 2008 et de leur situation personnelle, les administrateurs désignés par l'assemblée générale sont les suivants :

- Mme Françoise Malrieu ;
- M. Jacques Gounon ;
- M. Henri Giscard d'Estaing.

Les administrateurs indépendants représentent ainsi la moitié des administrateurs désignés par l'assemblée générale et moins de 20 % de la totalité des membres.

Composition du comité d'audit

La composition du comité d'audit n'est pas en tout point conforme au code AFEP-MEDEF qui recommande que la part des administrateurs indépendants dans le comité d'audit soit au moins de deux tiers. En effet, il comporte deux administrateurs indépendants parmi les quatre membres le constituant.

La dérogation à ces recommandations se justifie par le statut particulier d'Aéroports de Paris. Sa composition est proche des recommandations AFEP-MEDEF compte tenu de la volonté d'y faire participer un représentant de l'État et un représentant des salariés, lesquels ne peuvent être qualifiés d'indépendants.

Contrôle interne

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du code de commerce, le Président du conseil d'administration doit rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion du conseil d'administration, de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société. Le rapport du Président-Directeur général, qui sera présenté à l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2009 appelée à se réunir le 27 mai 2010 et le rapport des commissaires aux comptes sur ce rapport figure au chapitre 20.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

17 SALARIÉS - RESSOURCES HUMAINES

DONNÉES SOCIALES 103
Politique des ressources humaines 103
Formation 103
Prévention des risques professionnels 104
Statut du personnel 104
Intéressement et participation 104
Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié 104
Relations professionnelles et accord collectifs 104
Impact territorial des activités en matière d'emploi 104
Main-d'œuvre extérieure à la Société 104
L'égalité professionnelle entre hommes et femmes 104

INDICATEURS SOCIAUX DU GROUPE 105

DONNÉES SOCIALES

Politique des ressources humaines

La politique sociale et la gestion des ressources humaines font partie des orientations stratégiques de l'entreprise et du Groupe, dont elles sont le premier levier de modernisation et de progrès. Elles contribuent également à l'amélioration du fonctionnement interne du Groupe, à la dynamique du développement durable et à la maîtrise des risques.

Les politiques de ressources humaines ont ainsi pour objectifs de développer l'efficacité collective et individuelle de l'entreprise et sa responsabilité sociale, tout en maintenant des rapports sociaux équilibrés indispensables au développement de ses projets.

Les évolutions des années précédentes se sont poursuivies avec une baisse des effectifs d'Aéroports de Paris. La conjoncture économique de 2009 a conduit la Direction générale à mettre en place dès le 1er trimestre un plan de maîtrise des coûts et de la masse salariale par la limitation des recrutements externes au profit des mobilités internes.

Pour rétablir l'équilibre économique de l'activité d'assistance en escale, Aéroports de Paris a décidé en 2007 de regrouper l'ensemble de cette activité dans une filiale unique, Alyzia, pour lui permettre d'exercer durablement son activité. Ce regroupement a entraîné la fin de l'activité d'assistance en escale exercée directement par la société Aéroports de Paris en avril 2009. Aéroports de Paris, détenteur des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes, sous-traite désormais entièrement l'exécution des contrats à Alyzia. La mise en place des mesures sociales d'accompagnement prévue dans le cadre de cette réorganisation s'est achevée dans le courant du 1er semestre 2009.

Formation

Dans un souci de bonne adéquation des compétences des personnels aux besoins de l'entreprise, Aéroports de Paris a préparé un dispositif de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). Des négociations ont été engagées en 2008 avec les partenaires sociaux, au sein d'Aéroports de Paris et de ses filiales. Suite au constat de désaccord enregistré en 2008, un procès-verbal de désaccord a été signé par le Président-Directeur général le 17 avril 2009. Il comporte des mesures unilatérales qui seront déployées sur le seul périmètre d'Aéroports de Paris sur la période 2009/2011 et qui s'appuient notamment sur :

- le référentiel des métiers ;
- un diagnostic emplois et compétences et un plan glissant d'adaptation ;
- un ensemble d'outils d'accompagnement professionnel des salariés, notamment la généralisation de l'entretien d'appréciation et professionnel et la création d'un espace conseil métiers pour les non-cadres ;
- des mesures spécifiques d'accompagnement des salariés appartenant à un métier sensible.

La formation professionnelle constitue l'un des outils au service de la stratégie du groupe et de la GPEC en permettant aux salariés de s'adapter aux évolutions de l'organisation du travail, aux mutations technologiques, aux changements de culture et de pratiques managériales et de développer de nouvelles compétences pour accompagner les reconversions professionnelles. La politique de formation en alternance a permis en 2009 l'intégration de 183 contrats de professionnalisation et d'apprentissage. Le travail sur le projet pour les cadres s'est poursuivi en 2009. Il s'appuie sur la démarche de progrès déjà engagée sur les pratiques managériales : accompagnement des managers dans la définition des objectifs individuels et le pilotage de la performance et enrichissement du contenu de l'Entretien d'Appréciation et Professionnel. La réflexion concerne également une nouvelle dynamique de développement professionnel (offrir plus de visibilité sur les évolutions de carrière et développer les compétences par la mobilité et les outils de développement individuels) ainsi que les composantes du système de rémunération.

Prévention des risques professionnels

La politique générale de prévention des risques professionnels a été diffusée à l'ensemble des salariés d'Aéroports de Paris le 10 juillet 2009. Pour sa mise en œuvre, des travaux ont été engagés dans les domaines suivants : prévention des risques routiers et circulation piétonne, évaluation des risques, co-activité Galerie Bagages, prévention sécurité des chantiers.

Statut du personnel

Les salariés d'Aéroports de Paris relèvent de contrats de droit privé et du Code du travail. À l'exception des personnels régis par un contrat particulier, des apprentis sous contrat d'apprentissage et des jeunes sous contrats spécifiques liés à la politique de l'emploi, ils bénéficient d'un statut particulier alors que les salariés de ses filiales sont exclusivement soumis aux dispositions du Code du travail. Les dispositions du statut du personnel viennent se substituer à celles du Code du travail, qui demeurent applicables lorsque le statut du personnel ne prévoit pas de dispositions spécifiques.

Le statut du personnel diffère du droit commun en ce qu'il prévoit notamment :

- une procédure d'affichage des postes à pourvoir qui permet d'informer l'ensemble des salariés et de susciter les candidatures ;
- des majorations de la rémunération de base comme une prime ancienneté, un 13e mois, un supplément familial pour les salariés ayant au moins deux enfants à charge ;
- la possibilité pour les salariés de travailler à temps partiel pour convenance personnelle ;
- des congés spéciaux payés attribués à l'occasion d'événements familiaux.

Intéressement et participation

Une prime d'intéressement peut être versée en fonction des gains de productivité, des résultats financiers et de la réalisation d'objectifs sectoriels. En 2009, le montant de l'intéressement comptabilisé pour le groupe Aéroports de Paris s'est élevé à 12,6 millions d'euros, contre 14,9 millions d'euros en 2008.

Aéroports de Paris et ses filiales (à l'exclusion d'Aéroports de Paris Management) ont mis en place un dispositif de participation au profit de leurs salariés. 11,1 millions d'euros ont été versés pour l'ensemble du Groupe au titre de la participation en 2009, contre 10,5 millions d'euros en 2008.

Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié

Un Plan d'Épargne d'Entreprise (PEE) permet aux salariés de la société Aéroports de Paris de bénéficier de la faculté de se constituer un portefeuille de valeurs mobilières, pouvant éventuellement être abondé par l'entreprise. En 2009, l'abondement versé par l'entreprise a été de 3,7 millions d'euros, contre 3,1 millions en 2008.

Lors de l'ouverture du capital et pour les besoins de la mise en œuvre de deux formules proposées dans le cadre de l'offre réservée aux salariés qui a été faite aux salariés et à certains anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales, Aéroports de Paris a mis en place un Plan d'Épargne Groupe (PEG) auquel ont adhéré Alyzia, ADPI, Aéroports de Paris Management et Hub télécom. Un fonds commun de placement en entreprise, le FCPE Aéroparts, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises dans le cadre de ce PEG. Au 31 décembre 2009, les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris détenaient 2,1 % du capital d'Aéroports de Paris au titre du FCPE Aéroparts Actionnariat.

Un accord collectif instituant un plan d'épargne pour la retraite collectif (PERCO) a été signé le 17 avril 2009.

Relations professionnelles et accord collectifs

17 accords collectifs ont été négociés et signés au cours de l'année 2009, portant notamment sur le compte épargne temps, le plan épargne groupe, le plan épargne entreprise, l'intéressement, la participation, l'institution d'un plan d'épargne retraite collectif, le fonctionnement du comité de groupe, la formation, la prorogation de l'accord Égalité professionnelle hommes-femmes, l'emploi et le maintien dans l'emploi des seniors.

Impact territorial des activités en matière d'emploi

Dans le cadre de sa politique de développement durable, Aéroports de Paris promeut la coopération économique et sociale avec les collectivités locales pour que le territoire bénéficie de sa croissance et entretient par ailleurs un dialogue suivi avec les riverains au travers de nombreux partenariats et outils.

En 2009, un budget de 2,2 millions d'euros (hors fondation Aéroports de Paris) a été consacré aux actions socio-économiques, dont une grande part pour le développement de l'accessibilité à l'emploi des riverains.

Plus de 120 000 personnes travaillent sur les plates-formes aéroportuaires, dont 92 000 pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, parmi lesquelles 51 % sont originaires des trois départements riverains. On estime à plus de 300 000 le nombre total d'emplois indirects générés par les plates-formes.

Main-d'œuvre extérieure à la Société

En 2009, les travailleurs intérimaires ont représenté 1,2 % de l'effectif mensuel moyen de la société Aéroports de Paris. La durée moyenne des contrats de travail intérimaire s'est établie à 16 jours. Ce recours à la main-d'œuvre extérieure concerne notamment les secteurs fonctionnels et études.

L'égalité professionnelle entre hommes et femmes

Le taux de féminisation au sein des effectifs d'Aéroports de Paris baisse légèrement et s'établit à 38,4 % en 2009. L'écart entre le salaire net

imposable mensuel moyen des hommes et des femmes s'est réduit : il est 10,6 % en faveur des hommes contre 12,1 % en 2008 et en 2007.

Le deuxième accord sur l'égalité professionnelle a été signé le 7 novembre 2006 entre la direction et les organisations syndicales. Il améliore 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.

En 2009, les actions engagées en 2007 et 2008 ont été approfondies en concertation avec les partenaires sociaux : réseau de correspondants Égalité Professionnelle Hommes Femmes, réalisation d'outils de communication et d'actions de sensibilisation pour les managers (livrets, séminaires), construction d'un tableau de bord. Sur le plan de la conciliation vie professionnelle/vie parentale, les mesures prévues ont été mises en œuvre, notamment avec l'ouverture de la nouvelle crèche de l'aéroport de Paris-Orly (10 berceaux), portant le total à 40 et la mise en place d'un Chèque Emploi Service Universel « petite enfance ».

La part des femmes dans les niveaux cadres a augmenté et atteint 31,9 % en 2009 contre 31,6 % en 2008 et 30,5 % en 2007.

L'accord 2006-2009 a été prorogé jusqu'en mai 2010 dans la perspective de conclure un nouvel accord.

INDICATEURS SOCIAUX DU GROUPE

	Périmètre	2009	2008
Effectif moyen :			
Aéroports de Paris	2	7 062	7 349
Groupe Alyzia		3 434	3 344
Société de Distribution Aéroportuaire (1)		425	448
Hub télécom		505	300
ADPI		562	414
Aéroports de Paris Management		44	38
Duty Free Paris		65	-
Total Groupe	1	12 097	11 893
Hommes	2	4 347	4 520
Femmes	2	2 715	2 829
Embauches/Départs :			
Embauches	1	1 821	2 400
en CDI	1	665	801
en CDD	1	1 156	1 599
Départs	1	1 889	2 033
dont licenciements pour invalidité	1	23	187
dont licenciements pour motif économique	1	3	
dont licenciements pour motifs personnels	1	188	
Organisation du temps de travail :			
Salariés à temps plein	2	6 391	6 695
Salariés à temps partiel	2	671	654
Taux d'absentéisme	2	6,83 %	6,78 %
Maladie	2	4,63 %	4,61 %
Maternité	2	0,80 %	0,86 %
Congés autorisés	2	0,58 %	0,52 %
Accidents du travail	2	0,67 %	0,56 %
Heures supplémentaires	2	19 130	16 176

(1) Part Aéroports de Paris.
Périmètre 1 : groupe Aéroports de Paris.
Périmètre 2 : société Aéroports de Paris.

	Périmètre	2009	2008
Rémunérations :			
Rémunération moyenne mensuelle (en euros)	2	3 219	3 149
Cadres	2	4 967	5 096
Agents de haute maîtrise	2	3 402	3 356
Agents de maîtrise	2	2 685	2 615
Agents d'exécution	2	2 252	2 213
Masse salariale brute (en millions d'euros)	1	486,3	472,5
Charges sociales (en millions d'euros)	1	234,7	217,0
Intéressement et participation (en millions d'euros)	1	23,7	25,4
Conditions d'hygiène et de sécurité :			
Taux de fréquence	2	15,5	16,8
Taux de gravité	2	0,99	0,81
Formation :			
Sommes versées pour la formation professionnelle (en millions d'euros)	2	19	21
Nombre d'heures moyen de formation par salarié	2	29	31
Emploi et insertion des travailleurs handicapés :			
Nombre de travailleurs handicapés	2	295	281
Nombre de travailleurs handicapés embauchés	2	6	10
Œuvres sociales :			
Sommes versées au comité d'Entreprise (en millions d'euros)	2	5,7	5,7
Subventions des restaurants du personnel (en millions d'euros)	2	8,3	6,3

RFA

18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ 107

CHANGEMENT DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ 108

PACTES D'ACTIONNAIRES 108

Alliance avec Schiphol Group 108

Pacte d'actionnaires entre l'État français et le Fond stratégique d'investissement 110

ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ

En application de l'article L. 251-1 du Code de l'aviation civile, l'État français détient 52,1 % du capital et des droits de vote de la Société et par conséquent le contrôle de la Société et doit demeurer propriétaire de la majorité du capital de la société. La Société estime qu'il n'y a pas de risque que ce contrôle soit exercé de manière abusive. Il n'existe pas de titre non représentatif du capital.

Aéroports de Paris a procédé à l'identification de ses actionnaires par la réalisation d'un TPI (titres au porteur identifiable) au 31 décembre 2009 sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 20 000 actions, actionnaires détenant un minimum de 500 actions. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 95,0 % du capital a été identifié. Le TPI a identifié 272 investisseurs institutionnels.

Répartition du capital

	Au 31.12.2009		Au 31.12.2008	
Actionnaires	**% du capital et des droits de vote**	**Nombre d'actions** [1]	**% du capital et des droits de vote**	**Nombre d'actions**
État français	52,1 %	51 591 100	60,4 %	59 750 700
Schiphol Group	8,0 %	7 916 800	8,0 %	7 916 800
Caisse des Dépôts et Consignations	8,6 %	8 542 200	0,6 %	625 400
dont Fond Stratégique d'Investissement	*8,0 %*	*7 916 800*	-	-
dont Caisse des Dépôts et Consignations Fonds Propres	*0,6 %*	*625 400*	*0,6 %*	*625 400*
Institutionnels français	11,4 %	11 232 700	12,8 %	12 585 900
Institutionnels non-résidents	9,1 %	9 059 800	7,6 %	7 693 300
Actionnaires individuels français et non identifiés	8,6 %	8 466 400	8,5 %	8 378 806
Salariés [2]	2,1 %	2 076 600	2,0 %	1 915 000
Autodétention [3]	0,1 %	75 000	0,1 %	94 700

(1) Arrondi à la centaine d'actions près.
(2) Comprend les actions détenues par les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales au travers du fond commun de placement en entreprise Aéroparts du PEG d'Aéroports de Paris.
(3) Dans le cadre du programme de rachat d'actions. Ces actions sont privées de droit de vote.

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

Le 15 juillet 2009, l'État français a apporté au Fonds stratégique d'investissement (FSI) 7 916 848 actions représentant 8 % du capital et des droits de vote de la Société. À la suite de cette opération, la Caisse des Dépôts et Consignations a déclaré avoir franchi à la hausse, indirectement, par l'intermédiaire du FSI qu'elle contrôle, les seuils de 5 % du capital et des droits de vote de la Société et détenir directement et indirectement 8 542 263 actions, soit 8,63 % du capital et des droits de vote de la Société.

À la date de dépôt du présent document de référence, la Société n'a pas connaissance d'une participation directe ou indirecte dans son capital qui pourrait, compte tenu de la participation de l'État français, avoir une incidence en cas d'offre publique ou entraîner un changement de contrôle de la Société.

Les franchissements des seuils légaux dont la Société a été informée depuis son introduction en bourse sont les suivants :

- franchissement à la baisse par l'État français du seuil légal des deux tiers du capital et des droits de vote le 1er décembre 2008, la détention de l'État étant de 60,4 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par Schiphol Group du seuil légal de 5 % du capital et des droits de vote le 1er décembre 2008, la détention de Schiphol Group étant de 8 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par la Caisse des Dépôts et Consignations du seuil légal de 5 % du capital le 15 juillet 2009, la détention directe et indirecte de la Caisse des Dépôts et Consignations étant de 8,63 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par l'État français et le Fond Stratégique d'Investissement (FSI), agissant de concert, des seuils légaux de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 33,3 % et 50 % du capital et des droits de vote le 25 novembre 2009, la détention de l'État français et du FSI étant de 60,13 % à l'issue de ces franchissements.

Voir le chapitre 16 « Fonctionnement des organes d'administration et de gestion de la Société » pour ce qui concerne les mesures en matière de contrôle de l'actionnaire majoritaire. Voir le paragraphe du chapitre 21 « Droits attachés aux actions » pour ce qui concerne les droits de vote des actionnaires.

Actionnariat du personnel

Un fonds commun de placement d'entreprise (FCPE), le FCPE Aéroparts, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises par les ayants droit relevant des sociétés adhérentes du Plan d'Épargne Groupe (PEG). Le conseil de surveillance de ce FCPE Aéroparts est composé de 6 salariés représentant les porteurs de parts, eux-mêmes porteurs de parts, et de 6 représentants d'Aéroports de Paris et des sociétés ayant adhéré au PEG. Les représentants des salariés porteurs de parts sont élus par les porteurs de parts, le conseil de surveillance comportant au moins un porteur de parts de chaque compartiment. Le conseil de surveillance exerce notamment le droit de vote attaché aux titres compris dans le fonds et à cet égard désigne un ou plusieurs mandataires pour représenter le fonds aux assemblées générales de la société.

CHANGEMENT DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ

À 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'État 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'État la majorité du capital social ».

PACTES D'ACTIONNAIRES

Alliance avec Schiphol Group

Dans le cadre de la mise en place d'un accord de coopération industrielle, conclu le 14 novembre 2008, prenant effet le 1er décembre 2008 et d'une durée de 12 ans, entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (« l'Accord de coopération »), prévoyant des participations croisées entre Aéroports de Paris et Schiphol Group, deux accords ont notamment été conclus : un pacte d'actionnaires concernant Aéroports de Paris, conclu entre l'État français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris d'une part, et un accord de sortie (l'« *Exit Agreement* ») conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group d'autre part. Les stipulations de ces accords concernant la cession ou l'acquisition d'actions ADP prévoient les stipulations qui suivent.

Inaliénabilité des actions (« *lock up* »)

Schiphol Group s'est engagée à ne pas transférer la propriété des actions qu'elle détient dans Aéroports de Paris pendant toute la durée de l'accord de coopération sauf dans certains cas, principalement : le transfert à des filiales intégralement détenues par Schiphol Group, le droit de cession forcée de l'État (présenté ci-après), la cession dans les conditions prévues dans l'« *Exit Agreement* », notamment après résiliation de l'accord de coopération.

La durée de ce « *lock up* » ne peut, sauf circonstances exceptionnelles (changement de contrôle de Schiphol Group ou d'Aéroports de Paris, perte par Aéroports de Paris ou par Schiphol Group de leur droit d'exploiter certains aéroports et liquidation, faillite, redressement judiciaire d'Aéroports de Paris ou de Schiphol Group) être inférieure à deux ans.

Engagement de maintien du niveau des participations (« *standstill* »)

Sauf pour certains cas visant à permettre que Schiphol Group puisse ne pas être dilué dans le capital d'Aéroports de Paris, Schiphol Group et ses affiliés ne peuvent augmenter leur participation dans Aéroports de Paris sans l'accord préalable de l'État et ne peuvent agir de concert avec des tiers.

Droit de cession forcée de l'État

L'État dispose d'un droit de cession forcée des actions ADP détenues par Schiphol Group, exerçable, dans un délai convenu entre les parties, en cas de cession par l'État d'actions Aéroports de Paris conduisant le tiers acquéreur à devoir lancer une offre publique ou une garantie de cours sur toutes les actions ADP.

Le prix d'acquisition des actions ADP détenues par Schiphol Group sera le prix par action payé par le tiers acquéreur à l'État ou le prix de l'offre publique ou de la garantie de cours, si celui-ci est plus élevé.

Si tout ou partie de la contrepartie payée par le tiers acquéreur n'est pas en numéraire, cette contrepartie sera évaluée à sa valeur de marché et, en cas de désaccord entre Schiphol Group et l'État, une procédure d'expertise sera mise en œuvre pour déterminer cette valeur de marché selon le mécanisme prévu dans le pacte d'actionnaires.

Terme et causes de résiliation des accords

Le pacte d'actionnaires est conclu dans le cadre et pour la durée de l'Accord de coopération, soit une durée de 12 ans, éventuellement prorogeable. Il prendra fin en cas de résiliation de l'Accord de coopération en cas de survenance d'une des « causes de résiliation » énumérées ci-après après avoir donné effet aux stipulations régissant la cession de la participation de Schiphol Group dans Aéroports de Paris.

Ainsi, en cas de survenance d'une des « causes de résiliation » suivantes, Aéroports de Paris et/ou Schiphol Group pourront mettre en œuvre les stipulations de l'*Exit Agreement* :

- le changement de contrôle soit de Schiphol Group soit d'Aéroports de Paris ;
- l'admission aux négociations sur un marché réglementé de Schiphol Group ;
- la perte par Aéroports de Paris ou par Schiphol Group de leur droit d'exploiter certains aéroports ;
- un manquement important soit par Schiphol Group soit par Aéroports de Paris à leurs obligations au titre des pactes d'actionnaires ;
- liquidation, faillite, redressement judiciaire (ou procédure analogue) d'Aéroports de Paris ou de Schiphol Group ;
- une violation significative de l'Accord de coopération soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group ;
- un différend permanent et/ou une situation de blocage permanente entre Aéroports de Paris et Schiphol Group ;
- l'exercice par l'État de son droit de sortie forcée tel que prévu dans le pacte d'actionnaires ;
- la sortie conjointe ou la sortie forcée d'Aéroports de Paris du capital de Schiphol Group tel que prévu dans le pacte d'actionnaires Schiphol Group ;
- la dilution excessive de Schiphol Group ; ou
- la conclusion soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group d'une coopération industrielle avec une société aéroportuaire européenne ayant substantiellement les mêmes objectifs que ceux décrits dans l'Accord de coopération et qui met significativement en cause l'atteinte des objectifs prévus par cet Accord de coopération.

Principes généraux de la sortie

Les sorties réciproques du capital d'Aéroports de Paris et Schiphol Group seront réalisées de manière conjointe dans une durée maximale de 18 mois après la survenance d'une des causes de sortie décrites ci-avant.

Schiphol Group procédera en premier à la cession des actions ADP qu'elle détient, et conservera, le cas échéant, le produit de cession dans un compte de séquestre, garantissant le paiement du prix de cession des actions Schiphol Group détenues par Aéroports de Paris.

Enfin, en cas de non-cession des titres Aéroports de Paris détenus par Schiphol Group au terme de la période de 18 mois (pouvant dans certains cas être portée à 24 mois), Aéroports de Paris pourra exercer, avec faculté de substitution, une option d'achat sur ses propres titres détenus par Schiphol Group dans des conditions contractuelles convenues entre les parties (formule de calcul de prix à partir d'une moyenne de cours de Bourse).

Droit de première offre d'Aéroports de Paris/droits de préemption de l'État et d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris dispose, après résiliation de l'accord de coopération, d'un droit de première offre pendant une période de temps limitée à compter de la résiliation de l'accord de coopération, lui permettant de faire une offre à Schiphol Group sur les titres qu'elle détient dans Aéroports de Paris ou de désigner un tiers qui fera une offre sur les titres Aéroports de Paris.

En l'absence d'exercice par Aéroports de Paris de son droit de première offre, ou si Schiphol Group n'accepte pas son offre d'acquisition, Schiphol Group aura le droit de céder ses actions ADP soit sur le marché, soit à une ou plusieurs personnes identifiées, étant précisé que l'État et Aéroports de Paris auront alors un droit de préemption.

Le droit de préemption de l'État doit être exercé dans un délai fixé entre les parties et prévaut sur le droit de préemption d'Aéroports de Paris.

Droit de veto de l'État et d'Aéroports de Paris

Dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions ADP détenues par Schiphol Group, l'État et Aéroports de Paris disposent d'un droit de veto pour s'opposer à cette cession, pouvant être exercé une fois par projet de cession et dans un délai convenu entre les parties.

Pacte d'actionnaires entre l'État français et le Fond stratégique d'investissement

Le 25 novembre 2009, le Fonds stratégique d'investissement et l'État français ont conclu un pacte d'actionnaires, constitutif d'une action de concert, conclu pour une durée de deux ans.

Ce pacte prévoit deux cas de concertation :

- sur le vote des résolutions en assemblée générale des actionnaires de la Société : les parties s'engagent à échanger les points de vue respectifs et rechercher si possible une position commune sur les résolutions, sans toutefois que les parties ne soient tenues d'y parvenir ;
- en cas de projets d'opérations sur titres, le dispositif comprend (i) une obligation générale d'information préalable entre les parties au pacte pour toute opération portant sur les actions ou droits de vote de la société et (ii) une obligation de concertation préalable en cas de projet de cession par les parties susceptibles d'intervenir à des échéances rapprochées.

19 OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS

RELATIONS AVEC L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES **111**
Contrôle économique et financier 111
Cour des comptes 111
Inspection générale des finances 111
Conseil général de l'environnement et du développement durable 111
RELATIONS AVEC DES APPARENTÉS **111**

RELATIONS AVEC L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris une tutelle au titre de son statut d'entreprise publique et au titre de ses activités, notamment de service public. Ce dernier aspect des relations entre Aéroports de Paris et les autorités administratives est décrit au chapitre 6 « Environnement législatif et réglementaire ».

Contrôle économique et financier

Le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'État sur les entreprises nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social, qui prévoit notamment une procédure d'approbation par l'État 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'État est applicable à la Société.

Cour des comptes

Outre le contrôle exercé par les deux Commissaires aux comptes, les comptes et la gestion de la Société et, le cas échéant, ceux de ses filiales majoritaires directes relèvent du contrôle de la Cour des comptes conformément aux articles L. 133-1 et L. 133-2 du code des juridictions financières. Ainsi, après vérification des comptes, la Cour des comptes peut également demander communication de tous documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission de contrôle, et entendre toute personne de son choix.

Inspection générale des finances

Le décret-loi du 30 octobre 1935 organisant le contrôle de l'État sur les sociétés, syndicats et associations ou entreprises de toute nature ayant fait appel au concours financier de l'État, permet au ministre chargé de l'économie de soumettre Aéroports de Paris aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Conseil général de l'environnement et du développement durable

En application du décret n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable, le conseil général de l'environnement et du développement durable peut effectuer les études et enquêtes prescrites par le ministre chargé de l'équipement.

RELATIONS AVEC DES APPARENTÉS

Aéroports de Paris a conclu :

- le 6 février 2006, le contrat de régulation économique avec l'État fixant sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, présentant le programme des investissements prévus par Aéroports de Paris et déterminant les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ») ;
- le 30 mars 2006, une convention avec l'État fixant les modalités de rétrocession par Aéroports de Paris à l'État d'une partie de la plus-value immobilière dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 8 « Propriétés immobilières et équipements ») ;
- quatre conventions financières avec l'État en 2006 en application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005 qui déterminent les montants et les modalités de versement des sommes dues par l'État en contrepartie de la reprise à son profit des biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public (voir le paragraphe du chapitre 8 « Propriétés immobilières et équipements »).

Pour les informations relatives aux parties liées, voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

Les conventions réglementées et le rapport des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées aux titres des exercices 2009, 2008 et 2007 figurent en annexe 1 du présent document de référence, et en annexe 5 des documents de référence 2008 et 2007.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

RFA

20 INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2009 **114**

Compte de résultat consolidé 114
État du résultat global 114
Bilan consolidé 115
Tableau des flux de trésorerie consolidés 116
Tableau de variation des capitaux propres consolidés 117
Annexe aux comptes consolidés 118

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS **178**

COMPTES SOCIAUX ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2009 **180**

Actif du bilan 180
Passif du bilan 181
Compte de résultat (1re partie) 182
Compte de résultat (2e partie) 183
Soldes intermédiaires de gestion 184
Capacité d'autofinancement 184
Tableau de flux de trésorerie 185
Annexe aux comptes sociaux 186

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS **212**

INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA **214**

INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES **214**

POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES **214**

PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE **214**

CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2009 **216**

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2009

Compte de résultat consolidé

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2009	Année 2008
Produit des activités ordinaires	**9**	**2 633 434**	**2 527 031**
Autres produits opérationnels courants	10	9 835	8 768
Production immobilisée	11	42 240	39 452
Production stockée		1 125	-
Achats consommés	12	(187 360)	(168 749)
Charges de personnel	13	(747 809)	(704 931)
Autres charges opérationnelles courantes	14	(863 814)	(844 380)
Dotations aux amortissements	15	(364 539)	(347 146)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	15	(4 393)	(2 911)
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(343)	(6 055)
Résultat opérationnel courant		**518 376**	**501 081**
Autres produits et charges opérationnels	16	(5 817)	2 140
Résultat opérationnel		**512 559**	**503 221**
Produits financiers	17	88 962	88 259
Charges financières	17	(202 896)	(176 980)
Résultat financier	**17**	**(113 934)**	**(88 721)**
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	11 664	91
Résultat avant impôt		**410 290**	**414 590**
Impôts sur les résultats	19	(140 422)	(141 841)
Résultat de la période		**269 868**	**272 749**
Résultat attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*381*	*188*
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère		*269 487*	*272 561*
Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions ordinaires de la société mère :			
Résultat de base par action (en euros)	*20*	*2,73*	*2,76*
Résultat dilué par action (en euros)	*20*	*2,73*	*2,76*

État du résultat global

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Résultat de la période	**269 868**	**272 749**
Autres éléments de résultat global pour la période, nets d'impôt :		
- Différences de conversion	720	(759)
- Variations des justes valeurs d'instruments financiers	(103)	-
TOTAL	**617**	**(759)**
Résultat global total pour la période	**270 485**	**271 990**
Résultat global total pour la période attribuable :		
- aux participations ne donnant pas le contrôle	*358*	*351*
- aux propriétaires de la société mère	*270 127*	*271 639*

Bilan consolidé

ACTIFS

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Immobilisations incorporelles	21	83 077	52 783
Immobilisations corporelles	22	5 433 688	5 400 326
Immeubles de placement	23	429 106	293 736
Participations dans les entreprises mises en équivalence	18	408 204	401 601
Autres actifs financiers non courants	24	55 585	53 553
Actifs d'impôt différé	19	1 519	1 837
Actifs non courants		**6 411 180**	**6 203 837**
Stocks	25	18 301	11 369
Clients et comptes rattachés	26	597 583	518 904
Autres créances et charges constatées d'avance	27	108 678	112 699
Autres actifs financiers courants	24	98 228	82 386
Actifs d'impôt exigible	19	2 362	1 448
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28	744 844	372 997
Actifs courants		**1 569 995**	**1 099 802**
TOTAL DES ACTIFS		**7 981 175**	**7 303 638**

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2009	Au 31.12.08
Capital	29	296 882	296 882
Primes liées au capital	29	542 747	542 747
Actions propres	29	(4 218)	(4 190)
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	29	(3 264)	(2 192)
Résultats non distribués	29	2 398 885	2 263 471
Participations ne donnant pas le contrôle	29	1 392	773
Capitaux propres		**3 232 425**	**3 097 491**
Emprunts et dettes financières à long terme	31	2 574 549	2 592 052
Provisions pour engagements sociaux – part à plus d'un an	13	309 315	301 591
Autres provisions non courantes	30	-	38
Passif d'impôt différé	19	164 301	138 623
Autres passifs non courants	33	49 591	31 135
Passifs non courants		**3 097 756**	**3 063 439**
Fournisseurs et comptes rattachés	34	452 007	476 814
Autres dettes et produits constatés d'avance	35	517 831	446 763
Emprunts et dettes financières à court terme	31	584 067	92 805
Provisions pour engagements sociaux – part à moins d'un an	13	24 227	35 311
Autres provisions courantes	30	64 699	84 563
Passif d'impôt exigible	19	8 164	6 453
Passifs courants		**1 650 994**	**1 142 708**
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		**7 981 175**	**7 303 638**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2009	Année 2008
Résultat opérationnel		**512 559**	**503 221**
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions		340 702	327 873
- Moins-values de cession d'actifs immobilisés		(1 907)	71
- Autres		(1 004)	(1 465)
Charges financières hors coût de l'endettement net		495	762
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		**850 845**	**830 461**
Augmentation des stocks		(886)	(1 372)
Augmentation des clients et autres débiteurs		(45 016)	(49 900)
Augmentation des fournisseurs et autres créditeurs		71 564	81 425
Variation du besoin en fonds de roulement		**25 662**	**30 153**
Impôts sur le résultat payés		(112 163)	(124 625)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		**764 344**	**735 989**
Acquisition de filiales (nette de la trésorerie acquise)	36	(75 218)	(1)
Investissements corporels et incorporels	36	(428 991)	(507 055)
Acquisitions de participations non intégrées		(559)	(375 318)
Variation des autres actifs financiers		3 874	5 915
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		5 072	3 615
Dividendes reçus		7 244	2 652
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(37 796)	(91 487)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		**(526 374)**	**(961 677)**
Subventions reçues au cours de la période		3 598	3 999
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres.		0	422
Cessions nettes (achats nets) d'actions propres		678	(1 282)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(136 489)	(161 224)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(9)	-
Encaissements provenant des emprunts à long terme		374 131	528 355
Remboursement des emprunts à long terme		(11 903)	(203 445)
Variation des autres passifs financiers		(455)	2 129
Intérêts payés		(145 785)	(172 520)
Produits financiers encaissés		55 076	86 032
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		**138 842**	**82 465**
Incidences des variations de cours des devises		(145)	26
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		**376 668**	**(143 197)**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	36	364 605	507 802
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	36	741 272	364 605

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres		Résultats non distribués	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
				Écarts de conversion	Réserve de juste valeur				
Situation au 01.01.2008	**296 882**	**542 747**	**(3 704)**	**(1 270)**	**-**	**2 152 931**	**2 987 586**	**-**	**2 987 586**
Résultat global 2008				(922)		272 561	271 639	351	271 990
Mouvements sur actions propres			(486)			(796)	(1 282)		(1 282)
Dividendes						(161 224)	(161 224)		(161 224)
Autres variations						(1)	(1)	422	421
Situation au 31.12.2008	**296 882**	**542 747**	**(4 190)**	**(2 192)**	**-**	**2 263 471**	**3 096 718**	**773**	**3 097 491**

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres		Résultats non distribués	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
				Écarts de conversion	Réserve de juste valeur				
Situation au 01.01.2009	**296 882**	**542 747**	**(4 190)**	**(2 192)**	**-**	**2 263 471**	**3 096 718**	**773**	**3 097 491**
Résultat global 2009				662	(1 734)	271 199	270 127	358	270 485
Mouvements sur actions propres			(28)			706	678		678
Dividendes						(136 490)	(136 490)	(9)	(136 499)
Autres variations							-	270	270
Situation au 31.12.2009	**296 882**	**542 747**	**(4 218)**	**(1 530)**	**(1 734)**	**2 398 886**	**3 231 033**	**1 392**	**3 232 425**

Voir les commentaires en note 29.

Annexe aux comptes consolidés

Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

Note 1	Déclaration de conformité	118
Note 2	Remarques liminaires	118
Note 3	Comparabilité des exercices	119
Note 4	Règles et méthodes comptables	123
Note 5	Gestion du risque financier	131
Note 6	Gestion du capital	133
Note 7	Soldes intermédiaires de gestion	134
Note 8	Information sectorielle	135
Note 9	Produit des activités ordinaires	136
Note 10	Autres produits opérationnels courants	137
Note 11	Production immobilisée	138
Note 12	Achats consommés	138
Note 13	Coût des avantages du personnel	138
Note 14	Autres charges opérationnelles courantes	145
Note 15	Amortissements, dépréciations et provisions	146
Note 16	Autres produits et charges opérationnels	146
Note 17	Résultat financier	147
Note 18	Entreprises mises en équivalence	148
Note 19	Impôts	152
Note 20	Résultat par action	154
Note 21	Immobilisations incorporelles	155
Note 22	Immobilisations corporelles	156
Note 23	Immeubles de placement	157
Note 24	Autres actifs financiers	159
Note 25	Stocks	160
Note 26	Clients et comptes rattachés	160
Note 27	Autres créances et charges constatées d'avance	161
Note 28	Trésorerie et équivalents de trésorerie	161
Note 29	Capitaux propres	161
Note 30	Autres provisions	162
Note 31	Dettes financières	163
Note 32	Instruments financiers	165
Note 33	Autres passifs non courants	170
Note 34	Fournisseurs et comptes rattachés	170
Note 35	Autres dettes et produits constatés d'avance	171
Note 36	Flux de trésorerie	171
Note 37	Informations relatives aux parties liées	172
Note 38	Engagements hors bilan	174
Note 39	Informations sur les co-entreprises	175
Note 40	Honoraires des Commissaires aux comptes	175
Note 41	Liste des sociétés du périmètre de consolidation	176
Note 42	Événements postérieurs à la clôture	177

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 2009 ont été établis en conformité avec les normes « IFRS » *(International Financial Reporting Standards)* telles qu'adoptées par l'Union européenne au 31 décembre 2009.

Ce référentiel est disponible sur le site Internet de la Commission européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm

Ces principes ne diffèrent pas des normes IFRS telles que publiées par l'IASB dans la mesure où l'application des normes et interprétations obligatoires aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2009 et non encore approuvées par l'Union européenne est sans incidence sur les comptes du groupe Aéroports de Paris.

Note 2 Remarques liminaires

Les comptes du groupe Aéroports de Paris au 31 décembre 2009 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 18 février 2010. Ces comptes ne seront définitifs qu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra le 27 mai 2010.

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.

Les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation ont établi leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2009, ou à défaut, une situation intermédiaire à cette date.

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Sur ces plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins.

Note 3 Comparabilité des exercices

3.1. Événements significatifs

3.1.1. Accord de coopération industrielle

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont conclu un accord de coopération industrielle de long terme et de prise de participations croisées effectif au 1er décembre 2008, chacune des sociétés prenant une participation de 8 % dans le capital de l'autre. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités.

D'une durée initiale de douze ans, l'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un comité de coopération industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris et le « *Chief Executive Officer* » de Schiphol Group ;
- neuf comités de pilotage, co-présidés par les deux sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque société, sont chargés de mettre en place la coopération dans neuf domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable, achats et sûreté.

Par ailleurs le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et à son comité d'audit ; réciproquement, le « *Chief Executive Officer* » et le « *Chief Financial Officer* » de Schiphol Group ont été nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris et le « *Chief Executive Officer* » de Schiphol Group est devenu membre du comité de la stratégie et des investissements.

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont identifié des synergies combinées de revenus et de coûts qui produiront des effets à partir de l'année 2010, avec une montée en charge progressive des synergies jusqu'en 2013. Au cours de l'exercice 2009, les groupes de travail des domaines de coopération ont été lancés et une 1re phase de mise en œuvre des solutions a été réalisée.

Le prix d'acquisition par Aéroports de Paris des actions de Schiphol Group représentant 8 % du capital et des droits de vote de la Société s'est élevé à 375,1 millions d'euros dont 5,5 millions d'euros de frais d'acquisition.

3.1.2. Tarif des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires pour services rendus, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

En outre, différents organismes, dont Ryanair et Fédex, ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007. Ryanair et Fédex ont été déboutées par le Conseil d'État en mars 2008.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. À l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs. Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les mêmes décisions tarifaires.

Des recours en annulation ont en outre été déposés par le SCARA et la FNAM, en avril 2008 puis en avril 2009, contre respectivement les décisions tarifaires 2008 et 2009 d'Aéroports de Paris et contre les décisions d'homologation de ces tarifs par l'État.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'État a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'État et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

Il convient de rappeler l'existence de requêtes déposées par Air France et le SCARA contre la « *Redevance badges* ». Le Conseil d'État en date du 19 février 2009 a rejeté ces requêtes.

En dernier lieu, le SCARA a déposé en juillet 2009 une requête devant le Conseil d'État contre la décision implicite de rejet opposée par l'État à la demande du SCARA tendant à ce qu'il soit mis fin au contrat de régulation économique (CRE) sur le fondement de l'article V-2 dudit contrat.

3.1.3. Préparation du contrat de régulation 2011-2015

Aéroports de Paris a engagé, en octobre 2009, la préparation du prochain contrat de régulation économique (CRE) appelé à couvrir la période 2011-2015.

La préparation de ce contrat de régulation économique prend en compte une évolution significative du périmètre régulé de l'entreprise, qui interviendra le 1er janvier 2011 en application d'un arrêté interministériel du 17 décembre 2009 : à cette date, sortiront du périmètre régulé non seulement les activités immobilières dites de diversification (activités hors celles liées au fret aérien, à l'assistance en escale, à la maintenance d'aéronefs ainsi qu'à l'aviation générale et d'affaires) mais également les activités commerciales et de services (relatives aux boutiques, à la restauration et à l'hôtellerie en aérogares, à la location automobile, aux services bancaires et de changes, à la publicité).

Une première phase de concertation sur le CRE 2011-2015 avec les compagnies aériennes s'est déroulée jusqu'au mois de janvier 2010, notamment au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Elle a en particulier donné lieu, le 23 décembre 2009, à la publication par Aéroports de Paris des propositions soumises par l'entreprise. Ces propositions s'appuient sur la volonté d'inscrire l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients comme priorité de la prochaine période quinquennale, combinée à l'engagement d'une politique de modération tarifaire (évolution des redevances de 1,38 % hors inflation en moyenne par an),

ces orientations visent à faire gagner les plates-formes franciliennes en attractivité et en compétitivité.

Elles s'appuieraient sur un programme d'investissements orienté vers l'amélioration de la qualité des services rendus aux clients de l'entreprise, avec notamment l'engagement d'un plan de rénovation complète des aérogares les plus anciennes. Ce programme d'investissements représenterait un montant d'environ 2,4 milliards d'euros (€ 2010) sur Aéroports de Paris SA (hors investissements financiers). Grâce à des capacités suffisantes pour au moins une décennie au vu de la tendance retenue de croissance du trafic (+ 3,2 % en moyenne par an de 2010 à 2015), l'entreprise s'engagerait dès le milieu du CRE 2011-2015 dans un bas de cycle durable d'investissements permettant, conjointement avec l'effet des gains de performance opérationnelle, d'améliorer significativement le retour sur capitaux employés du nouveau périmètre régulé. Cette amélioration lui permettrait d'être en ligne avec le coût moyen pondéré du capital de l'entreprise en moyenne sur le CRE suivant (2016-2020).

La première étape de concertation sur le CRE 2011-2015, achevée en janvier 2010, est suivie par la publication, le 19 février 2010, du document public de consultation prévu par la réglementation : celui-ci expose les propositions détaillées d'Aéroports de Paris sur la base desquelles les parties prenantes pourront faire valoir leurs observations aux services de l'État ainsi qu'à Aéroports de Paris.

Conformément à la procédure réglementaire, il est prévu que la commission consultative aéroportuaire soit ensuite saisie pour avis par le ministre en charge de l'Aviation civile dans le courant du printemps 2010.

Le contrat de régulation économique 2011-2015 doit être conclu au début du second semestre 2010, pour une application aux tarifs des redevances à compter du 1er avril 2011.

3.1.4. Réorganisation des activités d'assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a regroupé l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique (Alyzia).

Les repositionnements internes et les mobilités du personnel vers Alyzia ont débuté dès le premier semestre 2008 et ont été achevés dans le courant du premier semestre 2009.

Les charges de l'année 2009 dans le cadre de ce plan Escale sont de 13,8 millions d'euros et la reprise nette de provisions s'établit à 8,8 millions d'euros. La charge nette de la période est donc de 5 millions d'euros. En tenant compte des différents types de mobilités mis en œuvre, le coût du plan d'accompagnement est estimé au 31 décembre 2009 à 41,9 millions d'euros.

3.1.5. Trieur Bagage Est

En septembre 2007 Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plateforme de Paris-CDG à Roissy.

Ce TBE a été réalisé par la société Cegelec titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. La maintenance est assurée par la société Cegelec.

Ce trieur a une double vocation, trier les bagages enregistrés au terminal 2E et trier des bagages en correspondance au sein du hub de CDG.

À partir d'octobre 2007, Aéroports de Paris, en lien avec les compagnies concernées, a engagé une montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Des adaptations et des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Le 26 juin 2009, Aéroports de Paris a déposé une requête devant le Tribunal Administratif de Cergy Pontoise statuant en référé aux fins de solliciter une expertise ayant pour objet de lui permettre d'avoir une description et une connaissance objective et impartiale de cette installation. Les opérations d'expertise ont commencé en novembre, le dépôt du rapport d'expert est prévu pour fin juillet 2010.

3.1.6. Suites de l'accident en 2004 du terminal 2E

Dans le cadre de l'expertise civile, la compagnie Air France-KLM, les sociétés Aelia, Elior, PAP (Phoenix Aelia Partenaire) et Aéroports de Paris ont déposé des réclamations aux fins de faire chiffrer par les experts judiciaires le *quantum* de leurs préjudices.

Leurs préjudices financiers sont constitués soit de coûts supplémentaires soit de pertes d'exploitation induites par l'indisponibilité de l'ouvrage.

Le *quantum* de ces préjudices a été évalué par les experts judiciaires dans leur rapport d'expertise déposé le 20 juillet 2009 mais le caractère indemnisable des préjudices, leur évaluation définitive ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir par les tribunaux qui pourraient être saisis. Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes.

La jetée du terminal 2E a été remise en exploitation début avril 2008.

3.1.7. Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés. Les rappels contestés bénéficient d'un sursis de paiement et sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

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 2008 à l'exception de l'adoption des normes/interprétations suivantes d'application obligatoire à compter du 1er janvier 2009 :

- IFRS 8 : Secteurs opérationnels (approuvée en novembre 2007) ; cette nouvelle norme requiert une modification de la présentation et de la note relative à l'information sectorielle qui est basée sur le reporting interne régulièrement examiné par le principal décideur opérationnel du Groupe, afin d'évaluer la performance de chaque secteur et de leur allouer des ressources.

  Précédemment, le Groupe présentait une information sectorielle basée sur ses secteurs d'activités. La segmentation désormais retenue par le Groupe comporte cinq secteurs opérationnels, contre quatre précédemment :

  – activités aéronautiques : redevances aéronautiques, redevances spécialisées, taxe d'aéroport, autres,

  – commerces et services : revenus commerciaux (y compris ceux des filiales de distribution commerciale en aéroports, Société de Distribution Aéroportuaire et Duty Free Paris) locations en aérogares, parcs et accès, prestations industrielles, autres,

– immobilier : périmètre inchangé,

– escale et prestations annexes : périmètre inchangé,

– autres activités (diversification) : Hub télécom, ADPI, Aéroports de Paris Management et Schiphol Group (mis en équivalence).

Cette nouvelle présentation, qui rend nos publications plus aisément comparables à celles de nos pairs européens, a pour principaux effets :

– l'éclatement de l'ancien segment services aéroportuaires en deux nouveaux secteurs : « activités aéronautiques » et « commerces et services,

– le regroupement au sein du nouveau secteur « commerces et services » de l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aérogares notamment). Les activités des filiales de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution Aéroportuaire, Duty Free Paris) se trouvent désormais dans ce secteur,

– l'affectation sur les cinq secteurs des Frais Siège précédemment non affectés ;

- IAS 1 (révisée) : Présentation des états financiers (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée introduit la notion de résultat global total qui présente les variations de capitaux propres de la période, autres que celles résultant de transactions avec les propriétaires agissant en cette qualité. L'état du résultat global peut être présenté soit dans un état unique (comprenant à la fois le compte de résultat et toutes les variations de capitaux propres qui n'interviennent pas avec les propriétaires dans un état unique), soit dans deux états comprenant un compte de résultat et un état séparé reprenant le résultat et les autres éléments du résultat global (« *other comprehensive income* »). Le Groupe a choisi de présenter le résultat global dans un état séparé ;
- IAS 23 (révisée) : Coûts d'emprunts (approuvée en décembre 2008) ; cette norme révisée supprime l'option consistant à comptabiliser en charges les coûts d'emprunt et impose qu'une entité immobilise, en tant que composant du coût de l'actif, les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié. En accord avec les dispositions transitoires, le Groupe a appliqué IAS 23 révisée aux actifs qualifiés pour lesquels l'incorporation des coûts d'emprunt débutera à compter de la date d'entrée en vigueur de la norme. En conséquence il n'y a pas d'impact sur les périodes antérieures présentées dans les états financiers consolidés 2009 du Groupe. En outre, l'impact sur les comptes 2009 s'avère non significatif, compte tenu de la non prise en compte des projets ayant commencé avant 2009 ;
- Amendement à IFRS 2 : Conditions d'acquisition des droits et annulations (approuvés en décembre 2008) ;
- IFRIC 14 : IAS 19 – Limitation de l'actif au titre des prestations définies, obligations de financement minimum et leur interaction (approuvée en décembre 2008) ;
- IFRIC 13 : Programme de fidélisation des clients (approuvée en décembre 2008) ;
- Amendements à IAS 32 et IAS 1 : Instruments financiers remboursables au gré du porteur et obligations à la suite d'une liquidation (approuvés en janvier 2009) ;
- Amendements à IFRS 1 et IAS 27 : Coût d'une participation dans une filiale, une entité contrôlée conjointement ou une entreprise associée (approuvés en janvier 2009) ;
- Améliorations des IFRS, à l'exception de la norme IFRS 5 applicable à compter de 2010 (approuvées en janvier 2009). Dans le cadre des améliorations concernant la norme IAS 40 – Immeubles de placement, les encours de Constructions sont désormais inclus dans la valeur des Immeubles de placement à l'actif du bilan *(cf. note 23)* ;
- Amendements à IAS 39 et IFRS 7 (version modifiée en novembre 2008) : Reclassement d'actifs financiers (approuvés en septembre 2009) ;
- Amendements à IFRS 7 : Amélioration des informations à fournir sur les instruments financiers (approuvés en décembre 2009) ;
- Amendements à IFRIC 9 et IAS 39 : Dérivés incorporés (approuvés en décembre 2009).

L'adoption des nouvelles normes et interprétations, autres que IFRS 8, IAS 1 révisée, IAS 23 révisée et l'amélioration de la norme IAS 40, n'ont pas d'incidence sur les comptes du Groupe au 31 décembre 2009.

En outre, conformément à IAS 8.30, Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes approuvées par l'Union européenne mais d'application non obligatoire en 2009, notamment :

- IFRIC 12 : Accords de concession de services (approuvée en mars 2009) ;
- IFRS 3 (révisée) : Regroupements d'entreprises (approuvée en juin 2009) ;
- IFRIC 16 : Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger (approuvée en juin 2009)
- Amendements à IAS 27 : États financiers consolidés et individuels (approuvés en juin 2009) ;
- IFRIC 15 : Contrats de construction de biens immobiliers (approuvée en juillet 2009) ;
- Amendements d'IAS 39 : Éléments éligibles à la couverture (approuvés en septembre 2009).
- IFRS 1 (version restructurée) : Première adoption des IFRS (approuvée en novembre 2009).
- Amendement à IAS 32 : Classement des droits de souscription émis (approuvés en décembre 2009) ;
- IFRIC 17 : Distributions en nature aux actionnaires (approuvée en novembre 2009) ;
- IFRIC 18 : Transferts d'actifs des clients (approuvée en décembre 2009).

Enfin, le Groupe n'applique pas les textes suivants, qui n'ont pas été adoptés par l'Union européenne au 31 décembre 2009 :

- améliorations des IFRS 2007 à 2009 (publiées en avril 2009) ;
- Amendements à IFRS 2 : Transactions intra-Groupe dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie (publiés en juin 2009) ;
- Amendements à IFRS 1 : Exemptions supplémentaires pour les premiers adoptants (publiées en juillet 2009) ;
- IAS 24 (révisée) : Informations relatives aux parties liées (publiée en novembre 2009) ;
- IFRS 9 : Instruments financiers (publiée en novembre 2009) ;
- IFRIC 19 : Extinction de passifs financiers au moyen d'instruments de capitaux propres (publiée en novembre 2009) ;
- IFRIC 14 : IAS 19 – Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction (publiée en novembre 2009).

Aéroports de Paris n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

3.3. Évolution du périmètre de consolidation

3.3.1. Prise d'une participation croisée dans Schiphol Group

Comme mentionné en note 3.1.1, Aéroports de Paris et Schiphol Group ont procédé, en date du 1er décembre 2008, à une prise de participation croisée de 8 %. Celle d'Aéroports de Paris s'est faite par le biais d'une souscription à une augmentation de capital réservée de Schiphol Group pour 369,6 millions d'euros. Compte tenu des frais d'acquisition, soit 5,5 millions d'euros, le coût total d'acquisition s'élève à 375,1 millions d'euros.

Cette participation est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence en raison de l'influence notable qu'Aéroports de Paris exerce sur Schiphol Group. En effet, bien que le taux de participation soit inférieur au seuil habituel de 20 %, l'influence notable a été établie sur la base des considérations suivantes :

- les deux groupes ont signé un accord de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées ;
- un comité de coopération industrielle a été créé afin de superviser la coopération entre les deux sociétés dans neuf domaines de coopération. Ce comité est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris et le « *Chief Executive Officer* » de Schiphol Group ;
- le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et présenté au conseil de surveillance pour devenir membre du comité d'audit ;
- les développements aéroportuaires internationaux sont menés conjointement.

Conformément à la norme IFRS 3 « Regroupements d'Entreprises », Aéroports de Paris a procédé en 2009 à l'évaluation de la juste valeur des actifs et passifs de Schiphol Group à la date d'acquisition du 1er décembre 2008. Les résultats définitifs de l'exercice d'allocation du coût d'achat se présentent ainsi :

(en milliers d'euros)	**Au 01.12.2008**
Immobilisations incorporelles	544 707
Immobilisations corporelles	2 770 920
Immeubles de placement	988 324
Participations dans les entreprises mises en équivalence	733 867
Autres actifs financiers	122 122
Actifs d'impôt différé	23 316
Clients et comptes rattachés	232 127
Autres créances et charges constatées d'avance	24 852
Trésorerie et équivalents de trésorerie	284 621
Participations ne donnant pas le contrôle	(18 305)
Emprunts et dettes financières à long terme	(1 814 518)
Provisions pour engagements sociaux	(40 474)
Autres passifs non courants	(111 524)
Fournisseurs et comptes rattachés	(537 109)
Autres dettes et produits constatés d'avance	(11 584)
Passif d'impôt exigible	(8 655)
Juste valeur des actifs nets identifiables	**3 182 687**

(en milliers d'euros)	**Au 01.12.2008**
Coût d'acquisition	375 067
Quote-part de 8 % dans juste valeur des actifs nets identifiables	(254 615)
Goodwill	**120 452**

3.3.2. Autres mouvements

Les autres mouvements de périmètre enregistrés au cours de l'exercice 2009 concernent l'entrée dans le périmètre de consolidation :

- du groupe Masternaut, suite à la prise de contrôle à 100 % le 8 avril 2009 par Hub télécom de la société mère de ce sous-groupe, à savoir Masternaut International, ainsi que de ses principales filiales Masternaut SAS, Softrack et Masternaut Telematics. Ce pourcentage a toutefois été ramené à 98,11 % en décembre, suite à une cession à des tiers.

  Le coût de cette acquisition s'élève à 20,8 millions d'euros (frais d'acquisition compris), dégageant un goodwill provisoire de 7,7 millions d'euros qui pourra donner lieu, dans les douze mois de l'acquisition, à des ajustements liés à l'attribution définitive des justes valeurs aux actifs et passifs identifiables de ce sous-groupe ;
- du groupe Masternaut Three X, suite à la prise de contrôle à 100 % le 27 novembre 2009 par Masternaut International de la société mère de ce sous-groupe Masternaut UK Ltd ainsi que de ses principales filiales 3X Business Solutions Ltd, 3X Communication Ltd et 3X Managed Services Ltd.

Le coût de cette acquisition s'élève à 7,9 millions d'euros (frais d'acquisition compris), dégageant un goodwill provisoire de 8,6 millions d'euros qui pourra donner lieu, dans les douze mois de l'acquisition, à des ajustements liés à l'attribution définitive des justes valeurs aux actifs et passifs identifiables de ce sous-groupe ;

- de la société Roissy Continental Square, suite à l'acquisition le 30 novembre 2009 par Aéroports de Paris à Foncière Ariane, filiale de GE Capital Real Estate France, d'une participation de 60 % dans cette société.

  Cette acquisition étant assortie d'une option d'achat portant sur le solde de 40 % du capital, le Groupe a choisi de comptabiliser cette acquisition selon la méthode dite « de l'acquisition anticipée » en incluant le coût estimé pour acquérir les minoritaires dans le coût initial d'acquisition et en ne faisant apparaître aucun intérêt minoritaire au sein des capitaux propres. Le coût total s'est ainsi établi à 42,7 millions (frais d'acquisition compris) dont 16 millions d'euros ont été inscrits dans les Autres passifs non courants au titre de ladite option d'achat, dégageant un goodwill provisoire de 1,3 million d'euros.

  L'entrée de cette entité dans le périmètre de consolidation s'est principalement traduite par l'inscription à l'actif de plusieurs immeubles de placement pour un total de 103,9 millions d'euros et d'un emprunt bancaire au passif pour 61,5 millions d'euros ;

- de la société ADPM Mauritius suite à la création de cette société mauricienne par ADP Management en juin 2009.

Toutes ces nouvelles entités sont intégrées globalement.

À noter en outre la liquidation du GIE Roissy Pôle en 2009, suite à sa dissolution décidée par ses membres du fait de la réalisation de son objet social.

Hormis les impacts précités, ces mouvements de périmètre n'ont pas eu d'autres impacts significatifs sur la présentation des comptes consolidés au 31 décembre 2009.

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 d'exercer son jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Elles servent ainsi de base à l'exercice du jugement rendu nécessaire à la détermination des valeurs comptables d'actifs et de passifs, qui ne peuvent être obtenues directement à partir d'autres sources. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées de façon continue. L'impact des changements d'estimation comptable est comptabilisé au cours de la période du changement s'il n'affecte que cette période ou au cours de la période du changement et des périodes ultérieures si celles-ci sont également affectées par le changement. Les estimations effectuées concernent essentiellement les normes IAS 19 (notes 4.17 et 13), IAS 37 (note 4.18) et la juste valeur des immeubles de placement présentée en annexe (notes 4.6 et 23).

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

Les méthodes comptables retenues par le Groupe en cas d'option possible dans une norme sont les suivantes :

- IAS 19 – Avantage du personnel : le Groupe n'a pas opté pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. Le Groupe continue donc à appliquer la méthode du corridor pour comptabiliser les écarts actuariels dans le compte de résultat, sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime ;
- IAS 40 – Immeubles de placement : Après la comptabilisation initiale, le Groupe n'a pas opté pour le modèle de la juste valeur. Les immeubles de placement sont donc évalués au coût historique dans les états financiers du Groupe. La juste valeur des immeubles de placement fait l'objet d'une information en note 23.

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, co-entreprises 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 co-entreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel avec d'autres entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Cette méthode consiste à ne retenir les actifs, passifs, produits et charges, dans les états financiers, qu'à hauteur de la quote-part du Groupe dans le capital des entreprises concernées. La co-entreprise 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 co-entreprises, 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 co-entreprises 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 co-entreprises 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, co-entreprises 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 co-entreprises 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.

Pour les immobilisations antérieures au 1er janvier 2009, les intérêts des capitaux empruntés pour le financement des immobilisations sont exclus du coût d'acquisition de ces dernières. Depuis le 1er janvier 2009, les coûts d'emprunt sont capitalisés au titre des actifs éligibles.

Le Groupe comptabilise dans la valeur comptable d'une immobilisation corporelle le coût de remplacement d'un composant de cette immobilisation corporelle au moment où ce coût est encouru s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et son coût peut être évalué de façon fiable. Tous les coûts d'entretien courant et de maintenance sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement selon leur durée d'utilisation estimée :

Aménagement de terrains	20 ans
Aérogares	50 ans
Autres bâtiments	40 à 50 ans
Aménagements des aérogares et autres bâtiments	10 à 20 ans
Sécurité	10 à 20 ans
Équipements des aérogares :	
• Manutention des bagages	20 ans
• Passerelles télescopiques	20 ans
• Escaliers, ascenseurs et escalators	25 ans
Tunnels et ponts	45 ans
Pistes d'atterrissage	10 et 50 ans
Voies routières et signalisation	10 à 50 ans
Installations techniques	5 à 50 ans
Aires de stationnement	50 ans
Installations ferroviaires	10 à 50 ans
Véhicules	5 ans
Mobilier de bureau	7 ans
Matériel informatique	5 à 7 ans
Matériel de transport	7 à 10 ans

Pour la détermination des dotations aux amortissements, les immobilisations corporelles sont regroupées par composants ayant des durées et des modes d'amortissement identiques.

Les terrains ne donnent pas lieu à amortissement.

Les valeurs comptables des immobilisations corporelles sont revues pour dépréciation lorsque des événements ou changements dans les circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée, conformément à la méthode exposée au § 4.7 ci-après.

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les immeubles de placement portés sur une ligne spécifique du bilan (cf. § 4.6 ci-après).

Une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie. Tout gain ou perte résultant de la décomptabilisation d'un actif (calculé sur la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable de cet actif) est inclus dans le compte de résultat l'année de décomptabilisation de l'actif.

Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'une immobilisation corporelle sont comptabilisés en charges financières.

4.6. Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers (terrain, bâtiment, ensemble immobilier ou partie de l'un de ces éléments) détenus (en pleine propriété ou grâce à un contrat de location financement) pour être loués à des tiers et/ou dans la perspective d'un gain en capital.

Par opposition, les immeubles occupés par Aéroports de Paris pour ses besoins propres (sièges sociaux, bâtiments administratifs ou bâtiments d'exploitation) ne sont pas des immeubles de placement mais des immeubles d'exploitation figurant au bilan sous le poste Immobilisations corporelles.

Les immeubles vacants n'ayant pas vocation à être utilisés par Aéroports de Paris pour ses besoins propres, sont assimilés à des immeubles de placement.

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement pour plus de la moitié de leur surface sont retenus dans leur intégralité.

Les immeubles en cours de construction sont désormais intégrés dans le périmètre des immeubles de placement. L'information comparative a été retraitée. Les immobilisations en cours représentent 15,2 millions d'euros au 31 décembre 2009. Auparavant, ces biens étaient enregistrés au sein de la rubrique « immobilisations corporelles.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie allant de 20 à 50 ans.

La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de la présente Annexe, est basée sur une approche mixte reposant sur des données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs.

Les bâtiments et les terrains loués relevant de ce périmètre ont été évalués sur la base de leurs flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés sur la base des conditions actuelles d'exploitation d'Aéroports de Paris.

Les réserves foncières sont évaluées à partir d'un prix de vente estimé tenant compte des conditions de marché actuelles de la zone. Cette évaluation intègre par ailleurs un abattement lié à la capacité d'absorption du marché et donc à l'horizon effectif de valorisation de ces réserves.

Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital observé d'une activité immobilière parfaitement diversifiée.

En parallèle, une décote liée à la spécificité des actifs détenus (nature, concentration géographique) a été appliquée aux résultats.

Les différents paramètres utilisés dans le cadre de cette approche ont été estimés conformément aux pratiques de marché actuelles. À cet égard, le Groupe n'a pas jugé nécessaire de recourir à un évaluateur indépendant, à l'exception de quelques immeubles dont la contribution à la juste valeur globale n'est pas significative *(cf. note 23.2)*.

4.7. Dépréciations d'actifs

Les valeurs comptables des actifs du Groupe, autres que les stocks et les actifs d'impôt différé, sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque indicateur qu'un actif a subi une perte potentielle de valeur. S'il existe un tel indicateur, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Les indicateurs suivis en application d'IAS 36 sont les suivants :

- baisse du niveau des investissements courants et de restructuration, ne permettant pas d'apprécier le maintien de potentiel des installations d'Aéroports de Paris ;
- concernant les activités du périmètre régulé et celles financées par la taxe d'aéroport, remise en cause du maintien du critère de régulation tarifaire s'appuyant sur le principe d'une rémunération des actifs calculée à partir de leur valeur nette comptable, dégradant les perspectives de flux de trésorerie futurs ;
- concernant l'escale, perspectives de pertes récurrentes et/ou d'incessibilité des actifs, dégradant les perspectives de flux de trésorerie futurs et/ou la valeur vénale des actifs.

Aucun de ces indicateurs n'est observé à fin 2009, si bien qu'aucune unité génératrice de trésorerie n'a nécessité la réalisation de tests de dépréciation d'actifs.

Pour les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée ou les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être mises en service, la valeur recouvrable est estimée à chaque date de clôture.

Une perte de valeur est comptabilisée si la valeur comptable d'un actif ou de son unité génératrice de trésorerie est supérieure à sa valeur recouvrable. Les pertes de valeur sont comptabilisées dans le compte de résultat.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'une unité génératrice de trésorerie est affectée d'abord à la réduction de la valeur comptable de tout écart d'acquisition affecté à l'unité génératrice de trésorerie, puis à la réduction de la valeur comptable des autres actifs de l'unité au prorata de la valeur comptable de chaque actif de l'unité.

Les tests de perte de valeur sont effectués au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie. Ces dernières ont été alignées sur les segments définis par ailleurs dans le cadre de l'information sectorielle *(cf. note 4.22)*, à savoir :

- Activités aéronautiques ;
- Commerces et services ;
- Escale et prestations annexes ;
- Immobilier ;
- Autres activités.

Par ailleurs, les titres mis en équivalence sur Schiphol Group ont fait l'objet d'un test de dépréciation au 31 décembre 2009 menant à la conclusion d'une non-dépréciation de cette participation.

4.7.1. Calcul de la valeur recouvrable

La valeur recouvrable des actifs est la valeur la plus élevée entre leur juste valeur diminuée des coûts de la vente et leur valeur d'utilité. Pour apprécier la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés au taux, avant impôt, qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif. Pour un actif qui ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes, la valeur recouvrable est déterminée pour l'unité génératrice de trésorerie à laquelle l'actif appartient.

4.7.2. Reprise de la perte de valeur

La perte de valeur est reprise si l'augmentation de la valeur recouvrable peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut pas être reprise. Une perte de valeur comptabilisée pour un autre actif est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable.

La valeur comptable d'un actif, augmentée en raison de la reprise d'une perte de valeur ne doit pas être supérieure à la valeur comptable qui aurait été déterminée, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

4.8. Participations dans les entreprises mises en équivalence

Conformément au principe exposé au § 4.2.1, ce poste correspond à la part détenue par le Groupe dans les capitaux propres retraités des sociétés associées, majorés des écarts d'acquisition constatés sur ces dernières.

4.9. Actifs financiers courants et non courants

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction pour leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition des actifs financiers (sauf pour la catégorie des actifs financiers évalués à leur juste valeur par le biais du compte de résultat).

Les actifs financiers sont sortis du bilan dès lors que les droits aux 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.

À la date de comptabilisation initiale, le Groupe détermine, en fonction de la finalité de l'acquisition, la classification de l'actif financier dans l'une des quatre catégories suivantes prévues par la norme IAS 39 :

4.9.1. Actifs financiers en juste valeur par le biais du compte de résultat

La catégorie des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat comprend d'une part les actifs financiers détenus à des fins de transaction, et d'autre part des actifs financiers désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat. Les actifs financiers sont considérés comme détenus à des fins de transaction s'ils sont acquis en vue d'être revendus à court terme.

Il s'agit pour le Groupe :

- de la trésorerie et équivalents de trésorerie qui comprennent les disponibilités, les placements à court terme ainsi que les autres instruments liquides et facilement convertibles dont le risque de changement de valeur est négligeable et dont la maturité est de six

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 associés, des prêts à long terme au personnel, des dépôts et cautionnements et des créances clients.

Ces prêts et créances sont valorisés à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale puis sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux effectif. Une dépréciation est enregistrée dès lors que la valeur recouvrable estimée est inférieure à la valeur comptable. La juste valeur correspond à la valeur nominale lorsque l'échéance de paiement n'est pas significative.

La valeur recouvrable des créances comptabilisées au coût amorti est égale à la valeur des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif d'origine (c'est-à-dire au taux d'intérêt effectif calculé lors de la comptabilisation initiale). Les créances dont l'échéance est proche ne sont pas actualisées.

Ces créances sont éventuellement dépréciées afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- les créances non recouvrées sont transférées en créances douteuses, lorsqu'elles sont non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire, et lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers) ;
- les créances douteuses ou litigieuses sont dépréciées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige…) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France…).

Depuis le 1er juillet 2004, Aéroports de Paris ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

4.9.3. Actifs financiers disponibles à la vente

Il s'agit pour le Groupe des titres de participations non consolidés. À chaque clôture périodique, ces titres sont évalués à leur juste valeur, les variations de juste valeur sont enregistrées en capitaux propres. Lorsque ces placements sont décomptabilisés, le cumul des profits ou pertes comptabilisé antérieurement directement en capitaux propres est comptabilisé en résultat.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché et, pour les titres non cotés, à une référence à des transactions récentes ou à une technique d'évaluation reposant sur des indications fiables et objectives avec les autres estimations utilisées par les autres intervenants sur le marché. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est conservé au coût historique.

La perte de valeur au titre d'un instrument de capitaux propres classé comme disponible à la vente n'est pas reprise par résultat.

4.10. Titres d'auto-contrôle

Les titres d'auto-contrôle sont enregistrés en déduction des capitaux propres pour leur coût d'acquisition, y compris les coûts directs attribuables, nets d'impôts. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement en capitaux propres sans affecter le résultat.

Le solde positif ou négatif de la transaction est transféré en majoration ou minoration des résultats non distribués.

4.11. Dettes financières

Les emprunts et autres passifs porteurs d'intérêt sont initialement enregistrés pour leur juste valeur qui correspond au montant reçu, diminué des coûts de transaction directement attribuables aux emprunts concernés comme les primes et frais d'émission. Par la suite, ces emprunts sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti en utilisant le taux d'intérêt effectif de l'emprunt.

Le taux effectif correspond au taux qui permet d'obtenir la valeur comptable d'un emprunt à l'origine en actualisant ses flux futurs estimés.

De même, les dettes fournisseurs sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

4.12. Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt (*swaps* et *cross currency swaps*) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires.

Ces *swaps* de taux d'intérêts sont initialement et ultérieurement évalués au bilan à leur juste valeur par le biais du compte de résultat. La variation de juste valeur des instruments dérivés est enregistrée en contrepartie du résultat sauf dans les cas particuliers de la comptabilité de couverture exposés ci-dessous.

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IAS 39 :

- si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement dans le compte de résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise. Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné ;
- 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.

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 libres de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires ;
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés ;
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de *cash-flow* futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

La juste valeur des contrats de vente à terme de devises correspond à la différence entre les montants de devises convertis aux cours contractuellement fixés pour chaque échéance et les montants de ces devises convertis au taux forward pour ces mêmes échéances.

4.14. Impôt sur le résultat

L'impôt sur le résultat comprend la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou le produit d'impôt différé. L'impôt est comptabilisé en résultat sauf s'il se rattache à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres ; auquel cas il est comptabilisé en capitaux propres.

L'impôt différé est déterminé selon l'approche bilantielle de la méthode du report variable pour toutes les différences temporelles entre la valeur comptable des actifs et passifs et leurs bases fiscales.

Les éléments suivants ne donnent pas lieu à la constatation d'impôt différé :

- les différences temporelles taxables liées à la comptabilisation initiale d'un écart d'acquisition ;
- les différences temporelles taxables ou déductibles liées à la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif dans une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable ;
- les différences temporelles taxables liées à des participations dans des filiales dans la mesure où il est probable qu'elles ne s'inverseront pas dans un avenir 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 les crédits d'impôts pourront être imputés. Les actifs d'impôts différés non reconnus sont réappréciés à chaque clôture et sont reconnus dans la mesure où il devient probable qu'un bénéfice futur imposable permettra de les recouvrer.

Les impôts différés ne sont pas actualisés.

Le groupe fiscalement intégré comprenant la société mère Aéroports de Paris et sept filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95 % – Alyzia Holding, Alyzia, Alyzia Sûreté, Cœur d'Orly Commerces Investissements (COCI) SAS, Cœur d'Orly Investissements SAS, voyages-aeroportsdeparis.com et Airport Handling Partner (non consolidée) – constitue, pour l'application des principes ci-dessus, une entité fiscale unique.

L'impôt exigible est le montant des impôts sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

Par ailleurs, le Groupe a décidé de ne pas comptabiliser en impôt sur les résultats la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) introduite par la loi de finances 2010 réformant la taxe professionnelle. Ainsi l'intégralité de la nouvelle contribution économique territoriale, comprenant également la contribution foncière des entreprises, sera classée en charges opérationnelles courantes au même titre que la taxe professionnelle à laquelle cette contribution se substituera à compter de 2010. Le traitement comptable ainsi retenu facilitera la comparabilité des résultats et évitera les difficultés liées au plafonnement par rapport à la valeur ajoutée portant sur l'ensemble des deux composantes de cette contribution. Par voie de conséquence, cette contribution ne donne lieu à aucune comptabilisation d'impôt différé.

4.15. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement figurent en Autres passifs non courants.

Les reprises de subventions sont échelonnées sur la durée de l'amortissement des biens qui en ont bénéficié et enregistrées dans le résultat au niveau des Autres produits opérationnels courants.

4.16. Stocks

Le coût d'entrée des marchandises et des approvisionnements comprend le prix d'achat et les frais accessoires. En sont exclus les frais financiers internes et externes, les frais de distribution et les frais de stockage. Les stocks sont évalués lors de leur sortie suivant la méthode du coût unitaire moyen pondéré.

Une dépréciation est constatée si la valeur nette de réalisation est inférieure au coût d'entrée en stock. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

4.17. Avantages du personnel

4.17.1. Régimes à prestations définies

Donnent lieu à des provisions pour engagements sociaux portées au passif du bilan les avantages postérieurs à l'emploi suivants :

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude ;
- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007.

L'obligation nette du Groupe au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements du Groupe. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

Tous les écarts actuariels au 1er janvier 2004, date de la transition aux IFRS, ont été comptabilisés. S'agissant des écarts actuariels survenus après le 1er janvier 2004 pour déterminer l'obligation du Groupe au titre d'un régime, la fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10 % du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées en note 13.

4.17.2. Régimes à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées à l'actif dans la mesure où cela conduira à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

4.17.3. Autres avantages à long terme

L'obligation nette du Groupe au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements du Groupe. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

Cette catégorie d'avantages du personnel, qui concerne exclusivement les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris ainsi que les primes versées concomitamment, donne lieu à des provisions pour engagements sociaux au passif du bilan.

4.18. Provisions

Une provision est constituée lorsque le groupe Aéroports de Paris a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Ces provisions sont estimées en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes. Lorsque l'effet de la valeur temps est significatif, le montant de la provision est déterminé en actualisant les flux de trésorerie futurs attendus au taux, avant impôt, reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et lorsque cela est approprié, les risques spécifiques à ce passif.

4.19. Contrats de location

L'existence d'un contrat de location au sein d'un accord est mise en évidence sur la base de la substance de l'accord et nécessite d'apprécier si l'exécution de l'accord dépend de l'utilisation d'un ou plusieurs actifs spécifiques, et si l'accord octroie un droit d'utilisation de l'actif.

4.19.1. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que preneur

Les contrats de location-financement, qui transfèrent au Groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif loué, sont comptabilisés au bilan au commencement du contrat de location à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location. Les paiements au titre de la location sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt périodique constant sur le solde restant dû au passif. Les charges financières sont enregistrées directement au compte de résultat. Les actifs faisant l'objet d'une location-financement sont comptabilisés en immobilisations corporelles *(cf. note 4.5)* ou en immeubles de placement *(cf. note 4.6)* et sont amortis sur la plus courte de leur durée d'utilité et de la durée du contrat si le Groupe n'a pas une certitude raisonnable de devenir propriétaire de l'actif à la fin du contrat de location. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en charges sur une base linéaire jusqu'à l'échéance du contrat.

4.19.2. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que bailleur

En application de la norme IAS 17, un actif mis à disposition d'un tiers aux termes d'une location financement (par opposition à une location simple) n'est pas enregistré à l'actif du bilan comme une immobilisation, mais comme une créance dont le montant est égal à la valeur actualisée des flux futurs générés par cet actif.

Un actif satisfait à la qualification de location financement lorsque le contrat transfère la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif 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 représentant une partie significative de la durée de vie de l'actif ;
- valeur actualisée des paiements au commencement du contrat s'élevant à la quasi-totalité de la juste valeur d'origine de l'actif loué (assimilé à la valeur brute comptable) ;
- obligation implicite pour le preneur de re-louer le bien à la fin de la convention.

Les autres contrats de location dans lesquels le Groupe conserve la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif demeurent classés en tant que contrats de location simple. Les coûts indirects initiaux engagés lors de la négociation du contrat de location simple sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif loué et comptabilisés sur la période de location sur les mêmes bases que les revenus de location.

4.20. Comptabilisation des produits

4.20.1. Ventes de biens et prestations de services

Les produits provenant de la vente de biens sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsque les risques et avantages significatifs inhérents à la propriété des biens ont été transférés à l'acheteur.

Les produits provenant des prestations de services sont comptabilisés dans le compte de résultat en fonction du degré d'avancement de la prestation à la date de clôture. Le degré d'avancement est évalué par référence aux travaux exécutés.

Aucun produit n'est comptabilisé lorsqu'il y a une incertitude significative quant :

- à la recouvrabilité de la contrepartie due ;
- aux coûts encourus ou à encourir associés à la prestation ; ou
- au retour possible des marchandises en cas de droit d'annulation de l'achat, et lorsque le Groupe reste impliqué dans la gestion des biens.

4.20.2. Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques regroupent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, la redevance passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'état 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'état, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités.

4.20.3. Revenus locatifs

Les revenus locatifs provenant des immeubles de placement sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire sur toute la durée du contrat de location.

4.20.4. Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code général des impôts : articles 302 *bis* K et 1 609 quatervicies). L'article 1609 précise notamment : « le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ».

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 du Code de l'aviation civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé, et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

4.20.5. Produits financiers liés à l'activité

Les produits d'intérêts constatés en tant que bailleur au titre des contrats de location financement sont comptabilisés en Produit des activités ordinaire, afin de donner une image fidèle de la performance financière notamment du segment Immobilier auquel ces produits sont affectés.

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.

4.20.6. Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores aériennes, la Direction générale de l'Aviation civile reverse à Aéroports de Paris la TNSA encaissée auprès des compagnies aériennes.

Depuis le 1er janvier 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation et reverse aux riverains, pour le compte de l'état, les aides qui leur sont attribuées. À ce titre, Aéroports de Paris perçoit une indemnité pour les frais de gestion de cette taxe. Cette indemnité est portée en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

Les montants encaissés et reversés sont enregistrés en autres créances et autres dettes.

4.20.7. Reversement BA4C

Les fonctions de support technique et administratif auprès de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) font l'objet d'une rémunération couvrant les coûts exposés par Aéroports de Paris.

La convention-cadre spécifique aux services apportés signée le 26 août 2009 couvre la période du 1er janvier au 31 décembre 2009. En application de cette convention, les coûts de fonctionnement ont été facturés en totalité au cours de l'exercice.

Ce reversement est porté en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

4.21. Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts à payer sur les emprunts calculés en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, les intérêts à recevoir sur les placements, les 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.

La charge d'intérêt comprise dans les paiements effectués au titre d'un contrat de location-financement est comptabilisée en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

4.22. Secteurs opérationnels

Le groupe Aéroports de Paris a défini son information sectorielle sur la base d'une information par secteur opérationnel tel qu'identifié par le comité exécutif, principal décideur opérationnel du Groupe. Un secteur opérationnel est une composante du Groupe qui se livre à des activités à partir desquelles elle est susceptible d'acquérir des produits des activités ordinaires et d'encourir des charges (y compris des produits des activités ordinaires et des charges relatifs à des transactions avec d'autres composantes de la même entité) et dont les résultats opérationnels sont régulièrement examinés par le principal décideur opérationnel du Groupe en vue de prendre des décisions en matière de ressources à affecter au secteur et d'évaluer sa performance.

Les secteurs opérationnels identifiés du groupe Aéroports de Paris sont les suivants :

- **activités aéronautiques :** ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par le Groupe concourant au service public aéroportuaire de traitement des avions sur les aéroports ou des flux des passagers aériens et de leurs accompagnants dans les installations du Groupe. Les services aéroportuaires sont rémunérés en particulier par les redevances principales (atterrissage, stationnement et passagers), les redevances accessoires (comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, installations de tris des bagages, installations de dégivrage, de fourniture d'électricité aux aéronefs,…) ainsi que par la taxe d'aéroport pour ce qui concerne en particulier les activités de sûreté, de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;
- **commerces et services :** ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et des services proposés par le Groupe à ses clients facilitant leur accueil ou leur occupation dans ses installations, en particulier dans les domaines des activités commerciales dans les aérogares (boutiques, bars et restaurants, banques et change,…), des locations immobilières en aérogares, des parcs et accès ou des prestations industrielles ;
- **escale et prestations annexes :** ce secteur opérationnel 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 secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière et activités commerciales connexes fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aérogares liées à l'exploitation de ces dernières ;
- **autres activités :** ce secteur opérationnel 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 opérationnels est appréciée à partir de leur résultat opérationnel, de leurs actifs et de leurs investissements. Le résultat opérationnel sectoriel est apprécié après affectation des frais de siège tel que stipulé dans la norme IFRS 8.

Les prix de transfert entre les segments d'activités sont les prix qui auraient été fixés dans des conditions de concurrence normale, comme pour une transaction avec des tiers. Les produits sectoriels, les charges sectorielles et le résultat sectoriel comprennent les transferts entre les secteurs d'activité. Ces transferts sont éliminés en consolidation.

4.23. Résultat par action

Le Groupe présente un résultat par action de base et dilué pour ses actions ordinaires. Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, augmenté du nombre moyen pondéré d'actions ordinaires qui auraient été émises suite à la conversion en actions ordinaires de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives.

Note 5 Gestion du risque financier

5.1. Introduction

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

Le Groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des *swaps* de taux d'intérêt. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt liés au financement du Groupe.

Les risques principaux attachés aux instruments financiers du Groupe sont :

- le risque de crédit ;
- le risque de liquidité ;
- le risque de marché.

Cette note présente des informations sur l'exposition du Groupe à chacun des risques ci-dessus, ses objectifs, sa politique et ses procédures de mesure et de gestion des risques, ainsi que sa gestion du capital. Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés.

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

Le comité d'audit du Groupe a pour responsabilité de procéder à un examen, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'audit interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au comité d'audit.

5.2. Risque de crédit

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

5.2.1. Clients et autres débiteurs

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

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. Environ 23 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client. En revanche, il n'y a pas de concentration du risque de crédit au niveau géographique.

Les éléments quantitatifs concernant les créances commerciales ainsi que l'antériorité des créances courantes sont précisés en note 32.2.4.

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

5.2.2. Placements

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

5.2.3. Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2009, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan *(cf. note 38)*.

5.3. Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance. L'échéancier des passifs financiers est présenté en note 32.2.3.

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

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie.

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

S'agissant des emprunts obligataires émis avant 2008, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette.

Pour les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernés notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à un niveau inférieur ou égal à A+ par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement).

Les emprunts obligataires émis depuis 2008 disposent qu'en cas de changement de contrôle de la Société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle, chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

Au 31 décembre 2009, Aéroports de Paris :

- ne dispose d'aucun programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie ;
- dispose de trois lignes de crédit confirmé pour un montant total de 400 millions d'euros. Ces lignes viennent à échéance en avril 2010 pour 200 millions d'euros, en juillet 2010 pour 100 millions d'euros et en décembre 2010 pour 100 millions d'euros.

Depuis leur mise en place, ces lignes n'ont pas été utilisées. Les discussions en cours avec les banques ne montrent pas de difficultés particulières pour le renouvellement de ces lignes de trésorerie.

5.4. Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité/risque. Les analyses de sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées en note 32.2.

5.4.1. Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement.

Au cours de la période, Aéroports de Paris a procédé :

- au tirage du prêt BEI (financement satellite S4) pour un montant de 200 millions d'euros à échéance 2021 et rémunéré au taux variable Euribor 3 mois + 0,977 % ;
- à l'émission d'un emprunt de 250 millions de CHF à échéance au 15 juillet 2015. Cet emprunt, émis avec une marge de re-*offer* de 103 points de base, est rémunéré au taux fixe de 3,125 % et bénéficie dès le départ d'une garantie de change totale.

La dette au 31 décembre 2009, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 3 037 530 milliers d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires.

Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché.

La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (*swaps*).

L'exposition au risque de taux d'intérêt d'Aéroports de Paris provient essentiellement de son endettement financier, et dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50 % à 100 % de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des *swaps* de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces *swaps* sont affectés à la couverture des emprunts.

Au 31 décembre 2009, après prise en compte des *swaps* de taux d'intérêt, environ 72 % de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (sans changement par rapport à 2008).

En décembre 2008, Aéroports de Paris avait mis en place, dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008, pour 220 millions de *swaps* de couverture à échéance 2014 dont le départ était décalé au 24 janvier 2009. Début 2009, ces *swaps* ont été complétés par 130 millions de *swaps* de couverture supplémentaires. En juin 2009, l'ensemble de ces 350 millions d'euros de *swaps* ont été retournés pour figer le taux. En conséquence, ils ne sont plus qualifiés de couverture au 31 décembre 2009.

5.4.2. Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change *(cf. note 32.2.2).*

Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change du dollar américain et des monnaies qui y sont liées par une parité fixe, le Groupe a mis en place, au niveau de sa filiale ADPI, une politique de couverture consistant à :

- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;
- procéder à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

Dans le cadre du financement de Masternaut Three X, Aéroports de Paris a consenti un prêt de 5 250 milliers de sterling à Hub télécom. Le risque de change lié à ce prêt a été intégralement couvert pour un *cross currency swap*.

5.4.3. Risque de prix

Afin de limiter son exposition à la hausse des cours du pétrole et de la parité euro/dollar pour les deux années à venir, Aéroports de Paris a mis en place, courant décembre 2009, une couverture de ses achats de gaz naturel. Cette opération, qui couvre un volume total de 454 GWh pour les hivers 2011 et 2012, permet de fixer la partie variable du prix d'achat du gaz naturel à 23,15 euros/MWh, correspondant à un prix du pétrole figé sur la période de couverture à 77 dollars/baril.

Cette opération est toutefois sans impact sur les comptes 2009.

Note 6 Gestion du capital

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le conseil d'administration veille au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions ordinaires.

À ce jour, les membres du personnel détiennent 2,10 % des actions ordinaires.

Le Groupe gère son capital en utilisant un ratio, égal à l'endettement financier net divisé par la somme des capitaux propres.

L'endettement financier net tel que défini par le groupe Aéroports de Paris correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Les capitaux propres incluent la part du Groupe dans le capital, ainsi que les gains et pertes latents enregistrés directement en capitaux propres.

Le ratio d'endettement net de 0,73 en 2008 est passé à 0,72 en 2009.

Occasionnellement, le Groupe achète ses propres actions sur le marché pour animer la liquidité des titres. Le rythme de ces achats dépend des cours sur le marché. Le Groupe n'a pas de plan défini de rachat d'actions.

Durant l'exercice, le Groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

Ni la Société, ni ses filiales ne sont soumises, en vertu de règles extérieures, à des exigences spécifiques.

Note 7 Soldes intermédiaires de gestion

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2009	Année 2008	Variation 2009/2008
Produit des activités ordinaires	**9**	**2 633 434**	**2 527 031**	**+ 4,2 %**
Production immobilisée et stockée	11	43 365	39 452	+ 9,9 %
Production de l'exercice		**2 676 799**	**2 566 483**	**+ 4,3 %**
Achats consommés	12	(187 360)	(168 749)	+ 11,0 %
Services et charges externes	14	(672 521)	(649 653)	+ 3,5 %
Valeur ajoutée		**1 816 919**	**1 748 082**	**+ 3,9 %**
Charges de personnel	13	(747 809)	(704 931)	+ 6,1 %
Impôts et taxes	14	(163 854)	(161 073)	+ 1,7 %
Autres charges d'exploitation	14	(27 439)	(33 655)	- 18,5 %
Autres produits opérationnels courants	10	9 835	8 768	+ 12,2 %
Dépréciations de créances, nettes de reprises	15	(4 338)	(3 119)	+ 39,1 %
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(343)	(6 055)	- 94,3 %
EBITDA		**882 971**	**848 018**	**+ 4,1 %**
Ratio EBITDA/Produit des activités ordinaires		*33,5 %*	*33,6 %*	
Dotations aux amortissements	15	(364 539)	(347 146)	+ 5,0 %
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	15	(55)	208	- 126,4 %
Résultat opérationnel courant		**518 376**	**501 081**	**+ 3,5 %**
Autres produits et charges opérationnels	16	(5 817)	2 140	- 371,8 %
Résultat opérationnel		**512 559**	**503 221**	**+ 1,9 %**
Résultat financier	17	(113 934)	(88 721)	+ 28,4 %
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	11 664	91	NA
Résultat avant impôt		**410 290**	**414 590**	**- 1,0 %**
Impôts sur les résultats	19	(140 422)	(141 841)	- 1,0 %
Résultat de la période		**269 868**	**272 749**	**- 1,1 %**
Résultat attribuable aux intérêts minoritaires		*381*	*188*	
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère		*269 487*	*272 561*	*- 1,1 %*

Note 8 Information sectorielle

Les revenus et le résultat du groupe Aéroports de Paris se décomposent de la manière suivante :

	Année 2009						
(en milliers d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces & services	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Éliminations inter-segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 429 462	869 668	187 029	213 685	251 797	(318 207)	2 633 434
- dont produits réalisés avec des tiers	*1 424 388*	*701 211*	*123 457*	*165 761*	*218 618*	*-*	*2 633 434*
- dont produits inter-segment	*5 074*	*168 457*	*63 572*	*47 925*	*33 179*	*(318 207)*	*0*
Dotation aux amortissements	(231 051)	(81 737)	(2 299)	(33 835)	(15 912)	294	(364 539)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(10 523)	(3 086)	(912)	11 416	(1 034)	-	(4 139)
Résultat opérationnel courant	112 798	320 439	(4 837)	82 731	6 828	418	518 376
Résultat opérationnel	**112 034**	**320 439**	**(9 890)**	**82 731**	**6 828**	**418**	**512 559**
Résultat des participations mises en équivalence	-	-	-	1 089	10 576	-	11 664
Produits financiers (charges financières) net(te)s							(113 934)
Impôt sur les sociétés							(140 422)
Résultat de la période							**269 868**

	Année 2008						
(en milliers d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces & services	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Éliminations inter-segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 352 103	867 855	196 275	208 781	213 573	(311 556)	2 527 031
- dont produits réalisés avec des tiers	*1 346 721*	*697 311*	*136 535*	*158 292*	*188 172*	*-*	*2 527 031*
- dont produits inter-segment	*5 382*	*170 544*	*59 740*	*50 489*	*25 401*	*(311 556)*	*0*
Dotation aux amortissements	(220 165)	(78 798)	(2 565)	(31 611)	(14 304)	339	(347 104)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(7 302)	(5 496)	(78)	5 263	(2 300)	-	(9 913)
Résultat opérationnel courant	105 881	320 762	(13 390)	72 654	14 835	339	501 081
Résultat opérationnel	**104 255**	**320 762**	**(9 624)**	**72 654**	**14 835**	**339**	**503 221**
Résultat des participations mises en équivalence	-	-	-	1 482	(1 391)	-	91
Produits financiers (charges financières) net(te)s							(88 721)
Impôt sur les sociétés							(141 841)
Résultat de la période							**272 749**

Suite à la mise application au 1er janvier 2009 de la norme IFRS 8 – Secteurs opérationnels et conformément à son § 8.36, les données 2008 ci-dessus ont été retraitées pour assurer la comparabilité entre les deux exercices.

Les actifs et les investissements du Groupe se répartissent par segment de la manière suivante :

	Au 31 décembre 2009						
(en milliers d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces & services	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Éliminations inter-segments	Total
Actifs alloués au segment	**4 118 193**	**1 484 056**	**72 250**	**819 476**	**650 638**	**(68 119)**	**7 076 494**
- dont Participations mises en équivalence	-	-	-	*5 781*	*402 423*	-	*408 204*
Actifs non affectés							904 681
Total des actifs							**7 981 175**
INVESTISSEMENTS DU SEGMENT	**262 379**	**89 199**	**2 413**	**61 459**	**13 542**		**428 992**

	Au 31 décembre 2008						
(en milliers d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces & services	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Éliminations inter-segments	Total
Actifs alloués au segment	**3 554 924**	**1 643 803**	**71 222**	**1 001 062**	**569 799**	**(53 788)**	**6 787 022**
- dont Participations mises en équivalence	-	-	-	*6 210*	*395 391*	-	*401 601*
Actifs non affectés							516 616
Total des actifs							**7 303 638**
INVESTISSEMENTS DU SEGMENT	**304 527**	**98 658**	**2 059**	**89 416**	**12 395**	**0**	**507 055**

Note 9 Produit des activités ordinaires

Au 31 décembre 2009, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Redevances aéronautiques	782 775	774 725
Redevances spécialisées	170 888	145 641
Activités commerciales	377 165	379 764
Parcs et accès	141 758	151 560
Prestations industrielles	73 852	77 552
Taxe d'aéroport	433 456	388 858
Recettes locatives	272 613	229 049
Assistance aéroportuaire	123 455	136 532
Autres recettes	252 300	239 142
Produits financiers liés à l'activité	5 173	4 210
TOTAL	**2 633 434**	**2 527 031**

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante :

(en milliers d'euros)	Produits sociaux	Éliminations & retraitements	Contributions Année 2009	Contributions Année 2008
Aéroports De Paris	2 322 674	(109 906)	2 212 768	2 148 797
ADPI	100 490	(10 864)	89 626	80 656
ADPI Middle East	4 915	(4 915)	-	-
ADPI Libya	28 209	(32)	28 177	25 335
Aéroports de Paris Management	10 016	(4 103)	5 913	13 823
Jordan Airport Management	5 268	-	5 268	(716)
ADPM Mauritius	203	(203)	-	-
Hub Télécom	80 305	(30 542)	49 763	53 111
Hub Télécom Région	10 623	(52)	10 571	12 932
Masternaut	24 627	(642)	23 985	-
Masternaut Telematics	268	(239)	29	-
Softrack	1 114	(8)	1 106	-
Masternaut UK	958	(97)	862	-
Three X Communication	438	-	438	-
Three X Business Solutions	92	-	92	-
Three X Managed Services	116	-	116	-
Alyzia	134 273	(125 270)	9 003	7 251
Alyzia Sureté	53 032	(52 404)	628	385
Sapser	-	-	-	921
Roissy Continental Square	1 010	(133)	877	-
Voyages-aeroportsdeparis.com	34	-	34	11
Société de Distribution Aéroportuaire (1)	185 024	1 311	186 335	184 525
Duty Free Paris (1)	7 845	-	7 845	-
TOTAL	**2 971 533**	**(338 099)**	**2 633 434**	**2 527 031**

(1) Ces sociétés étant intégrées proportionnellement, les montants apparaissant sur cette ligne ne représentent que 50 % du produit des activités ordinaires de ces entités.

Note 10 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	3 585	5 128
Plus-values de cessions d'immobilisations	1 920	384
Autres produits	4 330	3 257
TOTAL	**9 835**	**8 768**

En 2009, les subventions d'investissement incluent la quote-part de 1 993 milliers d'euros réintégrée dans le résultat de la période au titre des quotas de droits d'émission de gaz à effet de serre alloués par l'État dans le cadre du Plan National d'Allocation de Quotas 2008-2012 (3 560 milliers d'euros en 2008). Les émissions de gaz au cours de la période figurent, quant à elles, pour 1 752 milliers d'euros dans les Autres charges opérationnelles courantes (2 562 milliers d'euros en 2008) *(cf. note 14.4).*

Note 11 Production immobilisée

La production immobilisée s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	40 495	39 377
Autres	1 745	75
TOTAL	**42 240**	**39 452**

Les Frais d'études et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Les frais ainsi capitalisés comprennent essentiellement des charges de personnel ainsi que des frais de fonctionnements directement affectés à ces projets.

Note 12 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Achats de marchandises	(82 768)	(78 420)
Gaz et autres combustibles	(23 186)	(27 339)
Electricité	(21 634)	(20 985)
Autres achats	(59 772)	(42 005)
TOTAL	**(187 360)**	**(168 749)**

Les achats de marchandises concernent principalement ceux de la Société de Distribution Aéroportuaire dont la contribution est passée de 69 156 milliers d'euros en 2008 à 71 189 milliers d'euros en 2009.

Note 13 Coût des avantages du personnel

13.1. Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Salaires et traitements	486 307	472 467
Charges sociales	234 717	217 016
Participation et intéressement	23 707	25 436
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	25 019	26 370
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(21 941)	(36 359)
TOTAL	**747 809**	**704 931**

Ces montants ne comprennent pas les provisions liées à la réorganisation des activités d'assistance en escale, soit :

- en 2009 une reprise nette de 6 639 milliers d'euros ;
- en 2008 une reprise nette de 10 538 milliers d'euros.

Ces provisions ont été classées dans les Autres produits et charges opérationnels *(cf. note 16)*.

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

	Année 2009	Année 2008
Cadres	1 881	1 654
Agents de maîtrise	5 777	5 652
Employés et ouvriers	4 438	4 587
Effectif salarié moyen	**12 096**	**11 893**
Dont ADP	*7 062*	*7 349*
Groupe ADPI	*562*	*414*
Groupe Aéroports de Paris Management	*44*	*38*
Groupe Hub télécom	*505*	*300*
Groupe Alyzia	*3 434*	*3 344*
SDA (50 %)	*425*	*448*
DFP (50 %)	*65*	*0*

13.2. Avantages du personnel à long terme

13.2.1. Description des différents avantages

A. INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents d'Aéroports de Paris admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents d'Aéroports de Paris de plus de 60 ans licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale).

B. PROTOCOLE D'ACCORD DE RÉGIME DE DÉPART ANTICIPÉ (PARDA) ET AUTRES MESURES D'ÂGE

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1er janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé.

Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le « PARDA IV » est entré en vigueur le 1er janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n° 1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005.

Les conditions d'accès sont les suivantes :

- être âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ ;
- ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein ;
- justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de pré-retraite égale à 65 % de la rémunération de la dernière année.

Les personnes souhaitant bénéficier du PARDA en 2005 l'ont fait savoir avant fin 2004, compte tenu du délai de préavis applicable.

En outre, des mesures d'âge ciblées ont été prises en 2006.

Concernant les agents pompiers, un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite à partir de 55 ans.

C. RÉGIME DE RETRAITE DES POMPIERS

Pour les agents pompiers, le dispositif PARDA ci-dessus est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de pré-retraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances.

La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité.

D. COUVERTURE SANTÉ

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90 % du personnel adhérant). Aéroports de Paris contribue à hauteur de 35 % des cotisations des agents actifs et de 100 % du régime de base des cotisations des agents retraités et préretraités.

La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.

Depuis 2007, ce régime est remplacé par un régime à cotisations définies complété par un régime à prestations définies.

La modification a été qualifiée de coût des services passés ; le profit est reconnu par résultat progressivement.

E. RÉGIME DE RETRAITE COMPLÉMENTAIRE À PRESTATIONS DÉFINIES

Un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel, a été mis en place en 2007, visant à assurer le financement partiel de la couverture santé des futurs retraités suite à la fin du régime de Couverture Santé (cf. § d ci-dessus). Ce régime complète ainsi le régime à cotisations définies également instauré en 2007.

En vertu de l'accord signé en 2007, l'engagement constaté à l'égard des salariés actifs concernés est défini comme le paiement à un assureur du capital constitutif nécessaire au versement viager de la prestation. Cette dernière est déterminée par différence entre :

- un montant annuel forfaitaire de 850 euros revalorisé à hauteur de 2 % par an à partir de 2008 ;
- la rente annuelle résultant de la liquidation du régime à cotisations définies instauré par ailleurs.

La répartition entre services passés et services futurs est effectuée au prorata de l'ancienneté à la date de calcul par rapport à l'ancienneté au départ en retraite.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

F. MÉDAILLE D'HONNEUR DE L'AÉRONAUTIQUE

La société Aéroports de Paris finance les médailles de ses agents. L'engagement est défini, médaille par médaille, en fonction de la probabilité individuelle d'atteindre l'ancienneté requise avant le départ en retraite.

G. AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL DES FILIALES

Les filiales intégrées ne sont concernées que par les indemnités de fin carrière et les médailles du travail dont les engagements sont déterminés selon les mêmes méthodes que la société mère (cf. § A et § E ci-dessus).

13.2.2. Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes :

	Cadres	Haute Maîtrise	Employés & Maîtrise	Global ADP
Taux d'actualisation	-	-	-	4,80 %
Taux attendu de rendement des actifs du régime	-	-	-	4,00 %
Hausse future des salaires	4,95 %	4,45 %	4,45 %	-
Hausse future des dépenses de santé	-	-	-	4,00 %
Age moyen de départ en retraite (1)	63 ans	63 ans	60 ans	-

(1) 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.

Par rapport à 2008, les changements d'hypothèses concernent :

- le taux d'actualisation qui est passé de 5,30 % à 4,80 % ;
- la hausse future des salaires qui est passée de 4,80 à 4,95 % pour les cadres et de 4,30 % à 4,45 % pour les autres catégories.

Le taux utilisé pour l'actualisation de l'engagement est représentatif du taux de rendement des obligations en euros de première catégorie pour des durées comparables à celle des engagements concernés. Le taux a été déterminé en considérant des indices de marché de taux des obligations notées AA disponibles à fin 2009 pour des durées de 10 ans et plus.

Les tables de mortalité utilisées sont les suivantes :

- la table TF et TH 00-02 (table de mortalité hommes/femmes 2000-2002) pour les IFC et médailles d'honneur du travail ;
- la table TGF05 et TGH05 (table par génération des femmes/hommes – version 2005) pour les autres régimes.

Il est à noter qu'en matière de sensibilité au taux, une hausse du taux d'actualisation de 0,25 point aurait entraîné une diminution de la valeur actualisée de l'engagement au 31 décembre 2009 d'environ 8 millions d'euros, mais n'aurait eu aucun impact significatif sur le passif comptabilisé au bilan à cette date.

13.2.3. *Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur le compte de résultat*

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31.12.2009	Total au 31.12.2008
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	152 951	33 564	1 328	15 912	75 001	1 672	280 429	293 187
Variation du périmètre de consolidation	199	-	-	-	-	-	199	-
Écarts actuariels de la période	4 017	1 543	526	263	5 005	(170)	11 185	4 332
Actualisation de l'engagement	7 784	857	80	840	3 972	70	13 602	12 598
Droits acquis au cours de la période	9 241	1 255	34	720	-	89	11 339	11 147
Prestations servies	(8 391)	(14 944)	(575)	(849)	(4 459)	(50)	(29 268)	(31 444)
Impact de la réorganisation de l'Escale	-	914	-	-	-	-	914	(9 483)
Réduction de régimes	-	-	-	-	-	-	-	93
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	**165 801**	**23 189**	**1 393**	**16 886**	**79 519**	**1 611**	**288 399**	**280 429**
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	-	(1 104)	(80)	(521)	-	-	(1 705)	(5 655)
Écarts actuariels non comptabilisés	15 550	(3 170)	(510)	1 614	(5 090)	-	8 394	17 242
Coût des services passés non comptablisés	(57)	-	-	(10 001)	48 512	-	38 454	44 887
Passifs comptabilisés au bilan	**181 294**	**18 915**	**803**	**7 978**	**122 941**	**1 611**	**333 542**	**336 902**
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	7 784	857	80	840	3 972	70	13 602	12 598
Rendement attendu des actifs financiers du régime	(139)	(42)	(3)	(10)	-	-	(194)	(270)
Amortissement des écarts actuariels	(405)	3 041	-	(40)	-	(170)	2 426	1 551
Coût des services passés	11	-	-	1 487	(7 930)	-	(6 433)	(6 435)
Coût des services rendus au cours de la période	9 241	1 255	34	720	-	89	11 339	11 147
Dotations nettes liées à la réorganisation de l'Escale	-	914	-	-	-	-	914	(9 410)
Réduction de régimes	-	-	-	-	-	-	-	93
Autres	-	-	-	-	-	-	-	(1 074)
Charge de la période	**16 491**	**6 025**	**111**	**2 996**	**(3 958)**	**(11)**	**21 654**	**8 199**

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dette actuarielle nette	Écarts actuariels différés	Coût des services passés non comptabilisés	Provision nette
Au 1er janvier 2008	**293 187**	**(10 948)**	**282 239**	**23 871**	**51 322**	**357 432**
Effet de l'actualisation	12 598	-	12 598	-	-	12 598
Droits acquis au cours de l'exercice	11 147	-	11 147	-	-	11 147
Produits financiers	-	(270)	(270)	-	-	(270)
Écarts actuariels de la période	4 332	2 848	7 180	(7 180)	-	-
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	1 551	-	1 551
Amortissements du coût des services passés	-	-	-	-	(6 435)	(6 435)
Impact de la réorganisation de l'Escale	(9 483)	-	(9 483)	73	-	(9 410)
Réductions de régimes	93	-	93	-	-	93
Flux de trésorerie :						
- Paiements aux bénéficiaires	(31 444)	-	(31 444)	-	-	(31 444)
- Cotisations versées	-	(3 500)	(3 500)	-	-	(3 500)
- Paiement reçus de tiers	-	6 215	6 215	-	-	6 215
Autres variations	-	-	-	(1 074)	-	(1 074)
Au 31 décembre 2008	**280 429**	**(5 655)**	**274 774**	**17 242**	**44 887**	**336 902**
Variation de périmètre	199	-	199	-	-	199
Effet de l'actualisation	13 602	-	13 602	-	-	13 602
Droits acquis au cours de l'exercice	11 339	-	11 339	-	-	11 339
Produits financiers	-	(194)	(194)	-	-	(194)
Écarts actuariels de la période	11 185	89	11 274	(11 274)	-	(0)
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	2 426	-	2 426
Amortissements du coût des services passés	-	-	-	-	(6 433)	(6 433)
Impact de la réorganisation de l'Escale	914	-	914	-	-	914
Flux de trésorerie :						
- Paiements aux bénéficiaires	(29 268)	-	(29 268)	-	-	(29 268)
- Cotisations versées	-	2 955	2 955	-	-	2 955
- Paiement reçus de tiers	-	1 100	1 100	-	-	1 100
Au 31 décembre 2009	**288 399**	**(1 705)**	**286 694**	**8 394**	**38 454**	**333 542**

13.2.4. Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des retraités et préretraités a été évalué au 31 décembre 2009 à 79 519 milliers d'euros et ne concerne que d'anciens salariés dans la mesure où le régime a été fermé, depuis octobre 2007, aux salariés actifs.

De ce fait, aucun coût des services rendus n'est comptabilisé pour ce régime sur l'exercice 2009. Le coût financier pour l'exercice 2009 ressort à 3 972 milliers d'euros.

Ces éléments sont basés sur une hypothèse de dérive des dépenses médicales de 4 %. Le tableau suivant présente l'impact d'une évolution de ces dépenses supérieure ou inférieure de 1 % :

(en milliers d'euros)	Diminution d'un point de pourcentage	Augmentation d'un point de pourcentage
Engagement	(9 834)	9 834
Coût financier	(472)	472

13.2.5. *Expérience des régimes à prestations définies*

Les tableaux suivants présentent ces informations pour chacun des types d'engagement identifié pour l'établissement des comptes.

INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE

(en milliers d'euros)	Exercice 2009	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(165 801)	(152 951)	(146 247)	(151 732)	(148 845)	(147 902)
Actifs du régime	-	3 488	10 632	10 087	14 892	26 853
Excédent/(Déficit)	**(165 801)**	**(149 463)**	**(135 615)**	**(141 645)**	**(133 953)**	**(121 049)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	4 141	2 366	(632)	(1 945)	3 344	280
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(71)	(2 861)	2 668	145	492	1 001

PARDA & AUTRES MESURES D'ÂGE

(en milliers d'euros)	Exercice 2009	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(23 189)	(33 564)	(54 249)	(41 474)	(53 791)	(69 848)
Actifs du régime	1 104	1 062	242	340	495	398
Excédent/(Déficit)	**(22 085)**	**(32 502)**	**(54 007)**	**(41 134)**	**(53 296)**	**(69 450)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(1 212)	(9 338)	(605)	(121)	(1 929)	8 113
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	12	283	60	58	(22)

RETRAITE SUPPLÉMENTAIRE DES POMPIERS

(en milliers d'euros)	Exercice 2009	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(1 393)	(1 328)	(1 443)	(1 641)	(1 766)	(1 621)
Actifs du régime	80	77	74	144	210	415
Excédent/(Déficit)	**(1 313)**	**(1 251)**	**(1 369)**	**(1 497)**	**(1 556)**	**(1 206)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(474)	(23)	89	113	(69)	91
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	2	72	(61)	(224)	41

COUVERTURE SANTÉ DES RETRAITÉS

(en milliers d'euros)	Exercice 2009	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(79 519)	(75 001)	(74 355)	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Actifs du régime	-	-	-	-	-	-
Excédent/(Déficit)	**(79 519)**	**(75 001)**	**(74 355)**	**(151 961)**	**(162 630)**	**(152 656)**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	1 875	(890)	(1 451)	53	(3 202)	3 718
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	-	-	-

RÉGIME DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRE SANTÉ

(en milliers d'euros)	Exercice 2009	Exercice 2008	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(16 886)	(15 912)	(15 423)	-	-	-
Actifs du régime	521	1 028	-	-	-	-
Excédent/(Déficit)	**(16 365)**	**(14 884)**	**(15 423)**	**-**	**-**	**-**
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	280	(94)	-	-	-	-
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(19)	-	-	-	-	-

13.2.6. Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le Groupe juge devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies en 2010 ne présente pas de caractère significatif.

13.2.7. Provisions pour engagements sociaux au bilan

Les provisions pour engagements sociaux ont évolué comme suit au passif du bilan :

(en milliers d'euros)	Total Année 2009	Total Année 2008
Provisions au 1er janvier	**336 902**	**357 432**
Augmentations :		
- Dotations	25 690	28 481
- Augmentation liée aux variations de périmètre	199	-
- Autres variations	-	(3)
Total augmentations	**25 889**	**28 478**
Diminutions :		
- Provisions utilisées	(25 213)	(28 719)
- Provisions devenues sans objet	(4 036)	(20 289)
Total diminutions	**(29 249)**	**(49 008)**
Provisions au 31 décembre	**333 542**	**336 902**

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	Total Année 2009	Total Année 2008
Présentation au bilan :		
- Part non courante	309 315	301 591
- Part courante	24 227	35 311
TOTAL	**333 542**	**336 902**

Les provisions pour engagements sociaux, qui sont par ailleurs détaillées par nature en note 13.2.3, comprennent notamment 10 655 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escale *(cf. note 3.1.4)*.

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Total Année 2009	Total Année 2008
Au bilan :		
- Dotations	25 690	28 481
- Provisions utilisées	(25 213)	(28 719)
- Provisions devenues sans objet.	(4 038)	(20 289)
Dotations nettes au bilan	**(3 561)**	**(20 527)**
Au compte de résultat :		
- Dotations aux provisions courantes pour engagements sociaux *(cf. note 13)*	25 019	26 370
- Reprises de provisions pour engagements sociaux *(cf. note 13)*	(21 941)	(36 359)
- Dotations engagements sociaux liés au projet Escale *(cf. note 16)*	(6 639)	(10 538)
Dotations nettes au compte de résultat	**(3 561)**	**(20 527)**

Note 14 Autres charges opérationnelles courantes

14.1. État récapitulatif

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Services et charges externes	(672 521)	(649 653)
Impôts et taxes	(163 854)	(161 073)
Autres charges d'exploitation	(27 439)	(33 655)
TOTAL	**(863 814)**	**(844 380)**

14.2. Détail des autres services et charges externes

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Sous-traitance :		
- Sûreté	(172 404)	(169 507)
- Nettoyage	(63 726)	(59 524)
- Assistance	(416)	(4 473)
- Coopératives	(18 865)	(21 161)
- Transports	(23 941)	(22 952)
- Autre	(120 606)	(98 062)
Sous-total	**(399 958)**	**(375 679)**
Entretien, réparations & maintenance	(101 243)	(95 776)
Études, recherches & rémunération d'intermédiaires	(33 178)	(37 254)
Travaux & prestations externes	(22 956)	(23 743)
Personnel extérieur	(21 250)	(23 296)
Assurances	(24 122)	(26 324)
Missions, déplacements & réceptions	(15 647)	(15 266)
Publicité, publications & relations publiques	(5 840)	(11 657)
Autres charges et services externes	(48 327)	(40 658)
TOTAL	**(672 521)**	**(649 653)**

14.3. Détail des impôts et taxes

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Taxe professionnelle.	(52 326)	(60 657)
Taxe foncière	(50 306)	(43 856)
Autres impôts & taxes	(61 222)	(56 560)
TOTAL	**(163 854)**	**(161 073)**

14.4. Détail des autres charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Pertes sur créances irrécouvrables	(2 387)	(5 410)
Redevances pour concessions, brevets, licences, droits et valeurs similaires	(5 956)	(4 524)
Subventions accordées	(4 529)	(2 387)
Moins-values de cession d'immobilisations	(16)	(452)
Autres charges d'exploitation	(14 552)	(20 882)
TOTAL	**(27 440)**	**(33 655)**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Les Autres charges d'exploitation incluent notamment le montant des émissions de gaz à effet de serre, soit 1 752 milliers d'euros en 2009 (2 562 milliers d'euros en 2008) compensées par la reprise correspondante des quotas alloués par l'État au titre de la période, soit 1 993 milliers d'euros en 2009 (3 560 milliers d'euros en 2008) figurant en Autres produits opérationnels *(cf. note 10)*.

Note 15 Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Amortissement des immobilisations incorporelles	(14 219)	(12 772)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(350 320)	(334 374)
Dotations aux amortissements	**(364 539)**	**(347 146)**

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(192)	(136)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	137	344
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	**(55)**	**208**
Dépréciations de créances	(11 293)	(11 555)
Reprises de dépréciations de créances	6 955	8 436
Dépréciations de créances, nettes de reprises	**(4 338)**	**(3 119)**
Dépréciations d'actifs, nettes des reprises	**(4 393)**	**(2 911)**

Les provisions se présentent ainsi au compte de résultat :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(31 679)	(30 904)
Reprises de la période	31 336	24 849
Dotations aux provisions, nettes des reprises	**(343)**	**(6 055)**

Les dotations et reprises concernent principalement des provisions pour litiges Clients et Fournisseurs.

Note 16 Autres produits et charges opérationnels

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Réorganisation des activités assistance en escale *(cf. note 3.1.4)* :		
- Charges constatées au cours de la période	(13 811)	(11 362)
- Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	6 639	10 538
- Dotations nettes pour mesures sociales d'accompagnement, nettes de reprises	2 119	4 590
Sous-total	**(5 053)**	**3 766**
Charges complémentaires liées à l'accident du terminal 2E survenu en 2004	(764)	(1 626)
TOTAL	**(5 817)**	**2 140**

Note 17 Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2009 et 2008 :

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2009
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(129 970)	(129 970)
Résultat des dérivés de taux	76 309	(64 976)	11 333
Coût de l'endettement financier brut	**76 309**	**(194 946)**	**(118 637)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	4 716	-	4 716
Coût de l'endettement financier net	**81 025**	**(194 946)**	**(113 921)**
Produits de participations non consolidées	419	-	419
Gains et pertes nets de change	6 720	(7 021)	(301)
Dépréciations et provisions	225	(844)	(619)
Autres	574	(84)	489
Autres produits et charges financiers	**7 937**	**(7 950)**	**(12)**
Charges financières nettes	**88 962**	**(202 896)**	**(113 934)**

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2008
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(115 839)	(115 839)
Résultat des dérivés de taux	67 355	(56 095)	11 260
Coût de l'endettement financier brut	**67 355**	**(171 934)**	**(104 579)**
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	15 130	-	15 130
Coût de l'endettement financier net	**82 485**	**(171 934)**	**(89 449)**
Produits de participations non consolidées	629	-	629
Gains et pertes nets de change	4 628	(4 891)	(263)
Dépréciations et provisions	3	(110)	(107)
Autres	514	(45)	469
Autres produits et charges financiers	**5 774**	**(5 046)**	**728**
Charges financières nettes	**88 259**	**(176 979)**	**(88 721)**

Les gains et pertes par catégories d'instruments financiers se présentent ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
- Charges d'intérêts sur Dettes au coût amorti	(127 896)	(107 039)
- Variation de valeur de l'instrument de couverture de juste valeur	(1 442)	9 767
- Variation de valeur de l'instrument de couverture de flux de trésorerie	(1 379)	-
- Variation de valeur de l'élément couvert	2 241	(10 061)
- Variation de valeur de flux de trésorerie couverts	1 134	-
- Intérêts sur instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(1 216)	-
- Intérêts sur instruments dérivés de couverture de juste valeur	6 358	516
Produits, charges, profits et pertes sur Dettes au coût amorti	**(122 200)**	**(106 817)**
- Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	4 716	15 130
- Résultats sur les instruments dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de trading)	3 561	2 248
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	**8 277**	**17 378**
- Dividendes reçus	112	73
- Reprises de dépréciations nettes	(620)	(107)
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	**(508)**	**(34)**
- Pertes nettes de change	(301)	(263)
- Autres profits nets	799	1 016
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	**498**	**753**
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS EN RÉSULTAT	**(113 934)**	**(88 721)**
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	-	-
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	**-**	**-**

Note 18 Entreprises mises en équivalence

Les comptes des entreprises mises en équivalence n'étant pas définitifs au moment de l'établissement des comptes consolidés, les chiffres ci-après ont fait l'objet d'estimations sur la base des derniers chiffres connus à la date d'arrêté.

18.1. Quote-part dans le résultat des entités mises en équivalence

Les montants figurant au compte de résultat se décomposent ainsi par entité :

(en milliers d'euros)	% d'intérêt	Année 2009	Année 2008
Schiphol Group (Pays-Bas)	8,0 %	9 997	1 301
Cires Telecom (Maroc)	49,0 %	163	(200)
Bolloré Télécom	10,5 %	(1 035)	(815)
Gie Roissypôle	90,0 %	38	117
SCI Roissy Sogaris	40,0 %	1 051	1 365
Liège Airport (Belgique)	25,6 %	108	87
SETA (Mexique)	25,5 %	1 342	(1 764)
TOTAUX		**11 664**	**91**

Malgré une détention d'intérêt inférieure à 20 %, les indicateurs suivants ont notamment été retenus pour déterminer l'influence notable d'Aéroports de Paris dans Bolloré Télécom :

- existence d'une contribution opérationnelle à la gestion de l'entité du fait du savoir-faire technique de Hub télécom ;
- existence d'une représentation au conseil de direction d'au minimum 25 % des membres ;
- droit de véto ponctuel pour certaines décisions prévues au pacte d'actionnaire et dans les statuts.

18.2. Décomposition des montants au bilan

Les montants relatifs aux participations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Schiphol Group (Pays-Bas)	Cires Telecom (Maroc)	Bolloré Télécom	Gie Roissy Pôle	SCI Roissy Sogaris	Liège Airport (Belgique)	SETA (Mexique)	Total
Pourcentages de contrôle	8,0 %	49,0 %	10,5 %	49,0 %	40,0 %	25,6 %	25,5 %	
Pourcentages d'intérêts	8,0 %	49,0 %	10,5 %	90,0 %	40,0 %	25,6 %	25,5 %	
Quotes-parts mises en équivalence au 31 décembre 2009 :	**382 876**	**542**	**7 278**	**0**	**5 781**	**4 281**	**7 446**	**408 204**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	382 876	542	7 278	0	5 781	4 281	7 446	408 204
- passif (en provisions)	-	-	-	-	-	-	-	0
Quotes-parts mises en équivalence au 31 décembre 2008 :	**376 368**	**382**	**8 313**	**(117)**	**6 210**	**4 313**	**6 015**	**401 484**
Réparties comme suit au bilan :								
- actif	376 368	382	8 313	0	6 210	4 313	6 015	401 601
- passif (en provisions)	-	-	-	(117)	-	-	-	(117)

L'écart d'acquisition définitivement comptabilisé au titre de Schiphol et inclus dans la quote-part ci-dessus mise en équivalence au titre de cette entité s'élève à 120 452 milliers d'euros. Le montant provisoirement établi en 2008 était de 141 353 milliers d'euros *(cf. note 3.3.1).*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

18.3. Évolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture des exercices :

(en milliers d'euros)	Schiphol Group (Pays-Bas)	Cires Telecom (Maroc)	Bolloré Télécom	Gie Roissy Pôle	SCI Roissy Sogaris	Liège Airport (Belgique)	SETA (Mexique)	Total
Montants nets au 1er janvier 2008	**-**	**580**	**9 128**	**0**	**7 286**	**4 365**	**9 000**	**30 359**
Quote-part du Groupe dans les résultats	1 301	(200)	(815)	117	1 365	87	(1 764)	91
Frais d'acquisition de titres	5 495	-	-	-	-	-	-	5 495
Souscription de capital	369 572	-	-	-	-	-	-	369 572
Variation des réserves de conversion	-	2	-	-	-	-	(1 221)	(1 219)
Dividendes distribués	-	-	-	-	(2 443)	(137)	-	(2 580)
Virement en Provisions au passif	-	-	-	(117)	-	-	-	(117)
Montants nets au 1er janvier 2009	**376 368**	**382**	**8 313**	**0**	**6 208**	**4 315**	**6 015**	**401 601**
Quote-part du Groupe dans les résultats	9 997	163	(1 035)	38	1 051	108	1 342	11 664
Variation de périmètre	-	-	-	(38)	-	-	-	(38)
Variation des réserves de conversion	-	(3)	-	-	-	-	89	86
Variation des autres réserves	2 037	-	-	-	-	-	-	2 037
Dividendes distribués	(5 526)	-	-	-	(1 480)	(140)	-	(7 146)
Montants nets au 31 décembre 2009	**382 876**	**542**	**7 278**	**0**	**5 779**	**4 283**	**7 446**	**408 204**

18.4. Informations financières résumées

Les montants agrégés des actifs, passifs, du produit des activités ordinaires et du résultat des sociétés mises en équivalence, tels qu'ils figurent dans les comptes provisoires de ces dernières, s'établissent ainsi pour 2009 et 2008 :

(en milliers d'euros)	Schiphol Group (Pays-Bas)	Cires Telecom (Maroc)	Bolloré Télécom	Gie Roissy Pôle	SCI Roissy Sogaris	Liège Airport (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2009
Bilan :								
Actifs non courants	4 798 348	403	82 754	0	15 622	47 929	60 097	5 005 153
Actifs courants	729 464	1 891	2 002	0	10 212	16 736	5 813	766 118
Total actifs	**5 527 812**	**2 295**	**84 756**	**0**	**25 834**	**64 665**	**65 910**	**5 771 272**
Capitaux propres	2 975 432	1 105	69 182	0	14 452	17 119	29 202	3 106 492
Passifs non courants	2 130 387	0	0	0	6 022	28 436	21 259	2 186 104
Passifs courants	421 993	1 190	15 574	0	5 360	19 110	15 450	478 676
Total capitaux propres et passifs	**5 527 812**	**2 295**	**84 756**	**0**	**25 834**	**64 665**	**65 910**	**5 771 272**
Compte de résultat :								
Produit des activités ordinaires	1 153 846	2 058	1 415	2 049	10 618	18 343	2 765	1 191 094
Résultat net	132 709	339	(9 835)	864	2 627	925	5 662	133 292

(en milliers d'euros)	Schiphol Group (Pays-Bas)	Cires Telecom (Maroc)	Bolloré Télécom	Gie Roissy Pôle	SCI Roissy Sogaris	Liège Airport (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2008
Bilan :								
Actifs non courants	4 753 930	344	97 433	814	17 298	48 054	74 846	4 992 718
Actifs courants	655 408	1 307	1 114	524	8 654	15 999	5 103	688 108
Total actifs	**5 409 338**	**1 651**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 826**
Capitaux propres	2 886 595	777	79 017	(864)	15 525	16 844	39 714	3 037 608
Passifs non courants	1 797 964	0	9 405	0	7 416	29 862	26 046	1 870 692
Passifs courants	724 779	873	10 124	2 202	3 012	17 347	14 189	772 526
Total capitaux propres et passifs	**5 409 338**	**1 650**	**98 546**	**1 338**	**25 952**	**64 053**	**79 948**	**5 680 826**
Compte de résultat :								
Produit des activités ordinaires	1 153 951	658	715	5 610	10 801	17 697	2 635	1 192 067
Résultat net	186 878	(386)	(7 745)	2 030	3 412	679	(3 080)	181 788

Note 19 Impôts

19.1. Taux d'impôt

Conformément à la règle exposée en note 4.14, les actifs et passifs d'impôts différés sont calculés sur la base des derniers taux connus à la clôture, soit 34,433 %.

19.2. Analyse de la charge d'impôts sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôts sur les résultats se ventile comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Charge d'impôt exigible	(113 712)	(108 024)
Charge d'impôt différé	(26 710)	(33 817)
Impôts sur les résultats	**(140 422)**	**(141 841)**

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.

19.3. Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique basée sur le taux d'impôt applicable en France et la charge réelle d'impôt se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Résultat après impôt	269 868	272 749
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(11 664)	(91)
Charge d'impôt sur les résultats	140 422	141 841
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	**398 625**	**414 500**
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	*34,43 %*	*34,43 %*
Charge d'impôt théorique	**(137 260)**	**(142 726)**
Incidence sur l'impôt théorique des :		
- Résultats taxés à taux réduit ou majoré	(731)	295
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	197	14
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(1 249)	(44)
- Variations des différences temporelles non reconnues	(379)	(34)
- Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(982)	(398)
- Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	1 619	1 105
- Ajustements au titre des périodes antérieures	(1 637)	(53)
Charge réelle d'impôt sur les résultats	**(140 422)**	**(141 841)**
Taux effectif d'impôt	*35,23 %*	*34,22 %*

19.4. Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Au titre des différences temporelles déductibles :		
- Engagements sociaux	112 858	114 255
- Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	40 683	44 242
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans	-	1 676
- Provisions et charges à payer	13 269	17 153
- Autres	4 606	3 054
Au titre des différences temporelles imposables :		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(309 160)	(287 047)
- Location-financement	(18 732)	(20 818)
- Réserves de réévaluation	(8 223)	(8 309)
- Autres	1 916	(991)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	**(162 782)**	**(136 786)**
Ces montants sont répartis comme suit au bilan :		
- à l'actif	1 519	1 837
- au passif	(164 301)	(138 623)

Les amortissements des Frais d'études et de Surveillance de Travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1er janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'Aéroports de Paris en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1er janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180 180 milliers d'euros. Après prise en compte de l'effet d'impôt correspondant, soit 63 838 milliers d'euros, l'impact net négatif sur le report à nouveau s'était élevé à 116 342 milliers d'euros.

En accord avec l'Administration fiscale, cette correction a donné lieu, à compter du résultat fiscal 2004, à un traitement fiscal étalé sur la durée initiale d'amortissement de ces frais.

Dans les comptes consolidés en normes IFRS, cet étalement s'est traduit, à l'ouverture de l'exercice 2004, par la constatation d'un actif d'impôt différé de 63 838 milliers d'euros. Compte tenu des déductions fiscales opérées depuis 2004 au titre de cet étalement, le montant résiduel de cet actif d'impôt différé s'élève à 40 683 milliers d'euros au 31 décembre 2009.

19.5. Actifs et passifs d'impôts différés non reconnus

Certains actifs d'impôts différés n'ont pas été reconnus au niveau de plusieurs filiales, compte tenu de l'insuffisance d'éléments probants justifiant leur comptabilisation. Les bases correspondantes sont les suivantes :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire	73 825	10 356

19.6. Tableau de variation des actifs et passifs d'impôts différés

Les actifs et passifs d'impôts différés ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période :

(en milliers d'euros)	Actifs	Passifs	Montant net
Au 1er janvier 2009	**1 837**	**138 623**	**(136 787)**
Montant porté directement en capitaux propres	-	(711)	711
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	(181)	26 529	(26 710)
Variation de périmètre	4	-	4
Virement de poste à poste	(141)	(141)	0
Au 31 décembre 2009	**1 519**	**164 301**	**(162 782)**

19.7. Actifs et passifs d'impôt exigible

Les actifs d'impôt exigible correspondent aux montants à récupérer au titre de l'impôt sur les résultats auprès des administrations fiscales. Les passifs d'impôt exigible correspondent aux montants restant à payer à ces administrations.

Ces actifs et passifs d'impôt exigible s'établissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Actifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	-	-
- Autres entités consolidées	2 362	1 448
TOTAL	**2 362**	**1 448**
Passifs d'impôt exigible :		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	7 739	6 232
- Autres entités consolidées	425	221
TOTAL	**8 164**	**6 453**

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2009.

Note 20 Résultat par action

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

	Année 2009	Année 2008
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros)	269 487	272 561
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 887 605	98 896 912
Résultat de base par action (en euros)	**2,73**	**2,76**

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

Le nombre moyen pondéré d'actions correspond au nombre d'actions composant le capital de la société mère, minoré des actions propres détenues en moyenne au cours de la période, soit 72 997 en 2009 et 63 690 en 2008.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

Note 21 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Écarts d'acquisition	Frais de recherche et & de développement	Logiciels	Fonds commercial	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2008 :							
- Valeur brute	2 223	-	125 487	-	-	26 031	153 741
- Cumul des amortissements	-	-	(100 958)	-	-	-	(100 958)
Valeur nette	**2 223**	**-**	**24 529**	**-**	**-**	**26 031**	**52 783**
Au 31 décembre 2009 :							
- Valeur brute	19 890	4 448	154 298	1 266	95	22 193	202 190
- Cumul des amortissements	-	(2 673)	(116 377)	-	(63)	-	(119 113)
Valeur nette	**19 890**	**1 775**	**37 921**	**1 266**	**32**	**22 193**	**83 077**

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Écarts d'acquisition	Frais de recherche et & de développement	Logiciels	Fonds commercial	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2009	Total Année 2008
Valeur nette au 1er janvier	**2 223**	**-**	**24 529**	**-**	**-**	**26 031**	**52 783**	**48 807**
- Investissements	-	-	3 264	25	170	18 280	21 739	24 966
- Cessions et mises hors service	-	-	(2 127)	-	-	-	(2 127)	(3 181)
- Amortissements	-	(732)	(14 202)	-	(8)	-	(14 942)	(12 771)
- Dépréciations	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variations de périmètre	17 667	2 537	3 130	1 241	-	90	24 665	-
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	(30)	23 327	-	(130)	(22 208)	959	(5 038)
Valeur nette au 31 décembre	**19 890**	**1 775**	**37 921**	**1 266**	**32**	**22 193**	**83 077**	**52 783**

Les écarts d'acquisition concernent principalement :

- l'écart constaté en 2007 sur l'acquisition de Hub Télécom Région, soit 1 985 milliers d'euros ;
- les écarts constatés en 2009 *(cf. note 3.3.2)* sur les acquisitions de :
  - Masternaut International pour 7 716 milliers d'euros,
  - Masternaut UK pour 8 613 milliers d'euros,
  - Roissy Continental Square pour 1 338 milliers d'euros.

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Note 22 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2008 :						
- Valeur brute	40 369	7 525 660	172 595	249 279	344 332	8 332 235
- Cumul des amortissements	(5 216)	(2 647 984)	(123 569)	(154 532)	-	(2 931 301)
- Cumul des dépréciations	-	-	-	(609)	-	(609)
Valeur nette	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**
Au 31 décembre 2009 :						
- Valeur brute	43 235	7 813 163	184 336	272 587	359 152	8 672 472
- Cumul des amortissements	(8 320)	(2 919 115)	(138 543)	(172 143)	-	(3 238 121)
- Cumul des dépréciations	-	-	-	(663)	-	(663)
Valeur nette	**34 915**	**4 894 048**	**45 792**	**99 781**	**359 152**	**5 433 688**

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2009	Total Année 2008
Valeur nette au 1er janvier	**35 153**	**4 877 676**	**49 026**	**94 139**	**344 332**	**5 400 326**	**5 232 125**
- Investissements	8	5 982	6 637	4 610	389 462	406 699	455 150
- Cessions et mises hors service	-	22 091	(733)	(236)	-	(1 455)	(3 246)
- Variation des avances et acomptes	-	-	-	-	3 384	3 384	38 356
- Amortissements	(484)	(298 853)	(14 403)	(19 248)	-	(332 988)	(319 744)
- Reprises nettes de dépréciations	-	-	-	(55)	-	(55)	208
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	238	305 055	4 852	18 015	(378 031)	50 871	(2 523)
- Écarts de conversion	-	145	3	30	-	178	-
- Entrées de périmètre	-	5 529	410	2 525	5	8 469	-
Valeur nette au 31 décembre	**34 915**	**4 894 048**	**45 792**	**99 781**	**359 152**	**5 433 688**	**5 400 326**

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles, ainsi que les variations du périmètre des immeubles de placement *(cf. 23)*. Ces reclassements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 avec l'ouverture au public du 4e quart rénové en mars 2009 ;
- l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ;
- la remise en service, en mars 2009, de la darse Est du terminal 2E.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

(en milliers d'euros)	Terrains	Constructions	Installations techniques	Total Année 2009	Total Année 2008
Valeur nette au 31 décembre 2008	**-**	**4 140**	**570**	**4 710**	**6 178**
- Amortissements	-	(507)	(427)	(934)	(1 468)
- Levées d'options	-	(3 633)	-	(3 633)	-
Valeur nette au 31 décembre 2009	**-**	**-**	**143**	**143**	**4 710**

Note 23 Immeubles de placement

23.1. Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2008 :					
- Valeur brute	41 170	442 842	128 366	1	612 379
- Cumul des amortissements	(5 640)	(244 667)	(68 336)	-	(318 643)
Valeur nette	**35 530**	**198 175**	**60 030**	**1**	**293 736**
Au 31 décembre 2009 :					
- Valeur brute	41 334	601 957	81 471	15 193	739 955
- Cumul des amortissements	(6 019)	(260 838)	(43 992)	-	(310 849)
Valeur nette	**35 315**	**341 119**	**37 479**	**15 193**	**429 106**

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2009	Total Année 2008
Valeur nette au 1er janvier	**35 530**	**198 175**	**60 030**	**1**	**293 736**	**274 252**
- Investissements	164	389	-	-	553	26 939
- Cessions et mises hors service	-	(123)	-	-	(123)	(33)
- Amortissements	(379)	(16 205)	26	-	(16 558)	(14 629)
- Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	54 953	(22 577)	15 192	47 568	7 207
- Entrée dans périmètre de consolidation	-	103 930	-	-	103 930	-
Valeur nette au 31 décembre	**35 315**	**341 119**	**37 479**	**15 193**	**429 106**	**293 736**

L'entrée dans le périmètre de consolidation concerne exclusivement la société Roissy Continental Square *(cf. note 3.3.2).*

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne notamment les immobilisations corporelles en cours au 31 décembre 2008 reclassées en immeubles de placement au 1er janvier 2009, suite à la mise en application à cette date des améliorations annuelles IFRS *(cf. note 3.2).*

23.2. Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Terrains et bâtiments	**1 372 600**	**1 187 200**

La variation observée d'un exercice à l'autre, soit une augmentation de 185,4 millions d'euros, résulte de :

- un effet positif de la mise à jour du périmètre, à hauteur de 157 millions d'euros, principalement lié à l'acquisition de 8 bâtiments de bureaux de Roissy Continental Square d'une surface utile de 49 393 m², d'une part, et à la livraison à FEDEX de divers bâtiments d'une surface utile de 62 220 m², d'autre part ;
- un effet positif, à hauteur de 13 millions d'euros, de la prise en compte de valeurs basées sur des expertises actualisées pour 10 bâtiments d'Orlytech sur l'aéroport de Paris-Orly et 27 bâtiments Village de fret sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- plusieurs effets positifs et négatifs pour un solde positif de 15 millions d'euros, liés à la mise à jour des paramètres du modèle dont notamment le taux d'actualisation et le taux de croissance à l'infini des *cash-flows*.

Les principales données utilisées ont été les suivantes :

	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Taux de rendement des terrains	8,75 %	8,75 %
Taux de croissance à l'infini des *cash-flows*, inflation incluse	2,00 %	1,50 %
Taux d'actualisation	6,52 %	6,60 %
Taux de vacance à long terme	5,00 %	5,00 %
Décote de liquidité	20,00 %	20,00 %

Il est à noter qu'en matière de sensibilité au taux, une augmentation du taux d'actualisation d'un point entraine une baisse de la valeur de 170 millions d'euros. À l'inverse, une baisse d'un point entraine une hausse de la valeur de 253 millions d'euros.

23.3. Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aérodromes d'Aviation Générale.

Par ailleurs, les montants comptabilisés en résultat au titre des produits locatifs des immeubles de placement et des charges opérationnelles directes occasionnées par ces immeubles (y compris les charges d'amortissement) se sont élevés en 2009 respectivement à 167,9 millions d'euros et 80,7 millions d'euros.

Note 24 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan respectivement au 31 décembre 2009 et 2008 s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2009	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	**2 529**	**2 529**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	7 251	6 394	857
- Autres créances rattachées à des participations	7 606	6 852	754
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	71	-	71
- Prêts	9 181	7 473	1 708
- Autres comptes-courants	13 154	-	13 154
- Dépôts et cautionnements	2 325	2 320	5
- Créances de location financement bailleur	34 076	30 018	4 058
- Créances sur cessions d'immobilisations	541	-	541
- Autres actifs financiers	608	-	608
Sous-total	**74 813**	**53 057**	**21 756**
Instruments financiers dérivés :			
- Ventes à terme de devises	120	-	120
- *Swaps* de couverture de juste valeur	19 699	-	19 699
- *Swaps* de *trading*	56 653	-	56 653
Sous-total	**76 472**	**-**	**76 472**
TOTAL	**153 814**	**55 585**	**98 228**

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Titres classés en actifs disponibles à la vente	**1 330**	**1 330**	**-**
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	8 006	7 163	843
- Créances sur des co-entreprises	-	-	-
- Autres créances rattachées à des participations	3 785	3 785	-
- Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	72	-	72
- Prêts	12 266	7 760	4 506
- Comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence	-	-	-
- Autres comptes-courants	10 552	-	10 552
- Dépôts et cautionnements	2 535	2 532	3
- Créances de location financement bailleur	38 670	30 983	7 687
- Créances sur cessions d'immobilisations	1	-	1
- Autres actifs financiers	548	-	548
Sous-total	**76 435**	**52 223**	**24 212**
Instruments financiers dérivés (*swaps* de taux) :			
- Ventes à terme de devises	1 450	-	1 450
- *Swaps* de couverture	21 142	-	21 142
- *Swaps* de *trading*	35 582	-	35 582
Sous-total	**58 174**	**-**	**58 174**
TOTAL	**135 939**	**53 553**	**82 386**

Note 25 Stocks

Le détail des stocks est le suivant à la clôture :

(en milliers d'euros)	Valeurs brutes au 31.12.2009	Dépréciations au 31.12.2009	Valeurs nettes au 31.12.2009	Valeurs nettes au 31.12.2008
Stocks matières premieres	7 097	-	7 097	5 396
Stocks d'encours	-	-	-	-
Stocks de produits	1 343	-	1 343	-
Stocks de marchandises	11 386	(1 525)	9 861	5 973
TOTAL	**19 826**	**(1 525)**	**18 301**	**11 369**

Note 26 Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Créances Clients	596 076	515 130
Clients douteux	31 767	25 285
Cumul des dépréciations	(30 260)	(21 511)
Montant net	**597 583**	**518 904**

L'exposition du Groupe au risque de crédit et au risque de change ainsi que les pertes de valeur relatives aux créances clients et autres débiteurs figurent en note 32.

Les conditions générales de règlements clients sont de 30 jours date d'émission de facture, à l'exception des redevances commerciales payables au comptant.

Les dépréciations ont évolué ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Cumul des dépréciations à l'ouverture	**21 511**	**19 165**
Augmentations	10 817	10 476
Diminutions	(6 616)	(8 130)
Écarts de conversion	30	-
Variation de périmètre	4 504	-
Autres variations	14	-
Cumul des dépréciations à la clôture	**30 260**	**21 511**

Note 27 Autres créances et charges constatées d'avance

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Avances et acomptes versés sur commandes	8 578	7 317
Créances sur personnel (hors ORS) et organismes sociaux	1 265	5 869
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	61 952	62 669
Autres créances	14 394	20 067
Charges constatées d'avance	22 488	16 778
TOTAL	**108 678**	**112 699**

En 2008, les créances sur personnel et organismes sociaux incluaient des remboursements demandés à la CNP au titre des fonds placés auprès de cet organisme pour faire face au paiement des indemnités de fin de carrière, soit 4 500 milliers d'euros.

Note 28 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Valeurs mobilières de placement	720 131	353 835
Disponibilités	24 713	19 162
TOTAL	**744 844**	**372 997**

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 comportant des horizons de placement à six mois maximum.

L'exposition du Groupe au risque de taux d'intérêt et une analyse de sensibilité des actifs et passifs financiers sont présentées dans la note 32.2.1.

Note 29 Capitaux propres

29.1. Capital

Le capital d'Aéroports de paris s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'exercice 2009.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542 747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

29.2. Actions propres

Conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale mixte du 22 mai 2006, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 239 396 actions et à la vente de 255 396 actions. Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues au 31 décembre 2009 s'élève à 75 000 actions et figure en diminution des capitaux propres, en application de la norme IAS 32, pour un montant de 4 218 milliers d'euros.

29.3. Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres

Ce poste comprend :

- les écarts de conversion constitués des écarts dégagés sur la conversion en euros des comptes des filiales étrangères situées hors zone euro, soit un montant négatif de 1 530 milliers d'euros. Il est rappelé que les écarts dégagés antérieurement au 1er janvier 2004 sur SETA (Mexique) avaient été transférés au poste Résultats non distribués conformément à la possibilité offerte par la norme IFRS 1 dans le cadre de la première application des normes IFRS ;
- la réserve de juste valeur sur dérivés de couverture de flux de trésorerie et autres instruments financiers, soit un montant négatif de 1 734 milliers d'euros.

29.4. Résultats non distribués

Les résultats non distribués s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Réserves de la société mère Aéroports de Paris :		
- Réserve légale	29 688	24 202
- Autres réserves	863 048	863 048
- Report à nouveau	300 317	225 576
Réserves consolidées	936 346	878 084
Résultat de la période (attribuable aux propriétaires de la société mère)	269 487	272 561
TOTAL	**2 398 886**	**2 263 471**

29.5. Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

- Principale variation 2009 :
  - Versement d'un dividende de 136 490 milliers d'euros, soit 1,38 euro par action, conformément à la 2e résolution de l'AGO du 28 mai 2009 ;
- Rappel des principales variations 2008 :
  - Versement d'un dividende de 161 224 milliers d'euros, soit 1,63 euro par action, conformément à la 3e résolution de l'AGO du 28 mai 2008. À cet égard, il est rappelé que l'importance du résultat 2007 distribué est due, pour partie, à l'impact positif mais non récurrent de la plus-value de cession des titres BCIA ;
  - Rachat complémentaire d'actions propres pour 486 milliers d'euros.

29.6. Participations ne donnant pas le contrôle

Ce poste concerne les quotes-parts que des actionnaires minoritaires détiennent dans le capital de :

- ADPI Middle East pour 134 milliers d'euros ;
- ADPI Libya pour 1 002 milliers d'euros ;
- Masternaut International pour 250 milliers d'euros.

29.7. Dividendes proposés

Le montant des dividendes proposés avant l'autorisation de publication des états financiers et non comptabilisés en tant que distribution aux porteurs de capitaux propres dans les comptes 2009, s'élève à 135 576 milliers d'euros, soit 1,37 euro par action.

Note 30 Autres provisions

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Provisions au 1er janvier	**23 839**	**60 762**	**84 601**	**83 252**
Augmentations :				
- Dotations	5 126	26 553	31 679	30 904
- Augmentation liée aux variations de périmètre	365	12	377	-
- Autres augmentations	(1)	3	2	2
Total augmentations	**5 490**	**26 567**	**32 057**	**30 906**
Diminutions :				
- Provisions utilisées	(3 438)	(11 034)	(14 472)	(11 036)
- Provisions devenues sans objet	(7 603)	(11 381)	(18 984)	(18 403)
- Autres diminutions	-	(18 503)	(18 503)	(118)
Total diminutions	**(11 041)**	**(40 918)**	**(51 959)**	**(29 557)**
Provisions au 31 décembre	**18 288**	**46 411**	**64 699**	**84 601**

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.

En 2009, les autres diminutions correspondent à une provision pour litige avec un tiers affectée aux avoirs à établir comptabilisés à ce titre au cours de la période.

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Présentation au bilan :				
- Part non courante	-	-	-	38
- Part courante	18 288	46 411	64 699	84 563
TOTAL	**18 288**	**46 411**	**64 699**	**84 601**

Le rapprochement entre les variations bilantielles et le compte de résultat se présente ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Au bilan :		
- Dotations	31 679	30 904
- Provisions utilisées	(14 472)	(11 036)
- Provisions devenues sans objet	(18 984)	(18 403)
Dotations nettes au bilan	**(1 777)**	**1 465**
Au compte de résultat :		
- Dotations aux provisions courantes pour litiges et autres risques *(cf. note 15)*	31 679	30 904
- Reprises provisions courantes pour litiges et autres risques *(cf. note 15)*	(31 336)	(24 849)
- Reprises provisions pour mesures sociales d'accompagnement Escale *(cf. note 16)*	(2 119)	(4 590)
Dotations nettes au compte de résultat	**(1 777)**	**1 465**

Note 31 Dettes financières

31.1. Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2009	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	2 185 501	1 734 853	450 648	2 020 219	2 020 219	-
Emprunts bancaires	814 130	812 361	1 769	546 243	546 245	(2)
Dettes financières de crédit-bail	1 182	854	328	9 673	5 697	3 976
Dépôts et cautionnements reçus	19 609	19 595	14	18 609	18 609	-
Autres emprunts et dettes assimilées	8 213	6 887	1 327	1 971	1 282	689
Intérêts courus non échus	98 341	-	98 341	68 640	-	68 640
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	5 329	-	5 329	3 782	-	3 782
Concours bancaires courants	3 572	-	3 572	8 392	-	8 392
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**3 135 875**	**2 574 549**	**561 327**	**2 677 529**	**2 592 052**	**85 477**
Instruments financiers dérivés passif	22 740	-	22 740	7 328	-	7 328
Total Emprunts et dettes financières	**3 158 615**	**2 574 549**	**584 067**	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**

31.2. Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le groupe Aéroports de Paris correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2009	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2008	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	**3 158 615**	**2 574 549**	**584 067**	**2 684 857**	**2 592 052**	**92 805**
Instruments financiers dérivés actif	(76 472)	-	(76 472)	(58 174)	-	(58 174)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(744 844)	-	(744 844)	(372 997)	-	(372 997)
Endettement financier net	**2 337 299**	**2 574 549**	**(237 249)**	**2 253 686**	**2 592 052**	**(338 366)**

31.3. Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Valeur nominale	Taux nominal	Taux effectif avant prise en compte des couvertures de juste valeur	Valeur de la dette en coût amorti	Incidence des couvertures de juste valeur	Valeur au bilan du 31.12.2009	Juste valeur au 31.12.2009
Emprunts obligataires :							
- ADP 5,875 % 2000-2010	450 000	5,875 %	4,68 %	450 648	-	450 648	452 534
- ADP 5,25 % 2001-2011	400 000	5,25 %	4,72 %	402 415	-	402 415	416 224
- ADP 5,25 % 2002-2012	350 000	5,25 %	5,40 %	348 932	13 322	362 254	372 687
- ADP 4,10 % 2003-2013	300 000	4,10 %	4,14 %	299 612	-	299 612	312 150
- ADP 6,375 % 2008-2014	500 000	6,375 %	6,25 %	502 705	-	502 705	558 670
- ADP 3,125 % CHF 250 M 2009-2015	165 800	4,664 %	4,664 %	167 867	-	167 867	176 492
TOTAL	**2 165 800**			**2 172 179**	**13 322**	**2 185 501**	**2 288 757**
Emprunts bancaires :							
- Prêt BEI 1998-2013	38 112	4,062 %	4,062 %	38 112	-	38 112	41 020
- 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 1999-2011	28 119	4,573 %	4,573 %	28 119	-	28 119	29 753
- Prêt BEI 2009-2021	200 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	200 000	-	200 000	200 000
- Prêt CALYON/CFF 2009-2014	62 100	Eur 3M	3,217 %	61 479	-	61 479	56 314
- Autres	6 420	-	-	6 420	-	6 420	6 420
TOTAL	**814 751**			**814 130**	**-**	**814 130**	**813 507**

Note 32 Instruments financiers

32.1. Catégories d'actifs et de passifs financiers

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instruments dérivés de couverture
		Option JV [1]	Trading [2]				
Autres actifs financiers non courants	55 585	-	-	2 529	53 057	-	-
Clients et comptes rattachés	597 583	-	-	-	597 583	-	-
Autres créances [3]	22 973	-	-	-	22 973	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	76 472	-	56 653	-	-	-	19 819
- Autres actifs financiers	21 756	-	-	-	21 756	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	744 844	744 844	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**1 519 213**	**744 844**	**56 653**	**2 529**	**695 369**	**-**	**19 819**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 574 549	-	-	-	-	2 574 549	-
Fournisseurs et comptes rattachés	452 007	-	-	-	-	452 007	-
Autres dettes [3]	160 895	-	-	-	-	160 895	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	22 740	-	22 740	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	561 327	-	-	-	-	561 327	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	**3 771 518**	**-**	**22 740**	**-**	**-**	**3 748 778**	**-**

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2008	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur		Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Dettes au coût amorti	Instruments dérivés de couverture
		Option JV [1]	Trading [2]				
Autres actifs financiers non courants	53 553	-	-	1 330	52 223	-	-
Clients et comptes rattachés	518 904	-	-	-	518 904	-	-
Autres créances [3]	27 393	-	-	-	27 393	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	58 174	-	35 582	-	-	-	22 592
- Autres actifs financiers	24 212	-	-	-	24 212	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	372 997	372 997	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**1 055 233**	**372 997**	**35 582**	**1 330**	**622 732**	**-**	**22 592**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 592 052	-	-	-	-	2 592 052	-
Fournisseurs et comptes rattachés	476 814	-	-	-	-	476 814	-
Autres dettes [3]	113 982	-	-	-	-	113 982	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	7 328	-	7 328	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	85 477	-	-	-	-	85 477	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	**3 275 652**	**-**	**7 328**	**-**	**-**	**3 268 324**	**-**

(1) Désignés comme tel à l'origine.
(2) Désignés comme détenus à des fins de transaction.
(3) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

La juste valeur des actifs et passifs s'avère généralement très proche des valeurs bilantielles, les valeurs comptables correspondant quasi systématiquement à une approximation raisonnable de cette juste valeur.

32.2. Analyse des risques liés aux instruments financiers.

32.2.1. Risques de taux

La répartition des dettes financières taux fixe/taux variable est la suivante :

	Au 31.12.2009		Au 31.12.2008	
(en milliers d'euros)	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe	2 383 220	2 269 699	2 111 307	1 716 307
Taux variable	752 655	866 176	566 222	961 222
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**3 135 875**	**3 135 875**	**2 677 529**	**2 677 529**

La répartition au 31 décembre 2008 tenait compte des 220 millions de *swaps* de couverture (payeurs taux variable/receveurs taux fixe) mis en place en décembre 2008 dans le cadre de la couverture de l'emprunt obligataire émis en novembre 2008, mais dont le départ était décalé au 24 janvier 2009.

ANALYSE DE SENSIBILITÉ DE LA JUSTE VALEUR POUR LES INSTRUMENTS À TAUX FIXE

Aéroports de Paris est soumis à la variabilité des charges futures sur la dette à taux variable. Une variation des taux d'intérêt à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-dessous. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes.

Une variation instantanée de 1 % (100 points de base) du taux d'intérêt du marché intervenant à la date de clôture, sur la base d'une dette nette constante, augmenterait les charges financières annuelles de 8,7 millions d'euros. Au 31 décembre 2008, une variation identique aurait augmenté les charges financières annuelles de 9,6 millions d'euros.

Aéroports de Paris ne détient que des instruments financiers dérivés de taux et de change (*swaps*) pour une juste valeur de 76 472 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 22 740 milliers d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières à court terme.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2009	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	-	-	175 000	-	-	-	175 000	19 699
TOTAL	**-**	**-**	**175 000**	**-**	**-**	**-**	**175 000**	**19 699**

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2009	Juste valeur
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe	-	-	-	-	-	165 800	165 800	(1 379)
TOTAL	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**165 800**	**165 800**	**(1 379)**

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 2 ans	Échéances entre 2 et 3 ans	Échéances entre 3 et 4 ans	Échéances entre 4 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Total au 31.12.2009	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux fixe	150 000	200 000	-	-	350 000	-	700 000	53 816
Swaps payeurs taux variable & receveurs taux variable	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux fixe	150 000	-	-	-	-	-	150 000	2 702
Swaps payeurs taux fixe & receveurs taux variable	150 000	200 000	-	-	350 000	-	700 000	(21 094)
TOTAL	**450 000**	**400 000**	**-**	**-**	**700 000**	**-**	**1 550 000**	**35 424**

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est exclusivement constitué de *swaps* retournés figeant une marge fixe. Cette partie de ce portefeuille de dérivés est donc très peu sensible à la variation des taux d'intérêt. Une baisse instantanée des taux d'intérêt de 1 % au 31 décembre 2009 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 325 milliers d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 3 561 milliers d'euros sur l'exercice 2009.

32.2.2. Risques de change

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Euro	USD	MXN	GBP	LYD	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	55 586	42 182	12 767	-	630	-	2	5
Clients et comptes rattachés	597 582	538 597	4 371	-	13 290	21 514	5 389	14 422
Autres créances [1]	22 973	20 169	665	-	1 805	108	101	125
Autres actifs financiers courants	98 228	96 864	71	857	32	394	-	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie	744 844	733 993	6 988	-	490	838	-	2 534
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**1 519 213**	**1 431 803**	**24 862**	**857**	**16 247**	**22 854**	**5 492**	**17 098**
Emprunts et dettes financières à long terme	2 574 549	2 568 007	-	-	6 542	-	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	452 007	435 070	1 712	-	7 283	192	(68)	7 818
Autres dettes [1]	160 895	145 452	478	-	3 874	-	-	11 092
Emprunts et dettes financières à court terme	584 067	583 633	-	-	418	-	16	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	**3 771 518**	**3 732 161**	**2 190**	**-**	**18 117**	**192**	**(52)**	**18 910**

(1) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

Les autres devises portent principalement sur le dirham des Émirats arabes unis (AED), le franc suisse (CHF), le dinar libyen (LYD) et le dirham marocain (MAD).

Les principaux cours de change utilisés pour la conversion des actifs et passifs à la clôture sont les suivants :

	Au 31.12.2009		Au 31.12.2008	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dollar des États-Unis (USD)	0,69416	0,71774	0,71855	0,68000
Livre Sterling (GBP)	1,12600	1,12227	1,04987	1,25544
Peso mexicain (MXN)	0,05285	0,05324	0,05199	0,06136
Dinar jordanien (JOD)	0,97895	1,01519	1,00000	1,00000
Dinar libyen (LYD)	0,56259	0,57386	0,57159	0,55938
Dirham marocain (MAD)	0,08824	0,08895	0,08867	0,08813
Roupie mauricienne (MUR)	0,02283	0,02266	0,02235	0,02414

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, sont supposées rester constantes.

Une augmentation de 10 % de l'euro par rapport à l'ensemble des devises aurait eu pour conséquence, au 31 décembre 2009, une baisse des capitaux propres et du résultat de l'ordre de 5 millions d'euros.

Une diminution de 10 % de l'euro par rapport aux devises ci-dessus, au 31 décembre 2009, aurait eu les mêmes impacts, mais de sens contraire, que ceux présentés précédemment, en faisant l'hypothèse que toutes les autres variables restent constantes.

COUVERTURE DE CHANGE

Dans le cadre de sa politique de couverture *(cf. note 5.4.2)*, ADPI avait procédé en 2008 à des ventes à terme pour 24 millions d'USD à un cours moyen de 0,7945, dont la livraison s'étalait de mars à décembre 2009. En 2009, la seule vente à terme effectuée pour 1 million d'USD à un cours moyen de 0,7975 arrive à échéance en janvier 2010. La juste valeur de ces ventes à terme inscrite en Autres actifs financiers courants à l'actif du bilan consolidé est ainsi passée de 1 450 milliers d'euros au 31 décembre 2008 à 120 milliers d'euros au 31 décembre 2009.

32.2.3. Risques de liquidité

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit au 31 décembre 2009 :

(en milliers d'euros)	Montant au bilan du 31.12.2009	Total des échéances contractuelles au 31.12.2009	0 - 1 an	1 - 2 ans	2 - 3 ans	3 - 4 ans	4 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	2 185 501	2 165 800	450 000	400 000	350 000	300 000	500 000	165 800
Emprunts bancaires	814 130	814 130	1 769	36 429	2 207	40 937	52 788	680 000
Dettes financières de location-financement	1 182	1 182	328	214	224	234	182	-
Dépôts et cautionnements reçus	19 609	18 724	-	48	-	-	-	18 676
Autres emprunts et dettes assimilées	8 213	8 213	1 326	3 338	1 834	1 571	139	5
Intérêts sur emprunts	98 341	464 124	115 337	112 216	69 734	60 941	47 057	58 839
Comptes-courants	5 329	5 329	5 329	-	-	-	-	-
Concours bancaires courants	3 572	3 572	3 572	-	-	-	-	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	**3 135 875**	**3 481 073**	**577 660**	**552 245**	**423 999**	**403 683**	**600 166**	**923 320**
Fournisseurs et comptes rattachés	452 007	452 007	452 007	-	-	-	-	-
Autres dettes [1]	160 895	160 895	160 895	-	-	-	-	-
Dettes en coût amorti	**3 748 778**	**4 093 975**	**1 190 562**	**552 245**	**423 999**	**403 683**	**600 166**	**923 320**
Swaps de couverture :								
- Décaissements	-	1 987	328	1 332	328	-	-	-
- Encaissements	-	(26 642)	(8 864)	(8 867)	(8 910)	-	-	-
Sous-total	**(19 699)**	**(24 655)**	**(8 537)**	**(7 535)**	**(8 583)**	**-**	**-**	**-**
Swaps de trading :								
- Décaissements	-	133 684	20 037	40 437	20 711	27 668	24 831	-
- Encaissements	-	(172 097)	(44 427)	(47 251)	(23 181)	(30 154)	(27 084)	-
Sous-total	**(33 913)**	**(38 414)**	**(24 390)**	**(6 814)**	**(2 470)**	**(2 486)**	**(2 253)**	**-**
TOTAL	**3 695 166**	**4 030 907**	**1 157 635**	**537 895**	**412 946**	**401 197**	**597 913**	**923 320**

(1) Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, tels que les dettes fiscales et sociales.

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2009 :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2009	0 - 1 an	1 - 2 ans	2 - 3 ans	3 - 4 ans	4 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances sur des sociétés mises en équivalence	7 251	857	1 065	1 065	1 065	1 065	2 134
Créances sur des co-entreprises	-	-	-	-	-	-	-
Autres créances rattachées à des participations	7 606	754	6 552	300	-	-	-
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	71	71	-	-	-	-	-
Prêts	9 181	1 707	1 112	928	784	710	3 941
Autres comptes-courants	13 154	13 154	-	-	-	-	-
Dépôts et cautionnements	2 325	5	2 114	47	-	-	159
Créance de location financement bailleur	34 076	4 058	3 745	3 456	3 189	2 943	16 686
Créances sur cessions d'immobilisations	541	541					
Autres actifs financiers	608	608	-	-	-	-	-
Clients et comptes rattachés	597 583	597 583	-	-	-	-	-
Autres créances (1)	22 973	22 973	-	-	-	-	-
Prêts et créances	**695 368**	**642 311**	**14 588**	**5 796**	**5 038**	**4 717**	**22 919**

(1) Les autres créances excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.

Les intérêts sur emprunts à taux variable ont été calculés sur la base des derniers taux Euribor connus lors de l'établissement des comptes consolidés.

32.2.4. Risques de crédit

EXPOSITION AU RISQUE DE CRÉDIT

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Actifs financiers disponibles à la vente	2 529	1 330
Placements détenus jusqu'à leur échéance	-	-
Actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat	56 653	35 582
Prêts et créances	695 369	622 732
Trésorerie et équivalents de trésorerie	744 844	372 997
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	*19 819*	*22 592*
Contrats de change à terme utilisés comme couverture	-	-
TOTAL	**1 519 213**	**1 055 233**

L'exposition maximale au risque de crédit concernant les créances commerciales à la date de clôture, analysée par types de clients, est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Compagnies aériennes	237 085	208 935
Autres	360 498	309 969
TOTAL	**597 583**	**518 904**

La valeur comptable des créances commerciales comptabilisées au titre du client le plus important du Groupe, à savoir le groupe Air France, s'élève à 107 523 milliers d'euros au 31 décembre 2009.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi au 31 décembre 2009 :

Créances non échues	129 036
Créances échues et non dépréciées :	
- depuis 1 à 30 jours	456 600
- depuis 31 à 90 jours	18 589
- depuis 91 à 180 jours	8 049
- depuis 181 à 360 jours	11 779
- depuis plus de 360 jours	18 260
Prêts et créances à moins d'un an (selon échéancier en note 32.2.3)	**642 311**

L'évolution des dépréciations de créances commerciales est détaillée en note 26. Quant aux pertes de valeurs, elles sont analysées en note 14.4.

Sur la base de l'historique des taux de défaillance, le Groupe estime qu'aucune dépréciation ni perte de valeur complémentaires ne sont à comptabiliser au titre des créances commerciales non échues ou échues de moins de 90 jours.

Note 33 Autres passifs non courants

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Subventions d'investissements	29 147	29 133
Autres	20 444	2 002
TOTAL	**49 591**	**31 135**

Le poste « Autres » incluse notamment le montant estimé de l'option d'achat des intérêts minoritaires dans Roissy Continental Square, soit 15 974 milliers d'euros *(cf. note 3.2.2)*.

Note 34 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Fournisseurs d'exploitation	249 613	240 121
Fournisseurs d'immobilisations	202 395	236 693
TOTAL	**452 007**	**476 814**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2009 qu'au 31 décembre 2008.

L'exposition des dettes fournisseurs et autres créditeurs du Groupe aux risques de change et de liquidité est présentée dans la note 32.

Note 35 Autres dettes et produits constatés d'avance

Le détail des autres dettes et produits constatés d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Avances et acomptes reçus sur commandes	7 247	8 303
Dettes sociales	179 370	158 742
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	40 241	42 624
Autres dettes	153 648	105 679
Produits constatés d'avance	137 324	131 415
TOTAL	**517 831**	**446 763**

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2009 qu'au 31 décembre 2008.

Les Autres dettes incluent notamment :

- les aides aux riverains qui sont passées de 54 129 milliers d'euros au 31 décembre 2008 à 61 888 milliers d'euros au 31 décembre 2009 ;
- les avoirs à établir qui sont passés de 34 510 milliers d'euros 31 décembre 2008 à 71 602 milliers d'euros au 31 décembre 2009 au niveau de la société mère.

Les produits constatés d'avance comprennent principalement des redevances domaniales, soit 63 734 milliers d'euros au 31 décembre 2009 (63 152 milliers d'euros au 31 décembre 2008), ainsi que la location du terminal T2G, soit 51 025 milliers d'euros au 31 décembre 2009 (53 913 milliers d'euros au 31 décembre 2008).

Note 36 Flux de trésorerie

36.1. Définition de la trésorerie

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le Tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Trésorerie et équivalents de trésorerie	744 844	372 997
Concours bancaires courants [1]	(3 572)	(8 392)
Trésorerie (selon Tableau des flux de trésorerie)	**741 272**	**364 605**

(1) Figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme.

36.2. Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2009	Année 2008
Investissements incorporels *(cf. note 19)*	21 739	24 966
Investissements corporels *(cf. note 20)*	406 699	455 150
Immeubles de placement *(cf. note 21)*	553	26 939
Investissements corporels et incorporels (selon Tableau des flux de trésorerie)	**428 991**	**507 055**

Le détail de ces investissements s'établit ainsi en 2009 :

(en millions d'euros)	
Développement des capacités	23,5
Restructuration	169,1
Rénovation et qualité	113,4
Développement immobilier	37,2
Sûreté	32,8
FEST	49,5
Autres	3,5
TOTAL	**429,0**

Les projets majeurs réalisés par Aéroports de Paris en 2009 concernent :

- la montée en charge des travaux de construction du satellite 4 ;
- la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 ;
- l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ;
- la rénovation des pistes et des voies de circulation à Orly.

36.3. Acquisition de filiales (nette de la trésorerie acquise)

Les acquisitions effectuées en 2009 s'analysent comme suit *(cf. note 3.3.2)* :

(en milliers d'euros)	Masternaut (France)	Masternaut Three X (UK)	Roissy Continental Square	Total 2009
Prix d'acquisition des titres	(18 600)	(6 684)	(41 220)	(66 504)
Frais d'acquisition	(2 159)	(1 251)	(1 492)	(4 902)
Remboursement compte-courant à Sanef	(6 000)	-	-	(6 000)
Trésorerie des entités acquises	1 319	(437)	1 306	2 188
Acquisition de filiales (nette de la trésorerie acquise)	**(25 440)**	**(8 372)**	**(41 406)**	**(75 218)**

Note 37 Informations relatives aux parties liées

Les transactions et soldes entre les filiales, qui sont des parties liées, ont été éliminés en consolidation et ne sont pas présentés dans cette note.

Les principaux soldes relatifs aux sociétés mises en équivalence et aux participations non consolidées portent sur des créances dont le détail est donné en note 24. Quant aux transactions effectuées avec ces dernières sociétés au cours de la période, elles ne s'avèrent pas significatives.

De la même façon, les transactions effectuées avec les autres sociétés contrôlées par l'état 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 2009 et 2008 :

(en milliers d'euros)		Avantages à court terme [1] Brut		Avantages à court terme [1] Charges		Total 2009	
Dirigeant concerné	**Fonction**	**Dû**	**Versé**	**Dû**	**Versé**	**Dû**	**Versé**
Pierre GRAFF	Président-Directeur général	573	547	184	176	757	723
François RUBICHON	Directeur général délégué	451	428	143	146	594	574
Laurent GALZY	Directeur général Adjoint Finances & Administration	296	283	116	111	412	394
Bernard CATHELAIN	Directeur général Adjoint Aménagement & Développement	216	208	91	87	307	295
René BRUN	Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	261	249	101	97	362	346
Patrice HARDEL	Directeur de l'aéroport Paris-Orly	221	212	87	83	308	295
Pascal BOURGUE	Directeur Marketing, Commerces & Communication	203	183	82	74	285	257
Gonzalve de CORDOUE	Directeur des Ressources Humaines	233	218	94	88	327	306
François CANGARDEL	Directeur de l'Immobilier	321	312	118	115	439	427
TOTAL		**2 775**	**2 640**	**1 016**	**977**	**3 791**	**3 617**

(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.

(en milliers d'euros) Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme [1] Brut Dû	Avantages à court terme [1] Brut Versé	Avantages à court terme [1] Charges Dû	Avantages à court terme [1] Charges Versé	Total 2008 Dû	Total 2008 Versé
Pierre GRAFF	Président-Directeur général	544	500	187	171	731	671
François RUBICHON	Directeur général délégué	426	395	157	145	583	540
Laurent GALZY	Directeur général Adjoint Finances & Administration	279	290	111	116	390	406
Bernard CATHELAIN	Directeur général Adjoint Aménagement & Développement	213	190	94	84	307	274
René BRUN	Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	310	319	113	116	423	435
Patrice HARDEL	Directeur de l'aéroport Paris-Orly	244	234	92	88	336	322
Pascal BOURGUE	Directeur Marketing, Commerces & Communication	228	239	83	87	311	326
Gonzalve de CORDOUE	Directeur des Ressources Humaines	252	259	97	100	349	359
François CANGARDEL	Directeur de l'Immobilier	319	287	123	111	442	398
TOTAL		**2 815**	**2 713**	**1 057**	**1 018**	**3 872**	**3 731**

(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.

Les dirigeants n'ont bénéficié d'aucun paiement en actions en 2008 et 2009. Aucune indemnité de fin de contrat de travail n'a leur été versée en 2008 et 2009.

Le Président-Directeur général ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite, ni de prime de départ. Le Directeur général délégué ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite.

Une convention, approuvée par l'assemblée générale du 28 mai 2008, modifiée par l'assemblée générale du 28 mai 2009, prévoit le versement d'une indemnité qui serait versée au Directeur général délégué en cas de révocation ou de non-reconduction de son mandat venu à échéance. Au 31 décembre 2009 cette indemnité est estimée à 570 milliers d'euros. Les mandataires sociaux ne bénéficient d'aucun autre avantage à long terme.

D'autre part des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées pour les autres dirigeants de la société mère. Le montant provisionné au 31 décembre 2009 au titre de ces personnes (hors mandataires sociaux) s'élève au total à 540 milliers d'euros (432 milliers d'euros au 31 décembre 2008).

Par ailleurs, l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008 a voté l'attribution de jetons de présence aux administrateurs non salariés. Pour l'exercice 2009, ces jetons de présence seront versés en 2010 pour un montant de 133 milliers d'euros. Au titre de 2008, les jetons de présence ont été versés en 2009 pour 128 milliers d'euros. Les administrateurs non salariés n'ont perçu aucun autre avantage distribué par Aéroports de Paris.

Les administrateurs salariés ont uniquement perçu leurs salaires et autres avantages du personnel dans le cadre des rémunérations normales prévues par le statut du personnel d'Aéroports de Paris.

Note 38 Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan et les actifs et passifs éventuels se décomposent de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
Engagements donnés		
Avals, cautions	6 795	5 858
Garanties à première demande	49 248	48 075
Garanties d'actif et de passif	-	2 846
Sûretés hypothécaires	68 310	-
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	373 932	411 133
Autres	32 975	17 709
TOTAL	**531 260**	**485 621**
Engagements reçus		
Avals, cautions	78 746	60 662
Garanties à première demande	211 911	168 973
Autres	6 867	11 135
TOTAL	**297 524**	**240 770**

Les avals et cautions correspondent principalement à des cautions accordées sur prêts au personnel, ainsi qu'à des garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales.

Les garanties à première demande ont été exclusivement données par les filiales ADPI et Aéroports de Paris Management au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Par ailleurs, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, le ministre chargé de l'Aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aérodromes d'Aviation Générale.

Note 39 Informations sur les co-entreprises

Les états financiers des co-entreprises consolidées par intégration proportionnelle peuvent se résumer ainsi :

(en milliers d'euros)	SCI Cœur d'Orly Bureaux	SNC Cœur d'Orly Commerces	Duty Free Paris	Société de Distribution Aéroportuaire	Au 31.12.2009	Au 31.12.2008
BILAN :						
Actifs non courants	21 181	4 340	5 050	16 197	46 768	33 250
Actifs courants	4 158	759	7 977	38 807	51 701	53 474
TOTAL ACTIFS	**25 339**	**5 099**	**13 027**	**55 004**	**98 469**	**86 724**
Capitaux propres	6 750	1 403	(1 044)	8 384	15 493	26 846
Passifs non courants	-	-	-	484	484	484
Passifs courants	18 589	3 696	14 071	46 136	82 492	59 394
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	**25 339**	**5 099**	**13 027**	**55 004**	**98 469**	**86 724**
COMPTE DE RÉSULTAT :						
Produits des activités ordinaires	9 638	1 573	15 689	370 048	396 948	369 050
Charges nettes	(10 271)	(1 745)	(20 733)	(354 764)	(387 513)	(352 299)
Résultat net	**(633)**	**(172)**	**(5 044)**	**15 284**	**9 435**	**16 751**
FLUX DE TRÉSORERIE :						
Provenant des activités opérationnelles	3 484	(890)	(2 677)	20 930	20 847	22 125
Utilisés pour les activités d'investissement	(9 638)	(1 573)	(2 924)	(1 141)	(15 276)	(20 500)
Provenant des activités de financement	7 822	2 075	6 963	(26 309)	(9 449)	938
Flux globaux relatifs aux co-entreprises	**1 668**	**(388)**	**1 362**	**(6 520)**	**(3 878)**	**2 563**

Note 40 Honoraires des Commissaires aux comptes

Les montants des honoraires de Commissaires aux comptes enregistrées en 2009 et 2008 sont les suivants :

	Année 2009		Année 2008	
(en milliers d'euros)	KPMG	Ernst & Young	KPMG	Ernst & Young
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :				
- société mère	336	329	334	358
- filiales intégrées globalement	217	130	159	125
Sous-total	**553**	**459**	**493**	**483**
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :				
- société mère	142	171	221	940
- filiales intégrées globalement	9	-	18	-
Sous-total	**151**	**171**	**239**	**940**
TOTAL	**704**	**630**	**732**	**1 423**

Note 41 Liste des sociétés du périmètre de consolidation

Entités	Adresse	Pays	Siren	% intérêt	% contrôle	Filiale de
Aéroports de Paris	291 boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	France	552 016 628	MÈRE	MÈRE	
FILIALES (intégrées globalement)						
ADPI	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud – Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	431 897 081	100,00 %	100,00 %	ADP
ADPI Middle East	Immeuble Baz – rue Sursock BEYROUTH	Liban		80,00 %	80,00 %	ADPI
ADPI Libya	El Nasser Street TRIPOLI	Libye		65,00 %	65,00 %	ADPI
Aéroports de Paris Management	291 boulevard Raspail 75014 PARIS	France	380 309 294	100,00 %	100,00 %	ADP
Jordan Airport Management	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie		100,00 %	100,00 %	ADPM
ADPM Mauritius	C/o Legis Corporate Secretarial Services Ltd 3 rd Floor, Jamalacs Building, Vieux Conseil Street, PORT-LOUIS	République de Maurice		100,00 %	100,00 %	ADPM
Hub Télécom	Roissypole – Le Dôme 4 rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	437 947 666	100,00 %	100,00 %	ADP
Hub Télécom Region	3 allée des Droits de l'Homme 69500 BRON	France	387 868 821	100,00 %	100,00 %	Hub télécom
Masternaut International	4 rue Charles-Cros 27400 LOUVIERS	France	417 555 430	98,11 %	98,11 %	Hub télécom
Masternaut	5 rue Salomon de Rothschild 92150 SURESNES	France	419 476 593	98,11 %	98,11 %	Masternaut International
Softrack	5 rue Charles Duchesne 13290 AIX EN PROVENCE	France	444 046 742	93,20 %	95,00 %	Masternaut International
Masternaut Telematics	4 rue Charles Cros 27400 LOUVIERS	France	428 678 916	98,11 %	98,11 %	Masternaut
Masternaut UK	Priory Park, The Great North Road Aberford Leeds WEST YORKSHIRE LS25 3DF	Grande-Bretagne		98,11 %	98,11 %	Masternaut International
Three X Communication	Priory Park, The Great North Road Aberford Leeds WEST YORKSHIRE LS25 3DF	Grande-Bretagne		98,11 %	98,11 %	Masternaut UK
Three X Business Solutions	Priory Park, The Great North Road Aberford Leeds WEST YORKSHIRE LS25 3DF	Grande-Bretagne		98,11 %	98,11 %	Three X Communication
Three X Managed Services	Bunkers Hill, The Great North Road Aberford Leeds WEST YORKSHIRE LS25 3DF	Grande-Bretagne		98,11 %	98,11 %	Masternaut UK
Alyzia Holding	Roissypole – Le Dôme 4 rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	552 134 975	100,00 %	100,00 %	ADP

Entités	Adresse	Pays	Siren	% intérêt	% contrôle	Filiale de
Alyzia	Roissypole – Le Dôme 4 rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	484 821 236	100,00 %	100,00 %	Alyzia Holding
Alyzia Sûreté	Roissypole – Le Dôme 4 rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	411 381 346	100,00 %	100,00 %	Alyzia
Voyages-aeroportsdeparis.com	Orlytech – Bat. 548 16 avenue Louis Bleriot 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	501 385 728	100,00 %	100,00 %	ADP
SAS Cœur d'Orly Investissement	Orlytech – Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 143 207	100,00 %	100,00 %	ADP
SAS Cœur d'Orly Commerces Investissement	Orlytech – Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 333 063	100,00 %	100,00 %	Cœur d'Orly Investissement.
Roissy Continental Square	291 boulevard Raspail 75014 PARIS	France	509 128 203	100,00 %	100,00 %	ADP
CO-ENTREPRISES (intégrées proportionnellement)						
Société de Distribution Aéroportuaire	114 avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	448 457 978	50,00 %	50,00 %	ADP
Duty Free Paris	1 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	509 563 094	50,00 %	50,00 %	ADP
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	504 255 118	50,00 %	50,00 %	ADP
SNC Cœur d'Orly Commerces	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	504 831 207	50,00 %	50,00 %	Cœur d'Orly Commerces Investissement
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)						
GIE Roissy Pôle (*)	17 Cours Valmy 92800 PUTEAUX	France	380 893 438	90,00 %	49,00 %	ADP
SCI Roissy Sogaris	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	France	383 484 987	40,00 %	40,00 %	ADP
Schiphol Group	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas		8,00 %	8,00 %	ADP
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO	Mexique		25,50 %	25,50 %	ADPM
Liège Airport	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique		25,60 %	25,60 %	ADPM
Cires Telecom	Zone Franche de Ksar El Majaz, Oued R'Mel 93000 ANJRA	Maroc		49,00 %	49,00 %	Hub télécom
Bolloré Telecom	31-32 quai de Dion-Bouton 92800 PUTEAUX	France	487 529 232	10,52 %	10,52 %	Hub télécom

(*) Société ayant contribué au résultat consolidé jusqu'à sa sortie du périmètre de consolidation le 31 décembre 2009 (cf. note 3.3.2.).

Note 42 Événements postérieurs à la clôture

En janvier 2010,

- Aéroports de Paris a émis un emprunt obligataire sur le marché suisse. D'un montant de 200 millions de francs suisses, d'une durée de 7 ans et portant intérêt à 2,50 %, cet emprunt a une date de règlement au 27 janvier 2010. Son remboursement se fera en une seule fois le 27 janvier 2017.

  Cet emprunt bénéficie d'une couverture totale de change.

- Aéroports de Paris a contracté le 28 janvier 2010 un prêt bancaire d'un montant de 37 millions d'euros à 10 ans à taux fixe. Ce prêt sera remboursé en une seule fois le 28 janvier 2020.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2009, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes suivantes exposées dans l'annexe aux comptes consolidés :

- la note 3.1.2. décrit l'état des procédures en cours relatives au contrat de régulation économique ;
- la note 3.2 expose le changement de méthode comptable lié à l'adoption par votre société de la norme IFRS 8, dont l'application est obligatoire à compter du 1er janvier 2009 et qui requiert une modification de la présentation de l'information sectorielle.

II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 4.1 de l'annexe décrit les bases d'établissement des états financiers et notamment les éléments qui nécessitent de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les éléments contextuels et de marché spécifiques à cet arrêté ont également été pris en considération par votre société. Nous avons apprécié le caractère approprié des modalités retenues et des informations fournies par le Groupe pour ces jugements, estimations et hypothèses, et nous nous sommes assurés de leur correcte application.
- Les notes 4.5, 4.7 et 22 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des immobilisations corporelles. Les notes 4.6 et 23 présentent la méthode de valorisation des immeubles de placement. Ceux-ci apparaissent sur une ligne spécifique du bilan consolidé et, conformément à l'option offerte par la norme IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique. La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de l'annexe, est fondée sur une approche mixte reposant sur les données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par le Groupe pour ces évaluations et vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre.
- La note 4.20.4 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produits « 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 de ces méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes, et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au Groupe, données dans le rapport de gestion.

À l'exception de l'incidence des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 1er mars 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Bernard Cattenoz

ERNST & YOUNG et Autres
Alain Perroux

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

COMPTES SOCIAUX ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2009

Actif du bilan

(en euros)	31.12.2009 Montant brut	Amortissement ou provisions pour dépréciation	Montant net	31.12.2008
I - Actif immobilisé				
Immobilisations incorporelles	**128 759 565**	**98 994 389**	**29 765 177**	**19 709 561**
Immobilisations corporelles				
- Terrains	52 608 302	-	52 608 302	52 608 302
- Agencements et aménagements de terrains	21 399 792	11 564 559	9 835 233	10 279 915
- Constructions	8 262 326 984	3 137 624 318	5 124 702 666	5 087 434 697
- Constructions sur sol d'autrui	5 848 564	3 341 304	2 507 260	2 860 118
- Installations techniques, matériel et outillage	91 695 080	66 866 765	24 828 316	27 496 426
- Autres immobilisations corporelles	237 659 537	156 150 623	81 508 914	79 679 385
Immobilisations mises en concession	5 147 465	3 559 247	1 588 218	1 756 355
Immobilisations en cours	328 193 894	-	328 193 894	310 366 537
Avances et acomptes	52 799 764	-	52 799 764	50 174 141
Immobilisations financières				
- Titres de participation	603 200 252	38 659 958	564 540 294	526 153 570
- Autres formes de participation	607 418	-	607 418	607 418
- Créances rattachées à des participations	17 512 012	-	17 512 012	1 204 935
- Prêts	9 180 096	-	9 180 096	9 487 921
- Autres immobilisations financières	62 710 726	-	62 710 726	38 899 128
TOTAL I	**9 879 649 452**	**3 516 761 162**	**6 362 888 290**	**6 218 718 411**
II - Actif circulant				
Stocks d'approvisionnements	4 549 735	-	4 549 735	5 396 154
Avances et acomptes versés sur commandes	6 690 361	-	6 690 361	7 286 755
Créances				
- Créances clients et comptes rattachés	507 324 930	23 384 336	483 940 595	426 934 665
- Autres créances	88 700 604	1 904 255	86 796 349	89 754 892
Valeurs mobilières de placement & créances assimilées	717 126 863	-	717 126 863	352 348 981
Disponibilités	4 301 648	-	4 301 648	9 077 410
Charges constatées d'avance	25 064 635	-	25 064 635	13 908 524
TOTAL II	**1 353 758 775**	**25 288 590**	**1 328 470 185**	**904 707 381**
III - Primes de remboursement des obligations	**2 364 642**	-	**2 364 642**	**3 254 692**
IV - Écarts de conversion - actif	**24 694**	-	**24 694**	**17 532**
TOTAL GÉNÉRAL	**11 235 797 564**	**3 542 049 753**	**7 693 747 811**	**7 126 698 016**

Passif du bilan

(en euros)	31.12.2009	31.12.2008
I - Capitaux propres		
Capital	296 881 806	296 881 806
Prime d'émission	542 747 095	542 747 095
Écarts de réévaluation	23 879 634	24 132 426
Réserves	868 493 620	863 006 999
Report à nouveau	300 317 294	225 576 181
Résultat de l'exercice	244 119 158	216 717 012
Subventions d'investissement	28 843 509	28 641 985
Provisions réglementées	895 764 451	833 001 258
Droits du concédant	1 012 958	1 127 067
TOTAL I	**3 202 059 525**	**3 031 831 830**
II - Provisions pour risques et charges		
- Provisions pour risques	58 378 114	66 751 639
- Provisions pour charges	337 824 558	345 950 356
TOTAL II	**396 202 671**	**412 701 995**
III - Dettes		
Dettes financières :		
- Emprunts obligataires	2 286 751 852	2 074 740 929
- Emprunts auprès des établissements de crédit	754 242 126	548 470 986
- Emprunts et dettes financières diverses	20 160 462	20 601 693
Avances et acomptes reçus sur commandes	318 761	942 233
Dettes d'exploitation :		
- Fournisseurs et comptes rattachés	212 217 330	218 222 735
- Dettes fiscales et sociales	169 289 542	166 683 729
Dettes diverses :		
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	204 421 637	238 289 142
- Dettes fiscales (impôts sur les bénéfices)		
- Autres dettes	330 296 538	293 093 824
Produits constatés d'avance	116 825 446	119 896 411
Quotas d'émission alloué par l'état	302 644	491 340
TOTAL III	**4 094 826 338**	**3 681 433 022**
IV - Primes de remboursement des obligations	**658 710**	**730 275**
V - Écarts de conversion - passif	**566**	**894**
TOTAL GÉNÉRAL	**7 693 747 811**	**7 126 698 016**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Compte de résultat (1re partie)

(en euros)	2009	2008	Variation
Ventes marchandises			
Travaux - études	2 961 306	10 658 886	(7 697 580)
Prestations de services	2 286 128 965	2 206 369 765	79 759 200
Produits des activités annexes	33 582 782	34 958 448	(1 375 666)
Montant net du chiffre d'affaires	2 322 673 053	2 251 987 099	70 685 954
- Production immobilisée	40 494 842	38 376 667	2 118 175
- Subventions d'exploitation	1 148 653	994 215	154 438
- Reprise sur provisions (et amortissements), transfert de charges	80 779 808	68 393 613	12 386 195
- Autres produits	3 920 359	5 554 098	(1 633 739)
Total I : Produits d'exploitation	**2 449 016 715**	**2 365 305 691**	**83 711 023**
Achats marchandises	2 365 135	1 996 719	368 416
Achats stockés approvisionnement	12 810 204	7 315 520	5 494 684
Variation des stocks d'approvisionnement	846 419	(493 187)	1 339 606
Achats de sous-traitances	(4 633)	343 723	(348 355)
Achats non stockés de matières et fournitures	62 645 286	65 728 559	(3 083 273)
Services extérieurs :			
- Personnel extérieur	6 491 450	9 131 725	(2 640 275)
- Redevances de crédit bail	2 894 243	6 650 898	(3 756 655)
- Autres services extérieurs	750 899 692	728 205 091	(22 694 601)
Impôts, taxes et versements assimilés	140 181 810	137 265 269	2 916 541
Salaires et traitements	352 400 566	364 950 537	(12 549 971)
Charges sociales	166 284 672	155 324 203	(10 960 469)
Dotations aux amortissements et provisions :			
- Sur immobilisations	331 688 726	313 437 037	18 251 690
- Sur actif circulant	8 983 344	10 386 134	(1 402 790)
- Pour risques et charges	49 250 831	57 786 033	(8 535 201)
Autres charges	30 258 347	16 736 738	(13 521 609)
Total II : Charges d'exploitation	**1 917 996 094**	**1 874 765 000**	**43 231 094**
1. RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	**531 020 621**	**490 540 691**	**40 479 930**

Compte de résultat (2e partie)

(en euros)	2009	2008	Variation
Produits de participation	24 523 301	15 767 054	8 756 246
Produits d'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	77 142 271	67 871 246	9 271 025
Autres intérêts et produits assimilés	1 003 467	1 145 379	(141 911)
Reprises sur provisions & transferts de charges financières	801 515	3 101 930	(2 300 415)
Différences positives de change	33 476	63 959	(30 483)
Produits nets sur cessions des VMP	3 860 395	14 464 632	(10 604 237)
Total III : Produits Financiers	**107 364 425**	**102 414 200**	**4 950 225**
Dotations aux amortissements et provisions	12 258 472	7 702 697	4 555 775
Intérêts et charges assimilées	187 332 513	178 604 530	8 727 983
Différences négatives de change	54 245	59 008	(4 762)
Autres charges financières	52 624	25 748	26 876
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			
Total IV : Charges financières	**199 697 854**	**186 391 983**	**13 305 871**
2. RÉSULTAT FINANCIER (III - IV)	**(92 333 429)**	**(83 977 782)**	**(8 355 646)**
3. RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (I - II + III - IV)	**438 687 192**	**406 562 909**	**32 124 283**
Sur opérations de gestion	237 517	613 601	(376 085)
Sur opérations en capital :			
- Produits de cessions des éléments d'actifs	2 218 841	3 575 520	(1 356 679)
- Subventions d'investissement virées au compte de résultat	1 591 567	1 568 290	23 276
- Autres produits exceptionnels	1 853 271	386 194	1 467 078
Reprises sur provisions et transferts de charges	57 946 404	67 408 303	(9 461 899)
Total V : Produits exceptionnels	**63 847 600**	**73 551 909**	**(9 704 308)**
Sur opérations de gestion	4 947 635	3 419 039	1 528 596
Sur opérations en capital :			
- Valeurs comptables des éléments d'actifs cédés	889 560	3 222 284	(2 332 724)
- Autres charges exceptionnelles	21 186 492	25 255 079	(4 068 587)
Dotations aux amortissements et provisions	115 917 991	127 657 351	(11 739 360)
Total VI : Charges exceptionnelles	**142 941 678**	**159 553 753**	**(16 612 075)**
4. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	**(79 094 077)**	**(86 001 844)**	**6 907 767**
Participation des salariés aux résultats	8 990 626	7 746 374	1 244 252
Impôts sur les bénéfices	106 483 331	96 097 679	10 385 652
5. RÉSULTAT DE L'EXERCICE	**244 119 158**	**216 717 012**	**27 402 146**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Soldes intermédiaires de gestion

(en euros)	31.12.2009	31.12.2008	Variation
Production vendue	2 322 673 053	2 251 987 099	70 685 954
Production immobilisée	40 494 842	38 376 667	2 118 175
Production de l'exercice	**2 363 167 895**	**2 290 363 766**	**72 804 130**
Consommation de l'exercice en provenance de tiers	838 947 796	818 879 048	20 068 748
Valeur ajoutée	**1 524 220 099**	**1 471 484 718**	**52 735 382**
Subvention d'exploitation	1 148 653	994 215	154 438
Impôts, taxes	140 181 810	137 265 269	2 916 541
Charges de personnel	518 685 238	520 274 741	(1 589 502)
Excédent brut d'exploitation	**866 501 703**	**814 938 922**	**51 562 781**
Reprises sur charges calculées	80 779 808	68 393 613	12 386 195
Autres produits	3 920 359	5 554 098	(1 633 739)
Dotations amortissements & provisions	389 922 901	381 609 203	8 313 698
Autres charges	30 258 347	16 736 738	13 521 609
Résultat d'exploitation	**531 020 621**	**490 540 691**	**40 479 930**
Produits financiers	106 562 910	99 312 270	7 250 640
Reprises sur amortissements & provisions	801 515	3 101 930	(2 300 415)
Charges financières	187 439 382	178 689 285	8 750 096
Dotations amortissements & provisions	12 258 472	7 702 697	4 555 775
Bénéfice courant avant impôts	**438 687 192**	**406 562 909**	**32 124 283**
Produits exceptionnels	5 901 196	6 143 606	(242 410)
Reprises sur amortissements & provisions	57 946 404	67 408 303	(9 461 899)
Charges exceptionnelles	27 023 687	31 896 401	(4 872 715)
Dotations amortissements & provisions	115 917 991	127 657 351	(11 739 360)
Résultat exceptionnel	**(79 094 077)**	**(86 001 844)**	**6 907 767**
Résultat courant avant impôt	438 687 192	406 562 909	32 124 283
Résultat exceptionnel	(79 094 077)	(86 001 844)	6 907 767
Participation des salariés	8 990 626	7 746 374	1 244 252
Impôts sur les bénéfices	106 483 331	96 097 679	10 385 652
Bénéfice de l'exercice	**244 119 158**	**216 717 012**	**27 402 146**

Capacité d'autofinancement

(en euros)	31.12.2009	31.12.2008	Variation
Excédent brut d'exploitation	866 501 703	814 938 922	51 562 781
Transfert de charges d'exploitation	13 924 531	10 534 533	3 389 998
Autres produits d'exploitation	3 920 359	5 554 098	(1 633 739)
Autres charges d'exploitation	(30 258 347)	(16 736 738)	(13 521 609)
Produits financiers	106 562 910	99 312 270	7 250 640
Charges financières	(187 439 382)	(178 689 285)	(8 750 096)
Produits exceptionnels	1 837 996	999 795	838 201
Charges exceptionnelles	(26 134 127)	(28 674 118)	2 539 991
Impôts sur les bénéfices	(106 483 331)	(96 097 679)	(10 385 652)
Participation des salariés	(8 990 626)	(7 746 374)	(1 244 252)
Capacité d'autofinancement	**633 441 685**	**603 395 423**	**30 046 262**

Tableau de flux de trésorerie

(en euros)	31.12.2009	31.12.2008	Variation
Résultat de l'exercice	244 119 158	216 717 012	27 402 146
Élimination des éléments sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'exploitation			
Dotations d'exploitation	389 922 901	381 609 203	8 313 698
Reprises d'exploitation	(66 855 277)	(57 859 080)	(8 996 197)
Dotations/Reprises financières	11 456 957	4 600 767	6 856 190
Dotations/Reprises exceptionnelles	57 971 586	60 249 048	(2 277 462)
Plus values de cession	(1 329 282)	(353 237)	(976 045)
Quote-part de subventions virées au résultat	(1 591 567)	(1 568 290)	(23 277)
Quote-part de réévaluation légale 1976	(250 467)	-	(250 467)
Quote-part de réévaluation légale 1959	(2 324)	-	(2 324)
Capacité d'autofinancement	**633 441 685**	**603 395 423**	**30 046 262**
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'exploitation			
Stocks	846 419	(493 187)	1 339 606
Clients	(60 658 720)	6 234 551	(66 893 271)
Autres créances	6 847 836	7 559 838	(712 002)
Avances et acomptes versés sur commandes	596 394	(2 830 981)	3 427 375
Dettes fournisseurs	(6 005 405)	9 386 500	(15 391 905)
Dettes fiscales et sociales	2 657 257	(22 567 195)	25 224 452
Autres dettes	41 961 378	55 509 822	(13 548 444)
Avances conditionnées	(114 109)	(127 872)	13 763
Avances et acomptes reçus sur commandes	(623 472)	(3 598 112)	2 974 640
Comptes de régul. Actif	882 888	(1 722 060)	2 604 948
Comptes de régul. Passif	230 751	(765 363)	996 114
***Cash-flow* dû à la variation du BFR**	**(13 378 783)**	**46 585 941**	**(59 964 724)**
CASH-FLOW D'EXPLOITATION (1)	**620 062 902**	**649 981 364**	**(29 918 462)**
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'investissement			
Décaissements sur acquisition d'immos corp. et incorp	(407 679 215)	(517 256 964)	109 577 749
Encaissements sur cession d'immos corp. et incorp	2 870 757	967 857	1 902 900
Cash-flow sur variation d'immos financières	(79 828 532)	(388 895 188)	309 066 656
Subventions d'Exploitation - Investissements et réévaluations légales	1 542 624	(51 951)	1 594 575
Variation des dettes sur immobilisations	(33 867 505)	(48 624 359)	14 756 854
CASH-FLOW D'INVESTISSEMENT (2)	**(516 961 871)**	**(953 860 605)**	**436 898 734**
Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations de financement			
Encaissement sur augmentation de capital	-	-	-
Dividendes versées	(136 489 278)	(161 224 281)	24 735 003
Cash-flow sur variation des dettes financières	417 554 869	334 379 620	83 175 249
Cash-flow sur variation du compte courant	(24 200 934)	6 610 360	(30 811 294)
CASH-FLOW DE FINANCEMENT (3)	**256 864 657**	**179 765 699**	**77 098 958**
VARIATION DE TRÉSORERIE (1)+(2)+(3)	**359 965 688**	**(124 113 542)**	**484 079 230**
Disponibilités à l'ouverture	9 077 410	9 447 680	(370 270)
Valeurs mobilières de placement	352 348 981	488 993 507	(136 644 526)
Découverts bancaires à l'ouverture	(694 612)	(13 595 864)	12 901 252
TRÉSORERIE À L'OUVERTURE (4)	**360 731 779**	**484 845 323**	**(124 113 544)**
Disponibilités à la clôture	4 301 648	9 077 410	(4 775 762)
Valeurs mobilières de placement	717 126 863	352 348 981	364 777 882
Découverts bancaires à la clôture	(480 575)	(694 612)	214 037
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE (5)	**720 947 936**	**360 731 779**	**360 216 157**
VARIATION DE TRÉSORERIE (5)-(4)	**360 216 157**	**(124 113 544)**	**484 329 701**

Annexe aux comptes sociaux

Sommaire détaillé des notes aux comptes sociaux

Note 1	Les faits marquants de l'exercice	186
Note 2	Principes, règles et méthodes comptables	188
Note 3	Notes sur le bilan	192
Note 4	Notes sur le compte de résultat	201
Note 5	Autres informations	207

Note 1 Les faits marquants de l'exercice

1.1 - Évolution de l'activité

Sur l'année 2009, le trafic passager a diminué de 4,7 % pour atteindre 83 millions de passagers contre 87,1 millions en 2008. Il a baissé de 4,9 % à Paris-Charles de Gaulle (57,9 millions de passagers) et de 4,2 % à Paris-Orly (25,1 millions de passagers). Le trafic du premier semestre 2009 a baissé de 6,4 % et celui du second semestre 2009 de 3,0 %.

Le *mix trafic* a évolué favorablement puisque le trafic international hors Europe (35,8 % du total) a résisté relativement mieux que l'ensemble du trafic. En effet, il a baissé de 3,5 % dont une baisse de 5,8 % pour l'Amérique du Nord, 6,6 % pour l'Amérique Latine, 5,7 % pour l'Asie/Pacifique et 4,6 % pour le Moyen-Orient. Le trafic avec l'Afrique a en revanche augmenté de 1,3 %. Le trafic avec l'Europe hors France (41,4 % du total) a baissé de 5,9 %. Le trafic avec la métropole (19,1 % du total) a diminué de 4,9 %. Le taux de correspondance a augmenté de 0,3 point, à 24,7 %.

Les compagnies à bas coût (*low-cost*), qui représentaient 12,1 % du trafic à fin décembre, ont vu le nombre de leur passager se stabiliser à 10,1 millions. Cette performance tient notamment à la poursuite de la croissance de compagnies telles qu'easyJet et Transavia.com.

Le nombre de mouvements d'avions a baissé de 5,5 % à 738 600. Le taux de remplissage moyen des avions s'est établi à 73,9 %, en quasi-stabilité par rapport à 2008.

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, le trafic a diminué de 10,4 % à 58 000 mouvements.

L'activité fret a baissé de 10,6 % avec 1 909 600 tonnes transportées.

1.2 - Événements significatifs

Accord de coopération industrielle

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont conclu un accord de coopération industrielle de long terme et de prise de participations croisées effectif au 1er décembre 2008, chacune des sociétés prenant une participation de 8 % dans le capital de l'autre. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens constitue une initiative stratégique majeure qui devrait produire des bénéfices réciproques significatifs pour les deux sociétés dans tous les domaines clés de leurs activités.

D'une durée initiale de douze ans, l'accord de coopération industrielle s'appuie sur une structure de gouvernance efficace et équilibrée afin d'en assurer la réussite :

- un comité de coopération industrielle supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris et le « *Chief Executive Officer* » de Schiphol Group ;
- neuf comités de pilotage, co-présidés par les deux sociétés et composés d'un nombre égal de représentants de chaque société, sont chargés de mettre en place la coopération dans neuf domaines de coopération : développement du double hub et de l'attractivité du réseau, opérations aéroportuaires, activités commerciales, développement international, immobilier, télécommunications et « IT », développement durable, achats et sûreté.

Par ailleurs le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris a été nommé au conseil de surveillance de Schiphol Group et à son comité d'audit ; réciproquement, le « *Chief Executive Officer* » et le « *Chief Financial Officer* » de Schiphol Group ont été nommés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris et le « *Chief Executive Officer* » de Schiphol Group est devenu membre du comité de la stratégie et des investissements.

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont identifié des synergies combinées de revenus et de coûts qui produiront des effets à partir de l'année 2010, avec une montée en charge progressive des synergies jusqu'en 2013. Au cours de l'exercice 2009, les groupes de travail des domaines de coopération ont été lancés et une première phase de mise en œuvre des solutions a été réalisée.

Le prix d'acquisition par Aéroports de Paris des actions de Schiphol Group représentant 8 % du capital et des droits de vote de la société s'est élevé à 375,1 millions d'euros dont 5,5 millions d'euros de frais d'acquisition comptabilisés en charges.

Tarif des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires pour services rendus, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

En outre, différents organismes, dont Ryanair et FedEx, ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007. Ryanair et FedEx ont été déboutées par le Conseil d'État en mars 2008.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. À l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs. Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les mêmes décisions tarifaires.

Des recours en annulation ont en outre été déposés par le SCARA et la FNAM, en avril 2008 puis en avril 2009, contre respectivement les décisions tarifaires 2008 et 2009 d'Aéroports de Paris et contre les décisions d'homologation de ces tarifs par l'État.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'État a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'État et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

Il convient de rappeler l'existence de requêtes déposées par Air France et le SCARA contre la « Redevance badges ». Le Conseil d'État en date du 19 février 2009 a rejeté ces requêtes.

En dernier lieu, le SCARA a déposé en juillet 2009 une requête devant le Conseil d'État contre la décision implicite de rejet opposée par l'État à la demande du SCARA tendant à ce qu'il soit mis fin au contrat de régulation économique (CRE) sur le fondement de l'article V-2 dudit contrat.

Préparation du contrat de régulation 2011/2015

Aéroports de Paris a engagé, en octobre 2009, la préparation du prochain contrat de régulation économique (CRE) appelé à couvrir la période 2011/2015.

La préparation de ce contrat de régulation économique prend en compte une évolution significative du périmètre régulé de l'entreprise, qui interviendra le 1er janvier 2011 en application d'un arrêté interministériel du 17 décembre 2009 : à cette date, sortiront du périmètre régulé non seulement les activités immobilières dites de diversification (activités hors celles liées au fret aérien, à l'assistance en escale, à la maintenance d'aéronefs ainsi qu'à l'aviation générale et d'affaires) mais également les activités commerciales et de services (relatives aux boutiques, à la restauration et à l'hôtellerie en aérogares, à la location automobile, aux services bancaires et de changes, à la publicité).

Une première phase de concertation sur le CRE 2011-2015 avec les compagnies aériennes s'est déroulée jusqu'au mois de janvier 2010, notamment au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Elle a en particulier donné lieu, le 23 décembre 2009, à la publication par Aéroports de Paris des propositions soumises par l'entreprise. Ces propositions s'appuient sur la volonté d'inscrire l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients comme priorité de la prochaine période quinquennale, combinée à l'engagement d'une politique de modération tarifaire (évolution des redevances de 1,38 % hors inflation en moyenne par an), ces orientations visent à faire gagner les plates-formes franciliennes en attractivité et en compétitivité.

Elles s'appuieraient sur un programme d'investissements orienté vers l'amélioration de la qualité des services rendus aux clients de l'entreprise, avec notamment l'engagement d'un plan de rénovation complète des aérogares les plus anciennes. Ce programme d'investissements représenterait un montant d'environ 2,4 milliards d'euros (€ 2010) sur Aéroports de Paris SA (hors investissements financiers). Grâce à des capacités suffisantes pour au moins une décennie au vu de la tendance retenue de croissance du trafic (+ 3,2 % en moyenne par an de 2010 à 2015), l'entreprise s'engagerait dès le milieu du CRE 2011/2015 dans un bas de cycle durable d'investissements permettant, conjointement avec l'effet des gains de performance opérationnelle, d'améliorer significativement le retour sur capitaux employés du nouveau périmètre régulé. Cette amélioration lui permettrait d'être en ligne avec le coût moyen pondéré du capital de l'entreprise en moyenne sur le CRE suivant (2016/2020).

La première étape de concertation sur le CRE 2011/2015, achevée en janvier 2010, est suivie par la publication, le 19 février 2010, du document public de consultation prévu par la réglementation : celui-ci expose les propositions détaillées d'Aéroports de Paris sur la base desquelles les parties prenantes pourront faire valoir leurs observations aux services de l'État ainsi qu'à Aéroports de Paris.

Conformément à la procédure réglementaire, il est prévu que la commission consultative aéroportuaire soit ensuite saisie pour avis par le ministre en charge de l'aviation civile dans le courant du printemps 2010.

Le contrat de régulation économique 2011/2015 doit être conclu au début du second semestre 2010, pour une application aux tarifs des redevances à compter du 1er avril 2011.

Réorganisation des activités d'assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris a regroupé l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique (Alyzia).

Les repositionnements internes et les mobilités du personnel vers Alyzia ont débuté dès le premier semestre 2008 et ont été achevés dans le courant du premier semestre 2009.

Les charges de l'année 2009 dans le cadre de ce plan Escale sont de 13,6 millions d'euros et la reprise nette de provisions s'établit à 8,8 millions d'euros. La charge nette de la période est donc de 5 millions d'euros. En tenant compte des différents types de mobilités mis en œuvre, le coût du plan d'accompagnement est estimé au 31 décembre 2009 à 41,9 millions d'euros.

Trieur Bagage Est

En septembre 2007 Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plateforme de Paris-CDG à Roissy.

Ce TBE a été réalisé par la société Cégélec titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. La maintenance est assurée par la société Cegelec.

Ce trieur a une double vocation, trier les bagages enregistrés au terminal 2E et trier des bagages en correspondance au sein du hub de CDG.

À partir d'octobre 2007, Aéroports de Paris, en lien avec les compagnies concernées, a engagé une montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Des adaptations et des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Le 26 juin 2009, Aéroports de Paris a déposé une requête devant le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise statuant en référé aux fins de solliciter une expertise ayant pour objet de lui permettre d'avoir une description et une connaissance objective et impartiale de cette installation. Les opérations d'expertise ont commencé en novembre, le dépôt du rapport d'expert est prévu pour fin juillet 2010.

Suites de l'accident en 2004 du terminal 2E

Dans le cadre de l'expertise civile, la compagnie Air France-KLM, les sociétés Aelia, Elior, PAP (Phoenix Aelia Partenaire) et Aéroports de Paris ont déposé des réclamations aux fins de faire chiffrer par les experts judiciaires le *quantum* de leurs préjudices.

Leurs préjudices financiers sont constitués soit de coûts supplémentaires soit de pertes d'exploitation induites par l'indisponibilité de l'ouvrage.

Le *quantum* de ces préjudices a été évalué par les experts judiciaires dans leur rapport d'expertise déposé le 20 juillet 2009 mais le caractère indemnisable des préjudices, leur évaluation définitive ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir par les tribunaux qui pourraient être saisis. Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes.

La jetée du terminal 2E a été remise en exploitation début avril 2008.

Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés. Les rappels contestés bénéficient d'un sursis de paiement et sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

1.3 - Événements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif postérieur à la clôture du 31 décembre 2009 n'est intervenu.

Note 2 Principes, règles et méthodes comptables

2.1 - Méthodes comptables

Les comptes annuels d'Aéroports de Paris sont établis conformément aux dispositions de la législation française, aux pratiques comptables généralement admises en France.

De plus, conformément au Code de commerce et au PCG, les principes généraux ont été respectés, notamment les principes de prudence, de permanence des méthodes, d'indépendance des exercices, d'importance relative, de continuité d'exploitation et de bonne information.

2.2 - Changement de méthode et comparabilité des exercices

Au cours de l'exercice 2009, aucun changement de méthode n'est intervenu ; par conséquent les exercices sont comparables sans retraitement.

L'ensemble des tableaux présentés dans cette annexe sont exprimés en milliers d'euros sauf indication contraire.

2.3 - Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations sont enregistrées à leur coût historique et ont fait l'objet des réévaluations légales de 1959 et 1976. Ce coût inclut des Frais d'Études et de Surveillance des Travaux (FEST), composés notamment de la capitalisation de charges internes.

Nature des immobilisations (en milliers d'euros)	**Durée**	**Mode**
Immobilisations incorporelles		
Licences débit de boissons	Non amortissable	
Droits d'usage	15	Linéaire
Progiciels, logiciels	1 et 5	Linéaire
Terrains		
Terrains	Non amortissable	
Aménagements de terrains	15 à 20	Linéaire
Bâtiments		
Ensemble immobiliers industriels		
- Hangars & ateliers	20 à 50	Linéaire
- Centrales	20 à 50	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	20 à 40	Linéaire
Ensembles immobiliers administratis et commerciaux		
- Bâtiments administratifs et commerciaux	20 à 50	Linéaire
- Parcs extérieurs (couche d'usure/couche profonde)	10 et 50	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire

Nature des immobilisations (en milliers d'euros)	Durée	Mode
Installations terminales		
- Aérogares	50	Linéaire
- Ponts & tunnels	45	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire
Autres ensembles immobiliers		
- Bâtiments provisoires	40	Linéaire
- Autres bâtiments	20 à 50	Linéaire
- Parcs extérieurs (couche d'usure/couche profonde)	10 et 50	Linéaire
- Parcs souterrains	50	Linéaire
Installations, agencements et aménagements des constructions		
Agencements et aménagements des bâtiments		
- Ensembles immobiliers industriels	1 à 20	Linéaire
- Installations terminales	20	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	15 et 20	Linéaire
Équipements des constructions		
- Ensemble immobiliers industriels	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
- Installations terminales	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
Aérogares	10 et 15	Linéaire ou Dégressif
Passerelles téléscopiques	10 et 20	Linéaire
- Autres ensembles immobiliers	10 et 20	Linéaire ou Dégressif
Installations générales réseaux		
- Chauffage	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
- Eau	10 et 30	Linéaire
- Electricité, téléphone	10 et 25	Linéaire ou Dégressif
- Viabilité	15 et 30	Linéaire
- Aires	1 et 20	Linéaire
- Réseaux des bâtiments	1 à 20	Linéaire
- Pistes	20	Linéaire
- Collecteurs (eaux usées/eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
- Voiries routières et voies de circulation	10	Linéaire
- Autres installations	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
Ouvrages d'infrastructures		
Aires	25 et 50	Linéaire
Autres ouvrages	1 à 50	Linéaire
Collecteurs (eaux usées/eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
Galeries techniques	60	Linéaire
Parcs extérieurs (couche d'usure/couche profonde)	10 et 50	Linéaire
Parcs souterrains	50	Linéaire
Pistes	10 et 50	Linéaire
Ponts et tunnels	50	Linéaire
Voiries routières et voies de circulation	10 et 50	Linéaire
Voiries ferroviaires	25 et 40	Linéaire

Nature des immobilisations (en milliers d'euros)	Durée	Mode
Matériel outillage et mobilier		
Matériels d'exploitation	5 et 10	Linéaire ou Dégressif
Outillages industriel	10	Linéaire ou Dégressif
Matériels de transport	1 à 7	Linéaire ou Dégressif
Matériels de bureau et informatique	5 et 7	Linéaire ou Dégressif
Mobiliers et autres matériels	1 à 10	Linéaire ou Dégressif
Œuvres d'art	Non amortissable	
Construction sur sol d'autrui		
Bâtiments	20	Linéaire
Agencements des bâtiments	15 et 20	Linéaire
Installations générales	15 et 20	Linéaire
Concessions		
Bâtiments	15 et 40	Linéaire
Installations, agencements et aménagements des bâtiments	10 à 50	Linéaire
Ouvrages d'infrastructures	25 et 50	Linéaire
Matériels, outillage et mobilier	5 à 10	Linéaire

Le mode dégressif mentionné dans le tableau ci-dessus est *in fine* maintenu par voie d'amortissements dérogatoires en complément de l'amortissement économique.

2.4 - Immobilisations financières

Les titres de participation figurent au bilan pour leur coût net d'acquisition, diminué des éventuelles provisions pour dépréciation.

Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'utilité devient inférieure à la valeur comptable. La valeur d'utilité est déterminée par référence à la quote-part des capitaux propres que les titres représentent, au cours de change de clôture pour les sociétés étrangères, rectifiée le cas échéant pour tenir compte de la valeur intrinsèque des sociétés. Les méthodes retenues pour évaluer cette dernière prennent notamment en considération les prévisions de trésorerie ou les multiples comparables.

Les autres immobilisations financières sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition. En cas d'évaluation à une valeur inférieure au coût historique, une provision pour dépréciation est constatée.

2.5 - Stocks

Les stocks sont constitués uniquement de fournitures consommables, comptabilisés lors de leur entrée au coût d'acquisition qui comprend le prix d'achat et les frais accessoires, lors de leur sortie au coût moyen pondéré.

2.6 - Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale et celles libellées en monnaie étrangère sont converties sur la base du cours de change à la clôture de l'exercice pour la partie saine de la créance, n'ayant pas fait l'objet d'une provision pour dépréciation.

Ces créances sont éventuellement dépréciées par voie de provision afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- les créances non recouvrées sont transférées en créances douteuses, lorsqu'elles sont non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire, et lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers) ;
- les créances douteuses ou litigieuses sont provisionnées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige…) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France…).

Depuis le 1er juillet 2004, Aéroports de Paris ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

2.7 - Trésorerie active

Les actifs de trésorerie sont comptabilisés à leur valeur historique d'acquisition. Lorsque la valeur liquidative de ces valeurs de placement est supérieure à leur prix d'acquisition, elle ne peut être retenue comme valeur au bilan ; dans le cas contraire la moins-value latente éventuelle donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour dépréciation.

Les régies d'avance et accréditifs libellés en devises sont valorisés au cours de change de la clôture de l'exercice.

2.8 - Subventions d'investissement

Aéroports de Paris bénéficie de subventions d'équipement afin d'acquérir ou de créer des valeurs immobilisées. Elles sont enregistrées au niveau des capitaux propres et rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des biens subventionnés.

2.9 - Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont estimées en fonction des données connues de la société à la date d'arrêté des comptes.

Afin d'assurer la couverture de ses engagements sociaux, Aéroports de Paris provisionne l'ensemble des engagements suivants :

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude ;

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007.

Régimes à prestations définies

L'obligation nette de la société au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements de la société. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

La fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10 % du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles sont précisées au paragraphe 4.4

Régime à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées à l'actif dans la mesure où cela conduira à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

Autres avantages à long terme

L'obligation nette de la société au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements de la société. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

Cette catégorie d'avantages du personnel, qui concerne exclusivement les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris ainsi que les primes versées concomitamment, donne lieu également à des provisions pour engagements sociaux au passif du bilan.

2.10 - Dettes financières

Frais et primes d'émission des emprunts

Les frais d'émission d'emprunts obligataires sont enregistrés directement en charges financières à la date d'émission. Les primes d'émission ou de remboursement des obligations sont comptabilisées en charges ou en produits financiers sur la durée de l'emprunt concerné.

Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice aux taux de clôture, à l'exception de ceux couverts par des contrats d'échanges de devises. Les opérations parfaitement couvertes, notamment les dettes financières en devises, sont présentées au cours de couverture.

À la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en Euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour pertes de change.

Instruments financiers dérivés

Aéroports de Paris gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêt et des cours de change, en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt et des swaps de devises. Tous ces instruments sont utilisés à des fins de couverture et sont strictement adossés. Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments dérivés de couverture sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes. Les soultes reçues ou payées lors de la mise en place des swaps couvrant la dette financière sont constatées en résultat sur la durée des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

2.11 - Intégration fiscale

La société Aéroports de Paris a opté pour le régime de l'intégration fiscale depuis le 1er janvier 2001, en intégrant initialement quatre de ses filiales détenues directement ou indirectement à plus de 95 % : Alyzia, Airport Services, Sapser, Locmafer et Financière assistance.

Au 1er janvier 2008, les filiales membres de l'intégration fiscale Aéroports de Paris sont les suivantes : Alyzia Holding, Alyzia, Alyzia Sûreté et Airport Handling Partner.

À compter du 1er janvier 2009, les sociétés Cœur d'Orly Investissement, Cœur d'Orly Commerces Investissement et Voyages-aeroportsdeparis.com sont intégrées au périmètre d'intégration fiscale.

Les conventions d'intégration fiscale liant celui-ci aux filiales sont toutes strictement identiques et prévoient :

le reversement par la filiale à la mère d'une contribution égale à l'impôt qui aurait grêvé son résultat au cas où celui-ci serait bénéficiaire ;

- l'absence de tout droit à créance au profit de la filiale en raison du transfert éventuel à la mère d'un déficit fiscal.

2.12 - Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances de 1999 articles 51 et 136 (Code général des impôts : articles 302 bis K et 1609 *quatervicies*). L'article 1609 précise notamment : « le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte

contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ».

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 du Code de l'aviation civile fixent les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté. Les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

Note 3 Notes sur le bilan

3.1. Immobilisations

Désignation (en milliers d'euros)	31.12.2009	Acquisitions	Cessions et mises au rebut	Virements poste à poste	31.12.2008
Immobilisations incorporelles :					
- Concessions et droits similaires, brevets, licences marques, procédés, droits et valeurs similaires	128 760	-	2 381	22 947	108 194
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	52 608	-	-	-	52 608
- Aménagements des terrains	21 400	-	-	353	21 047
- Constructions	8 262 327	6 179	50 784	338 886	7 968 046
- Constructions sur sol d'autrui	5 849	-	17	1	5 865
- Installations techniques, matériels et outillages industriels	91 695	-	895	3 409	89 181
- Autres immobilisations corporelles	237 660	-	4 834	17 426	225 068
Sous-total immobilisations corporelles	**8 671 539**	**6 179**	**56 530**	**360 075**	**8 361 815**
Immobilisations mises en concession	5 147	-	-	-	5 147
Immobilisations en cours	328 194	400 850	-	(383 022)	310 367
Avances fournisseurs immobilisations	52 800	31 932	29 306	-	50 174
TOTAL	**9 186 440**	**438 961**	**88 217**	**-**	**8 835 697**

Principales mises en service au cours de l'exercice 2009 :

Le montant des immobilisations mises en service au cours de l'exercice 2009 s'élève à 383 millions d'euros et comprend notamment :

- la réhabilitation du 4e quart de CDG1 ;
- bâtiments FedEx ;
- équipements de sûreté à CDG1 ;
- Tri Bagage Est (TBE) à CDG ;
- terminal Régional T2G à CDG ;
- satellite S3 ;
- reconstruction de la jetée du 2E à CDG ;
- aires Avions FedEx à CDG 2e phase ;
- extension des parkings FedEx à CDG ;
- reconfiguration des aires avions - exploitation de l'Espace Schengen CDG ;
- aires de stationnement de l'aérogare 2E à CDG ;
- rénovation du parking P1 à CDG.

Principales acquisitions sur immobilisations en cours :

Le montant des investissements réalisés au cours de l'exercice 2009 s'élève à 439 millions d'euros et inclut notamment les projets suivants :

- l'opération sur le satellite S4 à CDG (y compris extension du métro LISA) ;
- l'extension de la zone FedEx à CDG ;
- la restructuration de l'aérogare CDG1 ;
- la mise en conformité du carrousel du terminal 2E à CDG (Tri Bagage) ;
- la restructuration des terminaux 2A et 2C à CDG ;
- l'aménagement différé du terminal 2E à CDG ;
- le renforcement de la voie d'accès W37 ;
- la reconfiguration de la sûreté au terminal 2F à CDG – Espace Schengen ;
- le changement d'alimentation des bâtiments d'Orly.

Principales cessions et mises au rebut :

Au 31 décembre 2009, la valeur brute des actifs cédés est de 5,2 millions d'euros. Les principales cessions réalisées ont été effectuées en faveur de la vente de CO_2 pour un montant de 1,87 million d'euros et de véhicules pour un montant de 2,23 millions d'euros.

Le montant des autres sorties s'élève à 88,22 millions d'euros et comprend notamment :

- la sortie du 4e quart remplacé à CDG1 ;
- diverses mises au rebut ;
- démolition pour le Cœur d'Orly ;
- réformes informatiques.

Tableau des amortissements

Désignation (en milliers d'euros)	31.12.2009	Dotations	Reprises	Virements poste à poste	31.12.2008
Immobilisations incorporelles :					
Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	98 994	10 902	256	(136)	88 484
Immobilisations corporelles :					
Terrains	-	-	-	-	-
Aménagements des terrains	11 565	798	-	-	10 767
Constructions	3 137 624	298 119	41 241	134	2 880 612
Constructions sur sol d'autrui	3 341	344	8	-	3 005
Inst. techniques, matériels et outillages industriels	66 867	6 009	826	-	61 684
Autres immobilisations corporelles	156 151	15 464	4 703	2	145 388
Sous-total immobilisations corporelles	**3 375 548**	**320 734**	**46 778**	**136**	**3 101 456**
Immobilisations mises en concession	3 559	168	-	-	3 391
Immobilisations en cours	-	-	-	-	-
TOTAL	**3 478 101**	**331 804**	**47 034**	**-**	**3 193 331**

Mise en concession

En application de l'article 9 de la convention du 6 mai 1988, le Ministre d'État, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Privatisation, ainsi que le Ministre délégué auprès du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports ont octroyé à Aéroports de Paris une concession de service public sur l'aérodrome d'Étampes-Mondésir.

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Terrains	1	1
Agencements et aménagements des terrains	185	185
Bâtiments	1 999	1 999
Agencements et aménagements des bâtiments	570	570
Réseaux	112	112
Ouvrage d'infrastructure, voies de terre	2 266	2 266
Matériels	14	14
TOTAL	**5 147**	**5 147**

Tableau de réévaluation des immobilisations

Immobilisations (en milliers d'euros)	Valeurs réévaluées		Amortissement Réévalués			Provisions retraitées	Marge amortissement utilisé sur biens cédés
				Marge d'amortissement utilisé			
	Valeur brute	Augmentation de la valeur	Total	Exercice	Cumulée		
Immobilisation non amortissables :							
Terrains	19 298	22 233	-	-	-	22 233	-
Œuvres d'arts	2	3	-	-	-	1	-
Sous-total	**19 300**	**22 236**	**-**	**-**	**-**	**22 233**	**-**
Immobilisations amortissables :							
Aménagements des terrains	1 098	600	1 698	-	600	-	-
Constructions	360 704	328 206	598 124	1 065	311 299	11 294	-
Installations techniques, matériels et outillages	928	252	1 180	-	252	-	-
Autres immobilisations corporelles	82	19	101	-	19		-
Sous-total	**362 812**	**329 077**	**601 103**	**1 065**	**312 170**	**11 294**	**-**
TOTAL	**382 112**	**351 313**	**601 103**	**1 065**	**312 170**	**33 528**	**-**

Titres de participations et créances rattachées

Au cours de l'exercice 2009, le poste « Titres de participations » augmente de 40 millions d'euros relativement à l'augmentation de capital de Hub télécom pour 12,79 millions d'euros, Duty Free de 1,98 million d'euros et l'acquisition de titres de participation de Roissy Continental Square pour 25,25 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	Augmentation	Diminution	31.12.2008
Titres de participation	603 200	40 017	-	563 183
Autres formes de participations	607	-	-	607
Créances rattachées à des titres de participation	17 512	17 439	1 132	1 205
Prêts	9 180	573	881	9 488
Autres immobilisations financières :				
- Dépôts, cautionnements et avances	971	402	2 177	2 746
- Intérêts courus sur emprunts *swaps*	57 522	57 522	31 963	31 963
- Contrat de liquidité (Actions propres)	4 218	16 485	16 457	4 190
Sous-total	**62 711**	**74 409**	**50 597**	**38 899**
TOTAL	**693 210**	**132 438**	**52 610**	**613 382**

Le montant des provisions sur titres a été ajusté pour atteindre un montant à la clôture de 38,66 millions d'euros qui s'explique notamment par une dotation complémentaire sur les titres « Alyzia » de 1,38 million d'euros ce qui porte la provision à 37,45 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	Augmentation	Diminution	31.12.2008
Titres de participation	38 660	1 705	74	37 029
TOTAL	**38 660**	**1 705**	**74**	**37 029**

3.2 - Créances d'exploitation

Les créances clients et comptes rattachés s'élèvent pour l'exercice 2009 à 507,32 millions d'euros contre 446,67 millions d'euros à la clôture du 31 décembre 2008 soit une augmentation de 13,58 %.

Parallèlement, le montant des créances douteuses a augmenté passant de 24,29 millions d'euros à 26,83 millions d'euros soit une augmentation de 10,45 %.

Les « créances clients et comptes rattachés » sont provisionnés à hauteur de 23,38 millions d'euros et à hauteur de 1,90 million d'euros pour les autres créances.

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Créances clients et comptes rattachés :		
- Clients	217 027	205 774
- Clients douteux ou litigieux	26 827	24 288
- Clients - Factures à établir	263 471	216 604
Sous-total	**507 325**	**446 666**
Autres créances :		
- Fournisseurs	11 213	11 861
- Personnel	134	155
- Organismes sociaux	183	4 633
- Impôts et taxes	51 239	53 992
- Comptes courants	25 174	8 854
- Divers débiteurs	758	12 033
Sous-total	**88 701**	**91 528**
TOTAL	**596 026**	**538 194**

3.3 - Trésorerie active

Les placements à court terme d'Aéroports de Paris comprennent des SICAV.

Le poste des « Valeurs Mobilières de Placement » s'élève au terme de l'exercice 2009 à 717,12 millions d'euros contre 352,35 millions d'euros à la clôture du 31 décembre 2008 soit une augmentation de 364,77 millions d'euros.

Le tableau des valeurs mobilières de placement

Nature (en milliers d'euros)	Valeurs comptables	Valeurs d'inventaire	Plus-values latentes
SICAV de placements	717 127	717 140	13
TOTAL	**717 127**	**717 140**	**13**

La trésorerie par nature

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Banques	4 040	8 820
Caisses du Trésor et des établissements publics	262	258
TOTAL	**4 302**	**9 078**

3.4 - Primes de remboursement des obligations

Les primes de remboursement constituent la différence entre la valeur de remboursement des emprunts obligataires et leur valeur nominale :

- elles sont portées à l'actif lorsque l'obligation est émise au-dessous du pair ;
- elles sont inscrites au passif lorsque l'obligation est émise au-dessus du pair.

Nature (en milliers d'euros)	Actif	Passif
Emprunts obligataires émis en euros	2 365	659
TOTAL	**2 365**	**659**

3.5 - Écarts de conversion actif et passif

Les opérations inscrites aux comptes d'écarts de conversion concernent :

- les avances fournisseurs en devises au niveau de l'actif ;
- les créances clients ;
- les dettes fournisseurs en devises.

	Écart de conversion		
Nature (en milliers d'euros)	Actif	Passif	Provisions pour perte de change
Avances fournisseurs	5	-	5
Créances clients	19	-	19
Dettes fournisseurs	-	1	-
TOTAL	**25**	**1**	**25**

3.6 - Comptes de régularisation actif et passif

Les comptes de régularisation au terme de l'exercice 2009 comprennent les postes suivants :

- les charges constatées d'avance ;
- les produits constatés d'avance.

Charges constatées d'avance

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Assurances	17 503	13 376
Soultes	5 970	-
Autres charges	1 591	533
TOTAL	**25 064**	**13 909**

Les charges constatées d'avance sont principalement constituées d'éléments relatifs aux contrats d'assurances souscrits par Aéroports de Paris.

Ils représentent 69,83 % des charges constatées d'avance.

Les soultes d'avances sont relatives aux retournements de *swap*, qui seront réglées en 2010, et constatées en charges financières au *prorata* de la durée de vie des emprunts swapés.

Produits constatés d'avance

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Redevances domaniales	63 734	63 152
Taxe aéroport	-	-
Soultes reçues	1 717	1 019
Autres produits constatés d'avances	51 374	55 725
TOTAL	**116 825**	**119 896**

Les produits constatés d'avance sont principalement constitués d'éléments relatifs aux redevances domaniales. Elles représentent 54,55 % des produits constatés d'avance.

Les autres produits constatés d'avance sont essentiellement constitués par le produit à recevoir relatif au T2G.

Retraitement des soultes sur swaps de couverture

Au cours des exercices antérieurs, Aéroports de Paris a fait appel à des instruments financiers à terme qui ont pour objet de couvrir partiellement les risques de taux et de change. Pour certaines de ces opérations, Aéroports de Paris a perçu ou versé des soultes, différentiels des primes d'émission et des frais d'émission des emprunts couverts. Quant aux soultes de swaps reçues par Aéroports de Paris, elles ont été inscrites en produits constatés d'avance au *prorata* de leur montant pour la partie restant à rembourser de l'élément couvert.

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	31.12.2008
Soultes reçues	1 717	1 019
TOTAL	**1 717**	**1 019**

3.7 - Capitaux propres

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	Augmentation	Diminution	31.12.2008
Capital	296 882	-	-	296 882
Prime d'émission	542 747	-	-	542 747
Écarts de réévaluation	23 880	-	252	24 132
Réserves	868 494	5 487	-	863 007
Report à nouveau	300 317	74 741	-	225 576
Résultat	244 119	244 119	216 717	216 717
Subventions d'investissement	28 844	194	(8)	28 642
Provisions amortissements dérogatoires	884 470	103 130	39 290	820 630
Variation de la provision spéciale réévaluation 1976	11 294	-	1 077	12 371
Variation des droits du concédant	1 013	-	114	1 127
TOTAL	**3 202 060**	**427 671**	**257 442**	**3 031 831**

Les capitaux propres d'Aéroports de Paris s'élèvent à 3 202,06 millions d'euros. Conformément à la décision de l'AGO de mai 2009, un dividende de 136,57 millions d'euros a été versé en juin 2009.

3.8 - Provisions

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	Dotations	Reprises	Utilisations	31.12.2008
Provisions litiges d'exploitation	13 061	4 615	7 603	2 801	18 850
Provisions litiges financiers					
Provisions litiges exceptionnels	4 716	-	-	250	4 966
Provisions pertes de changes	25	4	3	-	23
Autres provisions pour risques d'exploitation	30 918	14 501	4 052	22 444	42 913
Autres provisions pour risques financiers	9 659	9 659	-	-	-
Autres provisions pour risques exceptionnels					
Provisions pour impôts	2 874	2 874	708	950	1 658
Autres provisions pour charges d'exploitation	6 657	6 288	2 634	651	3 653
Autres provisions pour engagements sociaux	317 431	23 848	4 036	17 435	315 055
Autres provisions pour charges financières					
Autres provisions pour charges exceptionnelles	10 863	951	4 274	11 398	25 584
Provisions dépréciation des titres de participation	38 660	1 705	74	-	37 029
Provisions dépréciation des créances clients	23 384	8 513	4 860	-	19 732
Provisions dépréciation des comptes débiteurs	1 904	471	5	334	1 773
TOTAL	**460 152**	**73 429**	**28 249**	**56 263**	**471 236**

Les provisions pour litiges sociaux comprennent notamment celle liée à la mise en place de la réglementation sur les 35 heures dans les services continus. Initialement considérées comme ne devant s'appliquer qu'à des secteurs très limités de l'entreprise, des évolutions jurisprudentielles externes ont progressivement étendu plus largement le champ d'application de cette réglementation.

Un accord transactionnel a été signé en 1999 dont certaines dispositions ont été élargies à l'occasion d'un deuxième accord transactionnel concernant les personnels des services de lutte contre l'incendie et les services médicaux d'urgence.

La mise en œuvre de ces transactions s'étalant dans le temps, pour des raisons techniques, des provisions ont été constituées pour couvrir les droits reconnus des agents.

Les autres provisions pour charges concernent essentiellement les engagements sociaux à hauteur de 317,43 millions d'euros.

Dotations et reprises par nature

Nature (en milliers d'euros)	Dotations	Reprises
Exploitation	389 923	66 855
Financier	12 258	802
Exceptionnel	115 918	57 947
TOTAL	**518 099**	**125 604**

3.9 - Dettes financières

La principale variation de la dette financière concerne la souscription de deux emprunts (dont un emprunt obligataire) pour un montant de 200 millions d'euros et de 165,80 millions d'euros pour l'emprunt obligataire.

Les intérêts courus sur emprunts s'élèvent à 128,50 millions d'euros et comprennent notamment :

- Intérêts courus sur emprunts obligataires 96,43 millions d'euros ;
- Intérêts courus sur les branches emprunteuses des *swaps* 24,53 millions d'euros.

Variation de la dette financière

Nature (en milliers d'euros)	31.12.2009	Augmentation	Diminution	31.12.2008
Emprunts obligataires	2 165 800	165 800	0	2 000 000
Emprunts auprès des établissements de crédit	746 231	200 000	0	546 231
Autres emprunts	1 273	0	693	1 966
Dépôts, droits estimés et consignations reçus	18 872	2 763	2 520	18 629
Intérêts courus sur emprunts	128 498	128 498	76 294	76 294
Concours bancaires courants	481	481	695	695
TOTAL	**3 061 155**	**497 542**	**80 202**	**2 643 815**

Situation des emprunts hors concours bancaires

	Capital initial emprunté	Capital restant dû initial	Amortissement du capital	Souscriptions d'emprunts	Capital restant dû final
Emprunts obligataires	2 000 000	2 000 000	-	165 800	2 165 800
Emprunts auprès des établissements de crédit	546 231	546 231	-	200 000	746 231
Autres emprunts	7 032	1 966	693		1 273
TOTAL	**2 553 263**	**2 548 197**	**693**	**365 800**	**2 913 304**

Situation des swaps sur emprunts obligataires

			Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
Date du *swap* initial	Durée	Montant	Taux	Charges	Taux	Produits
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 4,415 %	3 311	Fixe 5,875 %	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 3,73 %	2 798	Fixe 5,875 %	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	1 607	Fixe 5,875 %	4 406
15/11/2002	8 ans	75 000	Fixe 4,280 %	3 246	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	1 607
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois - 0,050 %	1 542	Fixe 5,875 %	4 406
15/05/2003	7 ans	75 000	Fixe 3,645 %	2 764	Variable Euribor 3 mois - 0,050 %	1 542
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	1 811	Fixe 5,25 %	5 250
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035 % trimestriel	1 816	Fixe 5,25 %	5 250
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	1 449	Fixe 5,25 %	4 594
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	1 449	Fixe 5,25 %	4 594
08/02/2007	4 ans	100 000	Fixe 4,0575 %	4 114	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	1 811
07/03/2007	4 ans	100 000	Fixe 3,9425 %	3 997	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	1 811
24/01/2009	5 ans	70 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	2 663	Fixe 6,375 %	-
26/01/2009	5 ans	60 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	2 282	Fixe 6,375 %	-
26/01/2009	5 ans	50 000	Variable Euribor 3 mois + 0,029 %	1 674	Fixe 6,375 %	-
26/01/2009	5 ans	50 000	Variable Euribor 3 mois + 0,02895 %	1 673	Fixe 6,375 %	-
26/01/2009	5 ans	70 000	Variable Euribor 3 mois + 0,029 %	2 344	Fixe 6,375 %	-
26/01/2009	5 ans	50 000	Variable Euribor 6 mois + 0,02945 %	1 314	Fixe 6,375 %	-
24/04/2009	5 ans	70 000	Fixe 5,9225 %	-	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	1 678
24/04/2009	5 ans	60 000	Fixe 5,945 %	-	Variable Euribor 3 mois + 0,035 %	1 438
26/01/2009	5 ans	50 000	Fixe 5,559 %	-	Variable Euribor 3 mois + 0,02895 %	1 043
26/01/2009	5 ans	50 000	Fixe 5,564 %	-	Variable Euribor 3 mois + 0,029 %	1 045
24/04/2009	5 ans	70 000	Fixe 5,60 %	-	Variable Euribor 3 mois + 0,029 %	1 462
24/07/2009	5 ans	50 000	Fixe 5,40 %	-	Variable Euribor 6 mois + 0,02945 %	-
TOTAL *SWAPS* SUR EMPRUNTS OBLIGATAIRES		**1 725 000**		**41 855**		**50 750**

Situation des swaps sur autres emprunts

			Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
Date du *swap* initial	**Durée**	**Montant**	**Taux**	**Charges**	**Taux**	**Produits**
15 juillet 2009	6 ans	165 800 000		-		-
TOTAL *SWAPS* SUR AUTRES EMPRUNTS		**165 800 000**		**-**		**-**

3.10 - Dettes d'exploitation

À la clôture 2009, le poste « Fournisseurs et comptes rattachés » a diminué de 6,00 millions d'euros passant de 218,22 millions d'euros à 212,22 millions d'euros soit une diminution de 2,75 %.

Nature (en milliers d'euros)	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Fournisseurs et comptes rattachés :		
- Fournisseurs	70 872	57 106
- Fournisseurs Factures non parvenues	141 345	161 117
Sous-total	**212 217**	**218 223**
Dettes fiscales et sociales :		
- Personnel	78 020	75 453
- Organismes sociaux	61 641	56 683
- Impôts et taxes	29 629	34 547
Sous-total	**169 290**	**166 683**
TOTAL	**381 507**	**384 906**

3.11 - Dettes diverses

Nature (en milliers d'euros)	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés :		
- Fournisseurs immobilisations	77 256	93 438
- Fournisseurs immobilisations factures non parvenues	127 165	144 851
Sous-total	**204 421**	**238 289**
Autres dettes :		
- Clients créditeurs	71 602	34 510
- Comptes courants	188 199	196 080
- Créditeurs divers	70 495	62 503
Sous-total	**330 296**	**293 093**
TOTAL	**534 717**	**531 382**

Note 4 Notes sur le compte de résultat

4.1 - Ventilation du montant net du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la société s'élève au titre de l'exercice 2009 à 2 323 millions d'euros soit une progression de 3,14 %. Cette augmentation s'explique notamment par la progression des redevances locatives et de la taxe aéroport.

Nature (en milliers d'euros)	2009	2008
Redevances aéronautiques	782 776	774 725
Redevances spécialisées	180 902	153 123
Activités commerciales	253 155	260 297
Parcs et accès	143 747	153 853
Prestations industrielles	65 581	80 271
Taxe d'aéroport	433 456	388 858
Recettes locatives	292 789	246 570
Assistance aéroportuaire	113 819	128 117
Autres recettes	56 448	66 173
CHIFFRE D'AFFAIRES NET	**2 322 673**	**2 251 987**

4.2 - Production immobilisée

Au terme de l'exercice 2009, le compte de production immobilisée fait apparaître un montant de 40,49 millions d'euros représentant les Frais d'Études et de Surveillance de Travaux (FEST) contre 38,38 millions d'euros au titre de l'exercice 2008.

Nature (en milliers d'euros)	2009	2008
Production immobilisée	40 495	38 377
PRODUCTION IMMOBILISÉE	**40 495**	**38 377**

4.3 - Autres services extérieurs

Nature (en milliers d'euros)	2009	2008
Sous-traitance générale	530 290	495 415
Locations	8 314	9 344
Charges locatives et de copropriétés	4 397	1 239
Entretien, réparation, maintenance	93 446	89 821
Primes d'assurances	20 063	19 503
Études et recherches	3 984	4 126
Documentation	784	1 108
Frais de colloques, séminaires, conférences	632	777
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	15 165	26 340
Publicité, publications, relations publiques	8 886	14 423
Transports de biens et transports collectifs du personnel	5 457	5 277
Déplacements, missions et réceptions	7 551	8 291
Frais postaux et communication	24 039	23 841
Services bancaires et assimilés	2 702	2 816
Concours	2 046	1 837
Frais de recrutement de personnel	68	188
Frais de gestion Adpargne	79	5
Travaux divers	22 997	23 852
TOTAL	**750 900**	**728 205**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Le montant des autres achats et charges externes s'élève à 750,90 millions d'euros contre 728,21 millions d'euros au cours de l'exercice 2008, soit une augmentation de 22,69 millions d'euros et concernent principalement les variations suivantes :

- une augmentation de la sous-traitance générale 34,87 millions d'euros ;
- une diminution des honoraires de 11,17 millions d'euros.

4.4 - Charges de personnel

Charges courantes

Au cours de l'exercice 2009, les charges de personnel ont atteint 518,68 millions d'euros

Les principales évolutions concernent :

- l'évolution du G V T (Glissement Vieillesse Technicité) +2,45%;
- l'évolution des agents mois -4,12 %.

L'ensemble des engagements sociaux souscrits par Aéroports de Paris sont les suivants :

PARDA (PROTOCOLE D'ACCORD SUR LE RÉGIME DE DÉPART ANTICIPÉ)

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 1er janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé. Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le « PARDA IV » est entré en vigueur le 1er janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n° 1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005. Les conditions d'éligibilité étaient les suivantes :

- être âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ ;
- ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein ;
- justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de préretraite égale à 65 % de la rémunération de la dernière année.

INDEMNITÉ DE FIN DE CARRIÈRE

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité sociale). À ce titre, les droits acquis aux agents sont, pour une part, provisionnés et pour l'autre part, externalisés auprès d'un fonds collectif d'indemnités de départ à la retraite.

CHARGES DE RETRAITE DES POMPIERS

Un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite des agents pompiers à partir de 55 ans. Ce dispositif est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de préretraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances. La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité (230 pompiers).

MUTUELLES

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90 % du personnel adhérant). Aéroports de Paris contribue à hauteur de 35 % des cotisations des agents actifs et de 100 % du régime de base des cotisations des agents retraités et préretraités.

La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.

Ce régime est remplacé par un régime à cotisations définies complété par un régime à prestations définies.

DÉTAIL DU CALCUL ACTUARIEL

L'engagement représenté pour la société par le versement de prestations de 282,61 millions d'euros est évalué conformément à la Recommandation n° 2003-R 01 du 1er avril 2003 du Conseil National de la Comptabilité relative aux règles de comptabilisation et d'évaluation des engagements de retraite et avantages similaires.

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour le calcul des engagements sociaux sont :

- un taux d'actualisation de 4,8 % ;
- une augmentation annuelle des salaires de + 4,45 % par an pour les cadres et + 4,95 % par an pour les autres catégories, inflation comprise ;
- prise en compte de taux de sorties visant à refléter la probabilité que les salariés n'achèvent pas leur carrière dans l'entreprise, hypothèses de mortalité retenues par référence aux tables prospectives par génération TPRV ;
- âge de départ à la retraite jusqu'en 2010 : 60 ans pour les catégories employés et maîtrise et 63 ans pour les catégories haute maîtrise et cadres ;
- âge de départ à la retraite (à partir de 2011) : majoré de 2 ans.

Par ailleurs, des hypothèses spécifiques ont été retenues pour le calcul des engagements au titre :

- des engagements de retraite : taux de charges sociales de 38,2 % ;
- de la couverture santé : taux de progression des dépenses de 4 %.

La société amortit ses écarts actuariels selon la méthode du corridor. La société comptabilise en produits ou en charges les écarts actuariels constatés au cours de l'exercice.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des engagements sociaux en présentant :

- la variation de la valeur actuarielle ;
- les éléments du passif comptabilisés au bilan ;
- l'analyse de la charge de l'exercice.

Libellé (en milliers d'euros)	IFC	PARDA	PARDA Escale	Retraite Complémentaire pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur de l'aéronautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	147 179	16 270	17 294	1 327	15 912	75 001	1 305	274 289
Écart actuariel de la période	-	-	-	-	-	-	-	-
Actualisation de l'engagement	7 492	857	914	80	840	3 972	53	14 207
Droits acquis au cours de l'exercice	8 752	1 255	-	34	720	-	56	10 817
Prestations servies	(8 189)	(7 391)	(7 553)	(575)	(849)	(4 459)	(27)	(29 043)
Transfert	-	-	3	-	-	-	-	3
Gain ou perte actuariel	5 181	1 238	304	526	263	5 005	(187)	12 332
Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture	**160 416**	**12 229**	**10 962**	**1 393**	**16 885**	**79 519**	**1 199**	**282 604**
Écart actuariel différé au bilan	15 653	(2 865)	(308)	(331)	1 613	(5 091)	-	8 672
Valeur de marché des actifs à la clôture	0	(1 104)	-	(80)	(521)	-	-	(1 705)
Coût des services passés	-	-	-	-	(10 000)	48 512	-	38 512
Passif comptabilisé au bilan	**176 069**	**8 260**	**10 655**	**982**	**7 978**	**122 941**	**1 199**	**328 084**
Charge d'actualisation	7 492	857	914	80	840	3 972	53	14 207
Rendement des actifs du régime	(140)	(42)	-	(3)	(10)	-	-	(195)
Amortissement de l'écart actuariel	(476)	3 041	-	-	(39)	-	(187)	2 338
Droits acquis au cours de l'exercice	8 752	1 255	-	34	720	-	56	10 817
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés	-	-	-	-	1 487	(7 930)	-	(6 443)
Charge de la période	**15 629**	**5 111**	**914**	**111**	**2 996**	**(3 957)**	**(79)**	**20 724**

4.5 - Dotations et reprises d'amortissements et provisions d'exploitation

Le montant des dotations aux provisions pour risques et charges s'élève à 49,25 millions d'euros et comprend notamment une provision Pôle Emploi pour un montant de 0,75 million d'euros et des provisions pour engagements relatifs :

- aux indemnités de fin de carrière 15,63 millions d'euros ;
- au Parda 5,11 millions d'euros ;
- couverture santé 3,97 millions d'euros ;
- à la retraite à prestations définies 3,00 millions d'euros.

Le montant des reprises pour dépréciation des créances douteuses et litigieuses s'élève à 5,19 millions d'euros.

Parallèlement, des créances douteuses ont été passées en perte pour un montant de 2,24 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	2009 Dotations	2009 Reprises
Amortissements des immobilisations :		
- Immobilisations incorporelles et corporelles	331 689	-
- Immobilisations mises en concession	-	-
Sous-total	**331 689**	**-**
Provisions pour risques et charges :		
- Litiges	25 403	40 184
- Autres provisions pour charges	23 848	21 472
- Autres provisions pour risques	-	-
Sous-total	**49 251**	**61 656**
Provisions pour dépréciation :		
- Créances douteuses et litigieuses	8 983	5 199
- Autres	-	-
Sous-total	**8 983**	**5 199**
TOTAL	**389 923**	**66 855**

4.6 - Résultat financier

Le résultat financier au titre de l'exercice 2009 s'élève à 92,33 millions d'euros comprenant notamment :

- charges d'intérêts sur emprunts 126,68 millions d'euros ;
- charges d'intérêts des *swaps* 58,77 millions d'euros ;
- produits des participations 24,52 millions d'euros ;
- produits d'intérêts et *swaps* 76,68 millions d'euros ;
- produits nets des cessions des VMP 3,86 millions d'euros.

Les provisions sur les titres de participation sont détaillées dans le paragraphe sur les titres de participations.

Une provision pour risque financier a été constituée à hauteur de 9,66 millions d'euros, en complément de la provision sur titres de participation. Elles concernent Alyzia pour 9,62 millions d'euros et 0,39 million d'euros pour Voyages-aeroportsdeparis.com.

Les charges financières s'élèvent à 199,70 millions d'euros représentées principalement par des intérêts et charges assimilés pour un montant de 126,68 millions d'euros soit 63,44 % des charges financières.

Les produits financiers s'élèvent à 107,36 millions d'euros représentés principalement par les produits des *swaps* et les produits des participations respectivement pour un montant de 76,68 millions d'euros et 24,52 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	2009 Dotations	2009 Reprises
Amortissements :		
- Primes de remboursement des obligations	890	725
- Soultes sur *swaps* de couverture	-	-
Sous-total	**890**	**725**
Provisions :		
- Risques et charges financières	9 663	3
- Dépréciation des titres de participation [1]	1 705	74
Sous-total	**11 368**	**77**
TOTAL	**12 258**	**802**

(1) Y compris les actions propres.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

4.7 - Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel d'un montant de 79,09 millions d'euros est principalement constitué de dotations aux provisions pour 106,94 millions d'euros et de reprises pour un montant de 57,95 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	2009	2008
Charges :		
- Pénalités sur marchés	(10)	541
- Pénalités, amendes fiscales et pénales	197	13
- Dons et libéralités	231	271
- Subventions accordées	4 529	2 387
- Valeur nette comptable des immobilisations cédées	890	3 222
- Divers	21 187	25 462
- Dotations aux amortissements	8 963	12 285
- Dotations aux provisions	106 955	115 372
Sous-total	**142 942**	**159 553**
Produits :		
- Entrée sur créances amorties	5	5
- Produits de cession des immobilisations	2 219	3 576
- Quote-part des subventions virée au résultat	1 592	1 568
- Divers	2 086	995
- Reprises sur amortissements	-	-
- Reprises sur provisions	57 947	67 408
Sous-total	**63 849**	**73 552**
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	**(79 093)**	**(86 001)**

4.8 - Participation

Aéroports de Paris a constaté une participation des salariés aux résultats d'un montant de 8,99 millions d'euros.

Nature (en milliers d'euros)	2009	2008
Participation des salariés	8 991	7 746
TOTAL	**8 991**	**7 746**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Impôts sur les bénéfices

Le tableau suivant présente l'allègement ou l'accroissement de la dette future d'impôt en fonction des éléments comptabilisés au titre de la clôture.

Ventilation de la dette future d'impôt

		Impôts différés	
Nature (en milliers d'euros)	**Base d'imposition**	**Actif**	**Passif**
Décalages certains ou éventuels :			
- Amortissements dérogatoires	884 470	-	304 551
- Provision spéciale de réévaluation	11 294	-	3 889
- Réserve de réévaluation	23 880	-	8 223
- Étalement sur 5 ans de l'incidence CRC 2002-2010	4 869	1 677	-
- Amortissement des FEST	118 152	40 683	-
- Frais d'acquisition des titres de participation	369	127	-
Subventions d'investissement :			
- Subventions d'investissement	28 844	-	9 932
Charges non déductibles temporairement :			
- Provisions pour engagements sociaux	326 887	112 557	-
- Provisions GIE Roissy Pôle	-	-	-
- Autres provisions pour risques et charges	33 587	11 565	-
- Provisions pour dépréciation des titres	38 660	13 312	-
- Organic	3 035	1 045	-
- TVTS	628	216	-
- Participation des salariés	8 991	3 096	-
Produits imposés fiscalement non encore comptabilisés :			
- OPCVM	78	27	-
- Écart de conversion Passif	1	-	-
TOTAL		**184 306**	**326 595**

Nature (en milliers d'euros)	**Résultat avant impôt**	**Impôts**	**Résultat net**
Résultat courant	438 687	132 846	305 841
Résultat exceptionnel	(79 094)	(23 952)	(55 142)
Produits d'intégration fiscale	-	(2 411)	2 411
TOTAL	**359 593**	**106 483**	**253 110**

Note 5 Autres informations

Échéancier des dettes et créances

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des créances enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les créances liées à l'actif immobilisé des créances liées à l'actif circulant qui constituent la quasi-totalité de l'échéancier des créances.

Échéancier des créances

Nature	Montant brut (en milliers d'euros)	Échéance à moins d'un an	Échéance à plus d'un an	Échéance à plus de 5 ans
Créances de l'actif immobilisé				
Créances rattachées à des participations	17 512	1 621	14 818	1 073
Prêts	9 180	1 708	3 533	3 939
Autres créances immobilisées	62 711	62 711	-	-
Sous-total	**89 403**	**66 040**	**18 351**	**5 012**
Créances de l'actif circulant				
Créances clients et comptes rattachés	507 325	507 325	-	-
Autres créances	88 701	88 701	-	-
Sous-total	**596 026**	**596 026**	-	-
Charges constatées d'avance				
Assurances	17 503	5 720	7 950	3 833
Soultes	5 970	1 393	1 492	3 085
Autres	1 591	1 408	42	142
Sous-total	**25 064**	**8 521**	**9 483**	**7 060**
TOTAL DES CRÉANCES	**710 493**	**670 587**	**27 834**	**12 072**

Les créances sont constituées à 83,89 % de créances de l'actif circulant dont la majorité est à moins d'un an.

Échéancier des dettes

Nature	Montant brut (en milliers d'euros)	Échéance à moins d'un an	Échéance à plus d'un an	Échéance à plus de 5 ans
Dettes financières				
Emprunts obligataires	2 286 752	570 952	1 550 000	165 800
Emprunts auprès des établissements de crédit	754 242	8 011	66 231	680 000
Emprunts et dettes financières diverses	20 160	609	701	18 850
Sous-total	**3 061 154**	**579 572**	**1 616 932**	**864 650**
Dettes d'exploitation				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	212 217	212 217	-	-
Dettes fiscales et sociales	169 290	169 290	-	-
Sous-total	**381 507**	**381 507**	-	-
Dettes diverses				
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	204 422	204 422	-	-
Autres dettes	330 297	330 297	-	-
Sous-total	**534 719**	**534 719**	-	-
Produits constatés d'avance				
Redevances domaniales	63 734	63 734	-	-
Autres	53 091	4 182	12 265	36 645
Sous-total	**116 825**	**67 916**	**12 265**	**36 645**
TOTAL DES DETTES	**4 094 205**	**1 563 715**	**1 629 197**	**901 295**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Le tableau ci-dessus présente l'échéancier des dettes enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les dettes financières, les dettes d'exploitation et les autres dettes.

Les dettes financières représentent 74,77 % de la dette globale de la société. La majorité est exigible à moins de cinq ans.

Par ailleurs, les dettes d'exploitation et autres dettes sont en totalité exigibles à moins d'un an.

Détail des charges à payer et produits à recevoir par poste de bilan

Actif (en milliers d'euros)	**31.12.2009**
Actif immobilisé :	
- Créances rattachées à des participations	-
- Prêts	-
- Autres immobilisations financières	57 522
Sous-total	**57 522**
Actif circulant :	
- Créances clients et comptes rattachés	263 471
- Autres créances	17 673
Sous-total	**281 145**
TOTAL ACTIF	**338 666**

Passif (en milliers d'euros)	**31.12.2009**
Dettes financières :	
- Emprunts obligataires	120 952
- Emprunts des ets de crédit	7 531
- Emprunts et dettes financières diverses	1 289
Sous-total	**129 771**
Dettes d'exploitation :	
- Fournisseurs et comptes rattachés	141 345
- Dettes fiscales et sociales	121 396
Sous-total	**262 741**
Dettes diverses :	
- Dettes sur immobilisation et comptes rattachés	127 165
- Autres dettes	79 670
Sous-total	**206 836**
TOTAL PASSIF	**599 348**

Engagements hors bilan

Nature (en milliers d'euros)	**Total**	**Dirigeants**	**Filiales et participations**	**Autres**
Engagements donnés :				
- Avals	4 793	-	1 579	3 215
- Cautions	-	-	-	-
- Garantie d'actif et de passif	-	-	-	-
- Garantie à première demande	30	-	-	30
- Quotas CO_2	818	-	-	818
- Représentant fiscal en France	1 639	-	-	1 639
Sous-total	**7 280**	**-**	**1 579**	**5 702**
Engagements reçus :				
- Cautions	76 785	-	304	76 481
- Garantie à première demande	211 911	-	12 866	199 045
- Hypothèque DGAC	-	-	-	-
- Quotas CO_2	6 704	-	-	6 704
- Garantie de remboursement Schiphol	1 639	-	1 639	-
Sous-total	**297 039**	**-**	**14 809**	**282 230**
Engagements réciproques :	-	-	-	-
Sous-total	**-**	**-**	**-**	**-**
TOTAL	**304 319**	**-**	**16 388**	**287 932**

Ventilation de l'effectif

Le tableau ci-dessous fournit une ventilation de l'effectif géré (présents, congés sans solde et détachés) au 31 décembre 2008 et au 31 décembre 2009.

Catégories	**31.12.2009**	**31.12.2008**	**Variation**	**Pourcentage**
Cadres (hors PDG et DGD)	1 106	1 110	(4)	- 0,36 %
Agents de maîtrise et techniciens	4 689	4 772	(83)	- 1,74 %
Agents d'exécution [1]	1 268	1 467	(199)	- 13,57 %
TOTAL	**7 063**	**7 349**	**(286)**	**- 3,89 %**

(1) Regroupe agents d'exécution simple et exécution principale.

Consolidation

Aéroports de Paris procède à la consolidation de ses filiales directes.

Filiales & participation détenues entre 10 % et 100 % :

Situation (en milliers d'euros)	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par ADP (en %)	Valeur comptable des titres détenus	
				Brute	Nette
Aéroports de Paris Management	107 835	123 676	100	107 960	107 960
Roissy Sogaris - SCI	5 624	8 828	40	2 256	2 256
GIE Roissy Pôle	-	-	49	-	-
Alyzia Holding	6 000	(15 620)	100	37 447	-
Hub télécom	28 348	33 511	100	41 137	41 137
ADPI	4 573	7 570	100	4 573	4 573
Société de Distribution Aéroportuaire	1 000	7 384	50	655	655
Voyages-aeroportsdeparis.com	37	(203)	100	37	-
Duty Free Paris	4 000	(5 044)	50	2 000	2 000
SAS Cœur d'Orly Investissement	7 300	(4)	100	7 300	7 294
SCI Cœur d'Orly Bureaux	7 383	(633)	50	3 692	3 410
Roissy Continental Square	42 087	(1 036)	100	25 246	25 246
TOTAL	**214 187**	**158 429**	**939**	**232 303**	**194 531**

Tableau des filiales et participations

Situation (en milliers d'euros)	Prêts et avances consenties par ADP et non encore remboursées	Cautions et avals donnés par ADP	Chiffres d'affaires hors taxe	Résultat de l'exercice	Dividendes encaissés par ADP
Filiales & participations détenues entre 10 et 100 %					
- Aéroports de Paris Management	-	-	10 016	(387)	3 041
- Roissy Sogaris - SCI	-	-	10 618	2 627	1 480
- GIE Roissy Pôle	-	-	2 049	864	-
- Alyzia Holding	-	-	-	(8 598)	-
- Hub télécom	15 931	-	80 305	672	-
- ADPI	-	-	100 490	2 085	2 041
- Société de Distribution Aéroportuaire	-	-	370 048	15 284	12 434
- Centre de Formation des Pompiers d'Aéroport	-	-	-	-	-
- Airportsmart Limited	-	-	679	241	-
- Voyages-aeroportsdeparis.com	-	-	34	(203)	-
- Duty Free Paris	1 509	-	15 689	(5 044)	-
- SAS Cœur d'Orly Investissement	-	-	-	(1)	-
- SCI Cœur d'Orly Bureaux	-	-	-	(633)	-
- Roissy Continental Square	-	-	1 010	298	-

Informations sur les sociétés liées

Le tableau suivant présente l'ensemble des postes figurant au bilan et compte de résultat d'Aéroports de Paris relatif aux sociétés liées.

Postes (en milliers d'euros)		**Entreprises liées**
Avances et acomptes sur immobilisations		
Participations	Valeur brute	223 702
	Provisions	37 490
	Valeur nette	**261 192**
Créances rattachées à des participations		15 931
Prêts		
Avances et acomptes versés sur commandes		15
Créances clients et comptes rattachés	Valeur brute	13 646
	Provisions	
	Valeur nette	**13 646**
Autres créances		19 153
Autres créances (charges constatées d'avance)		
Capital souscrit, appelé, non versé		4 969
Provision pour risques & charges		9 659
Emprunts et dettes financières divers		9
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		38 045
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
Autres dettes		188 324
Autres dettes (produits constatés d'avance)		2 378
Produits de participation		5 082
Autres produits financiers		507
Charges financières		1 116

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2009, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Aéroports de Paris, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.2 de l'annexe aux comptes, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au contrat de régulation économique.

II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Les notes 2.3 et 3.1 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des actifs immobilisés corporels. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par votre société pour ces évaluations et vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre.
- La note 2.12 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produits de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié de ces méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes, et nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

À l'exception de l'incidence des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce sur les rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes, et le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des sociétés contrôlant votre société ou contrôlées par elle. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle, à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 1er mars 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Bernard Cattenoz

ERNST & YOUNG et Autres
Alain Perroux

INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA

Non applicable.

INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES

Non applicable.

POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

Dividendes versés au cours des trois derniers exercices

Dividende versé au titre de l'exercice 2008 : 136,5 millions d'euros soit 1,38 euro par action.

Dividende versé au titre de l'exercice 2007 : 161,3 millions d'euros soit 1,63 euro par action.

Dividende versé au titre de l'exercice 2006 : 93,0 millions d'euros soit 0,94 euro par action.

Les dividendes versés au titre des exercices 2008, 2007 et 2006 sont éligibles à l'abattement de 40 % bénéficiant aux personnes physiques fiscalement domiciliées en France, prévu à l'article 158.3.2° du Code général des impôts.

Politique de distribution

Aéroports de Paris a pour objectif de pratiquer une politique de distribution de dividendes représentant 50 % de son résultat net consolidé, part du Groupe, étant précisé que les dividendes futurs seront appréciés pour chaque exercice, en fonction des résultats de la Société, de sa situation financière et de tout autre facteur jugé pertinent. Conformément à son objectif, le conseil d'administration a décidé lors de sa réunion du 18 février 2010 de proposer à l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 la distribution d'un dividende égal à 1,37 euro par action (soit un dividende total de 135 576 025 euros) dont le paiement pourrait, en cas de vote favorable des actionnaires, s'effectuer le 10 juin 2010.

Délai de prescription

Les dividendes non réclamés sont prescrits au profit de l'État à l'issue d'un délai de cinq ans à compter de la date de leur mise en paiement.

PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

Aéroports de Paris est impliqué dans certaines procédures civiles et pénales dans le cadre de la marche ordinaire de son activité. Sans préjudice de ce qui figure ci-après, à ce jour, ni Aéroports de Paris ni aucune de ses filiales ne sont ou n'ont été parties à une procédure judiciaire ou arbitrale ou à une procédure devant une autorité indépendante, un organisme gouvernemental ou une autorité non juridictionnelle, qui pourrait avoir, ou a eu, au cours des 12 derniers mois, des effets significatifs sur la situation financière d'Aéroports de Paris, son activité, son résultat ou son patrimoine. Sans préjudice de ce qui figure ci-après, Aéroports de Paris n'a pas connaissance qu'une telle procédure soit envisagée à son encontre ou à l'encontre de ses filiales par des tiers

La totalité des demandes formées à l'encontre d'Aéroports de Paris et de ses filiales dans le cadre des procédures judiciaires ou arbitrales en cours est inférieure à 100 millions d'euros. Les principales mesures d'instructions et procédures judiciaires en cours liées à Aéroports de Paris sont les suivantes.

Effondrement d'une partie de la jetée du terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Le 23 mai 2004, une partie du toit de la jetée d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle s'est effondrée, entraînant notamment le décès de quatre personnes et quatre blessés ainsi que la fermeture de cette installation jusqu'en avril 2008. Dans le cadre de la procédure pénale, les magistrats instructeurs ont mis en examen Aéroports de Paris le 27 novembre 2008 pour homicides et blessures involontaires. Les sociétés INGEROP, GTM et Bureau Veritas ont aussi été mises en examen pour les mêmes incriminations. Cette procédure d'instruction est actuellement en cours.

Sur le plan civil, un collège expertal a déposé un rapport définitif le 30 juin 2009 et impute la responsabilité du sinistre à Aéroports de Paris en sa qualité de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre ainsi qu'au titulaire du lot « jetée » et du bureau de contrôle. Les experts ont également rendu leur

rapport sur les préjudices d'Air France-KLM évalués à 46 millions d'euros, d'Elior à 5,1 millions d'euros, d'Aelia à 6,3 millions d'euros et de Phenix Aelia Partenaires à 4 millions d'euros. À ce stade, aucune demande par ces sociétés n'ayant été formulée à l'encontre d'Aéroports de Paris, le droit à réparation des éventuels préjudices n'ayant pas été démontré et la charge finale de l'éventuelle indemnisation restant dépendante de l'appréciation qui sera faite par les tribunaux lorsqu'ils seront saisis, Aéroports de Paris n'est pas en mesure d'évaluer l'impact financier de cet accident sur ses comptes.

Les préjudices d'Aéroports de Paris ont été évalués à 83 millions d'euros.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a engagé une procédure devant le Tribunal administratif de Paris à l'encontre d'AIG, assureur de la police de « Dommages aux biens » concernée par ce sinistre, en contestation de son refus, jugé sans fondement, d'accorder ses garanties pour l'indemnisation des préjudices matériels ne relevant pas de la Police Unique de Chantier (environ 2 millions d'euros hors taxes) et les pertes de loyers sur 24 mois (environ 7,8 millions d'euros hors taxes). La procédure est toujours pendante.

Les ayants droit des personnes physiques victimes du sinistre ont toutes fait l'objet d'une indemnisation par les assureurs.

Requêtes en matières tarifaires

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'État a annulé, sur requête de plusieurs associations de transporteurs aériens, les décisions tarifaires 2006 (période allant du 15 mai 2006 au 31 mars 2007) d'Aéroports de Paris applicables aux seules redevances aéroportuaires, au motif que toutes les règles de procédure n'avaient pas été respectées.

Ces mêmes associations ont déposé le 25 avril 2007 des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007 (période allant du 1er avril 2007 au 31 mars 2008).

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a engagé une nouvelle procédure de fixation des tarifs 2006 et fait de même, par sécurité, pour la procédure de fixation des tarifs 2007. À l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixés avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement établis.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Des recours ont néanmoins été engagés le 15 janvier 2008 par des compagnies aériennes devant le tribunal de commerce de Paris aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Le montant de ces demandes est inférieur à 3 millions d'euros au jour du dépôt du présent document de référence. Le Tribunal de Commerce ne s'est pas encore prononcé sur cette affaire.

Les nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris ont fait l'objet, le 11 janvier 2008, d'un recours en annulation formé devant le Conseil d'État par une association de compagnies aériennes, le SCARA (Syndicat des compagnies aériennes autonomes), qui conteste notamment le caractère rétroactif de ces décisions et le niveau des tarifs. Les décisions tarifaires prises par Aéroports de Paris pour 2008 (période allant du 1er avril 2008 au 31 mars 2009) ont fait l'objet d'un recours en annulation le 25 avril 2008 de la part du SCARA et de la FNAM (Fédération nationale de l'aviation marchande). Par décisions du 19 mars 2010, le Conseil d'État rejette l'ensemble des requêtes précitées. Aéroports de Paris estime que cette décision devrait également rendre sans objet la procédure initiée par les Compagnies devant le Tribunal de Commerce citée plus haut.

Les décisions tarifaires 2009 (période allant du 1er avril 2009 au 31 mars 2010) ont aussi fait l'objet d'un recours en avril 2009 par ces deux organismes. Ce recours n'a pas encore été tranché par le Conseil d'État.

Enfin, suite à la décision implicite de rejet du ministre en charge des transports de la demande du SCARA de mettre fin au contrat de régulation économique conclu entre Aéroports de Paris et l'État le 6 février 2006, ce syndicat a engagé le 27 mars 2009 un recours devant le Conseil d'État car il estime que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles se traduisent par un bouleversement de l'économie de contrat. Cette affaire est toujours pendante.

Aéroport de Paris-Le Bourget - accident 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 d'un 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 définitivement été rejetée par la cour de cassation le 11 septembre 2001. Les ayants droit de cinq des sept passagers ont déposé six requêtes indemnitaires à l'encontre d'Aéroports de Paris et de l'État en 1999 et 2000 devant le tribunal administratif de Paris. Le 15 octobre 2003 et le 18 mai 2005, le tribunal administratif de Paris, dans sept jugements différents, n'a pas retenu la responsabilité d'Aéroports de Paris, et a condamné l'État à verser aux ayants droit, y compris la Caisse de Retraite du Personnel Naviguant Professionnel de l'Aéronautique Civile (CRPNAC), à titre de réparation de leurs préjudices moral et matériel un montant global de plus de 800 000 euros. Les ayants droit des passagers précités et/ou l'État ont interjeté appel des décisions du 15 octobre 2003 en décembre 2003 et de celle du 18 mai 2005 en novembre 2005. La cour d'appel de Paris, dans quatre arrêts du 4 octobre 2006 et dans un autre de mai 2008, a confirmé la mise hors de cause d'Aéroports de Paris. Les quatre premiers arrêts n'ont donné lieu à aucun pourvoi en cassation. Un pourvoi en cassation a été formé devant le Conseil d'État contre la décision de mai 2008. Cette procédure est toujours pendante.

Alpha Flight Services

Le 28 mai 2004, Alpha Flight Services, titulaire d'une convention d'occupation temporaire du domaine public sur l'aéroport de Paris-Orly, a assigné Aéroports de Paris devant le tribunal de commerce de Paris pour perte de chiffre d'affaires, pour un montant de 15 millions d'euros en réparation de son préjudice résultant de pratiques anticoncurrentielles constatées par la Cour de justice européenne le 24 octobre 2002. Le tribunal de commerce de Paris a désigné un expert ayant pour mission de chiffrer le quantum du préjudice de la société Alpha Flight. Un règlement amiable entre les parties a été trouvé en 2009 mettant un terme définitif à cette affaire.

Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et Cegelec/EI IDF/AMEC (réhabilitation de la piste 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle)

Des désordres imputables à l'exécution des travaux de la piste 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ont donné lieu à une expertise judiciaire. Aéroports de Paris estime à 10 millions d'euros le coût de réhabilitation. Aéroports de Paris a engagé, en janvier 2006, contre les groupements Trabet/Valerian SNC/SRTP/SIORAT et Cegelec/EI IDF/AMEC, en leur qualité respectivement de titulaires des marchés de génie civil

et de balisage de la piste, une action indemnitaire. Cette procédure est toujours pendante.

Service Médical d'Aéroports de Paris

Deux conventions du 7 octobre 2009 ont été conclues entre Aéroports de Paris et l'État français concernant la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. L'une porte sur le secours incendie et le prompt secours et l'autre concerne les conditions d'intervention du secours d'urgence sur la plate-forme. Des conventions de même nature sont en cours de négociation concernant l'aéroport de Paris-Orly.

Amiante

Dans le cadre de trois affaires, la faute inexcusable d'Aéroports de Paris pour exposition de ces trois salariés à l'amiante a été reconnue par les juridictions saisies. Toutefois, au regard de l'absence de caractère contradictoire de la procédure mise en œuvre par la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, (i) la reconnaissance de la maladie professionnelle par cette dernière, (ii) ainsi que les conséquences financières de la faute inexcusable ont été déclarées inopposables à Aéroports de Paris. Ces contentieux n'ont donc aucun effet significatif sur la situation financière d'Aéroports de Paris.

Trieur Bagage Est

En septembre 2007, Aéroports de Paris a réceptionné le Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. Cette installation a été mise en exploitation par Aéroports de Paris en octobre 2007. Le TBE a été réalisé par la société Cegelec qui en assure la maintenance.

Aéroports de Paris a appliqué des pénalités de retard à Cegelec en sa qualité de réalisateur. Cegelec à, pour sa part, déposé une réclamation dans laquelle elle conteste les pénalités précitées et estime avoir subi des préjudices financiers pour les conséquences de l'allongement des délais afférents aux essais avant réception.

Parallèlement, suite à des désordres sur certains équipements de l'installation constatée par Aéroports de Paris, une procédure d'expertise judiciaire, aux fins notamment d'établir les causes de ces désordres, les responsabilités et en chiffrer les préjudices éventuels, a été ordonnée par le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise le 9 septembre 2009 à la demande d'Aéroports de Paris. Cette procédure est actuellement en cours.

Affaire du terminal 2G

En août 2006, à la suite d'un appel d'offres, Aéroports de Paris a confié la réalisation du bâtiment du terminal 2G situé sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à la société Hervé. Les travaux de chantier ont débuté en novembre 2006 et ont été réceptionnés le 31 juillet 2008. Le terminal a été mis en service en septembre 2008.

La société Hervé a déposé un projet de décompte final en avril 2009 qui a été contesté par Aéroports de Paris. En décembre 2009 et en janvier 2010, cette société a engagé deux procédures judiciaires devant le Tribunal de grande instance de Paris tendant pour l'une, dans le cadre d'un référé, d'obtenir la condamnation d'Aéroports de Paris au paiement d'une provision de 3,2 millions d'euros au titre du solde du son marché et à la désignation d'une médiation judiciaire ou d'une expertise judiciaire et, pour l'autre, dans le cadre d'une procédure au fond, à la condamnation au paiement de la somme de 11,5 millions d'euros au titre d'une part du solde de son marché et d'autre part de son mémoire en réclamation.

Les deux procédures sont actuellement pendantes devant la juridiction précitée.

CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2009

Les évènements significatifs intervenus entre la date de clôture de l'exercice 2009 et le 18 février 2010, date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration, sont mentionnés à la note 42 de l'annexe aux comptes consolidés figurant au chapitre 20. Les évènements significatifs intervenus entre le 18 février 2010 et la date du dépôt du présent document de référence figurent au chapitre 9 du présent document de référence.

RFA

21 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES

INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL 217
Capital social 217
Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris 218
Titres non représentatifs du capital 218
Capital autorisé mais non émis 219
Autorisations financières soumises à l'assemblée générale mixte prévue le 27 mai 2010 219
Autres titres donnant accès au capital 220
Droits de contrôle spéciaux 220
Informations sur le capital de la Société et celui de ses filiales faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant le placer sous option 220

DISPOSITIONS STATUTAIRES 220
Objet social 220
Organes de gestion 220
Droits attachés aux actions 220
Modification du capital et des droits attachés aux actions 221
Assemblées générales 221
Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle 221
Identification des actionnaires 221
Franchissements de seuils 222

INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL

Capital social

À la date de dépôt du présent document, le capital social d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions de 3 euros, entièrement libérées et toutes de même catégorie, et n'a fait l'objet d'aucune modification en 2009. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur Euronext Paris (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006. Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542,7 millions d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

Aéroports de Paris a été transformée en société anonyme et son capital fixé à 256 084 500 euros, divisé en 85 361 500 actions d'une valeur nominale de 3 euros, en application du décret du 20 juillet 2005. L'évolution du capital au cours des 3 derniers exercices est la suivante :

Date de l'assemblée	Opération	Nombre d'actions émises [1]	Montant de l'augmentation de capital en €	Prime d'émission en €	Montant cumulé du capital en €	Nombre cumulé d'actions
22 mai 2006	Augmentation de capital sans droit préférentiel de souscription [2]	11 959 612	35 878 836	490 344 092	291 963 336	97 321 112
22 mai 2006	Exercice de bons de souscription d'actions [3]	1 639 490	4 918 470	68 858 602	296 881 806	98 960 602

(1) D'une valeur nominale de 3 euros.
(2) Constaté par le Président-Directeur général le 20 juin 2006.
(3) Constaté par le Président-Directeur général le 27 juin 2006.

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme RFA

Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris

Programme de rachat d'actions en vigueur [1]

Le conseil d'administration de la Société a mis en œuvre, à compter du 29 mai 2009, le programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009 dans le cadre d'un contrat de liquidité effectif depuis le 1er janvier 2007 conclu avec Crédit Agricole Cheuvreux [2]. La somme de 10 millions d'euros a été affectée par le conseil d'administration au compte de liquidité.

Depuis le 29 mai 2009, aucune position n'a été ouverte, à l'achat comme à la vente, par l'utilisation de produit dérivé dans le cadre du programme de rachat d'actions.

Ce programme prendra fin au plus tard le 28 novembre 2010, qui correspond au terme d'une période de dix-huit mois à compter de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009, sauf adoption par l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 du programme de rachat d'actions décrit ci-après.

Descriptif du programme de rachat d'actions soumis à l'approbation de l'assemblée générale mixte prévue le 27 mai 2010

Le conseil d'administration du 18 février 2010 a soumis à l'approbation de l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 une résolution (7e résolution) pour donner autorisation au conseil d'administration à l'effet d'opérer sur les actions de la Société.

En application des articles 241-2 et 241-3 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, ainsi que du règlement européen n° 2273/2003, la Société présente ci-après le descriptif du programme de rachat d'actions qui sera ainsi soumis au vote des actionnaires.

Part maximale du capital susceptible d'être acheté par la Société : 5 % du nombre d'actions composant le capital de la Société (à titre indicatif 4 948 030 actions au 31 décembre 2009) à la date du rachat ; le total des actions détenues à une date donnée ne pourra dépasser 10 % du capital social de la Société existant à la même date.

Objectifs du programme :

- animer le marché secondaire ou 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 ;
- attribuer des actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise et de la mise en œuvre du Plan d'Épargne d'Entreprise dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ;
- annuler les actions rachetées, sous réserve d'une autorisation par l'assemblée générale extraordinaire ;
- remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière ;
- conserver et remettre des actions (à titre de paiement, d'échange ou d'apport) dans le cadre d'opérations de croissance externe ;
- 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.

Les titres rachetés et conservés par Aéroports de Paris seront privés de leurs droits de vote et ne donneront pas droit au paiement du dividende. L'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourront être réalisés à tout moment et par tous moyens, en une ou plusieurs fois, 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 contrats financiers 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.

La Société pourra, dans le cadre de la présente autorisation, acquérir les titres dans la limite d'un prix d'achat maximal par action est égal à 110 euros, hors frais d'acquisition. Le montant maximal affecté à la réalisation du programme est de 400 millions d'euros.

Durée du programme : dix-huit mois à compter du 27 mai 2010, soit jusqu'au 27 novembre 2011.

Mise en œuvre du programme : Le conseil d'administration du 18 février 2010 a décidé, sous la condition suspensive de l'approbation par l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 du projet de résolution relatif à l'autorisation à donner au conseil d'administration à l'effet d'opérer sur les actions de la Société (7e résolution), de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions autorisé par ladite assemblée dans le cadre du contrat de liquidité conclu entre Aéroports de Paris et un prestataire de service d'investissement, à savoir, à la date de dépôt du présent document de référence, Rothschild & Cie Banque. La somme de 10 millions d'euros resterait affectée à cet objectif.

Titres non représentatifs du capital

Aucun autre instrument financier non représentatif de capital est en circulation à la date du dépôt du présent document de référence.

L'encours de la dette obligataire d'Aéroports de Paris s'élève à 2 185 millions d'euros au 31 décembre 2009. Le détail des emprunts obligataires est fourni en note 31 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

(1) Au jour du dépôt du présent document de référence.

(2) Ce contrat a pris fin le 28 décembre 2009. Un contrat de liquidité conclu avec Rothschild & Cie Banque est effectif depuis le 4 janvier 2010.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Capital autorisé mais non émis

Autorisations d'augmenter et de réduire le capital en vigueur à la date de dépôt du présent document de référence

	Titres concernés	Montant nominal maximal d'augmentation de capital
1.	Émissions avec droit préférentiel (DPS) *Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues* (1)	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
2.	Émissions sans DPS *Augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues*	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
3.	Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans DPS	15 % d'une augmentation de capital avec ou sans DPS, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
4.	Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres	150 millions d'euros
5.	Émissions réservées au personnel *Adhérents de plans d'épargne*	5,2 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
6.	Augmentation de capital en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société	150 millions d'euros, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
7.	Augmentation de capital en vue de rémunérer des apports en nature	10 % du capital social au moment de l'émission, ce montant maximal global s'imputant sur le montant nominal maximal global de 150 millions d'euros
8.	Réduire le capital social par annulation d'actions	10 % du capital social par périodes de 24 mois

(1) L'assemblée générale mixte des actionnaires du 28 mai 2008 a par ailleurs fixé à 500 millions d'euros le plafond d'émission de valeurs mobilières représentatives de créances, que ces valeurs mobilières soient émises avec ou sans DPS.

Ces autorisations ont toutes été données au conseil d'administration par les actionnaires lors de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008. Elles ont une durée de 26 mois à compter de l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008 (échéance en juillet 2010). À la date de dépôt du présent document de référence, aucune de ces délégations n'a été utilisée.

Autorisations financières soumises à l'assemblée générale mixte prévue le 27 mai 2010

Le tableau ci-après résume les autorisations financières à conférer au conseil d'administration par l'assemblée générale mixte prévue le 27 mai 2010. Ces différentes autorisations financières remplacent, à compter du jour de leur approbation par l'assemblée, le cas échéant pour leur partie non engagée, celles accordées antérieurement ayant le même objet.

	Objet	Durée/Échéance de l'autorisation	Plafond global ou montant nominal maximal (en millions d'euros ou en pourcentage)
1.	Émissions avec maintien du droit préférentiel de souscription (DPS) *(résolution n° 8)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 150 (1) Émission de titres de créance : 500 (2)
2.	Émissions avec suppression du DPS par offre au public *(résolution n° 9)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 60 (1) Émission de titres de créance : 500 (2)
3.	Émissions avec suppression du DPS par une offre par placement privé *(résolution n° 10)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 60 (1) (3) Émission de titres de créance : 500 (2)
4.	Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans maintien du DPS *(résolution n° 11)*	26 mois/ Juillet 2012	Augmentation de capital : 15 % du capital (1) (4)
5.	Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres *(résolution n° 12)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 150
6.	Émissions réservées aux adhérents à un Plan d'Épargne d'Entreprise *(résolution n° 13)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 5,2 (1)
7.	Augmentation de capital en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société *(résolution n° 14)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 150 (1) Émission de titres de créance : 500 (2)
8.	Augmentation de capital en vue de rémunérer des apports en nature *(résolution n° 15)*	26 mois/ juillet 2012	Augmentation de capital : 10 % du capital social (1)
9.	Réduire le capital par annulation d'actions *(résolution n° 16)*	26 mois/ juillet 2012	10 % du capital social par périodes de 24 mois

(1) Avec imputation sur le plafond global d'augmentation de capital de 150 millions d'euros de nominal.
(2) Avec imputation sur le plafond global d'émission de titres de créance de 500 millions d'euros de nominal.
(3) Avec imputation sur le plafond d'augmentation de capital avec suppression de DPS de 60 millions d'euros de nominal visé au point 2.
(4) Avec, pour une émission avec suppression de DPS, imputation sur le plafond d'augmentation de capital de 60 millions d'euros de nominal visé au point 2.

Autres titres donnant accès au capital

Il n'existe actuellement aucun titre donnant accès au capital de la Société.

Droits de contrôle spéciaux

Aucune action de la Société ne confère de droits spéciaux à son détenteur. Voir également le paragraphe du chapitre 21 « Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle ».

Informations sur le capital de la Société et celui de ses filiales faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant le placer sous option

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société.

Pour une description de l'accord contractuel conclu entre Aéroports de Paris et Aelia, filiale du groupe Lagardère Services, voir le chapitre 6 « Société de Distribution Aéroportuaire – Présentation ».

Pour une description de l'accord contractuel conclu entre Aéroports de Paris et The Nuance Group, voir le chapitre 6 « Duty Free Paris ».

Pour une description des accords contractuels conclus entre d'une part Aéroports de Paris et d'autre part Altaréa et Foncière des Régions, voir le chapitre 6 « Stratégie de l'activité immobilière – Paris-Orly ».

Pour une description des accords contractuels conclus entre Aéroports de Paris et Foncière Ariane SAS, une filiale de GE Capital Real Estate France, voir le chapitre 9 « Continental Square ».

DISPOSITIONS STATUTAIRES

Objet social

En application de l'article 2 des statuts, la Société a pour objet, en France et à l'étranger :

- d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires ;
- de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle ;
- de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers ou immobiliers qu'elle détient ou utilise ;
- de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés ;
- de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière ;
- généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.

Organes de gestion

Voir chapitres 14 et 16.

Droits attachés aux actions

En application de l'article 11 des statuts, chaque action donne droit, dans les bénéfices et l'actif social, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

En outre, elle donne droit au vote et à la représentation dans les assemblées générales, dans les conditions et sous les restrictions légales, réglementaires et statutaires. Ainsi, dans toutes les assemblées générales, chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions libérées des versements exigibles, sans autres limitations que celles qui pourraient résulter des dispositions légales. Il n'existe pas de clause statutaire prévoyant un droit de vote double ou multiple en faveur des actionnaires d'Aéroports de Paris.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions de l'assemblée générale.

Les actionnaires ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports.

Les héritiers, créanciers, ayants droit ou autres représentants d'un actionnaire ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer dans les actes de son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, en cas d'échange, de regroupement ou d'attribution d'actions, ou en conséquence d'augmentation ou de réduction de capital, de fusion ou autre opération sociale, les propriétaires d'actions isolées ou en nombre inférieur à celui requis ne peuvent exercer ce droit qu'à la condition de faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente d'actions nécessaires.

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.

Assemblées générales

Convocation aux assemblées

Conformément à l'article 20 des statuts, les assemblées générales ordinaires et extraordinaires et, le cas échéant, les assemblées spéciales, sont convoquées, se réunissent et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu, y compris dans un autre département, indiqué dans l'avis de convocation.

Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit d'assister aux assemblées générales de la Société et de participer aux délibérations, personnellement ou par mandataire. Le droit des actionnaires de participer aux assemblées générales ordinaires ou extraordinaires est subordonné à l'enregistrement comptable des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte 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.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, faire remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et exiger la production de ces cartes pour l'accès à l'assemblée générale.

Si le conseil d'administration le décide au moment de la convocation de l'assemblée, les actionnaires pourront participer à l'assemblée par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions et suivant les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Tout actionnaire peut se faire représenter dans les conditions légales. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales. L'actionnaire ayant voté par correspondance n'a plus la possibilité de participer directement à l'assemblée ou de s'y faire représenter.

Les propriétaires de titres mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce (propriétaires qui n'ont pas leur domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du Code civil) peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la loi, par un intermédiaire inscrit.

Règles applicables à la modification des statuts

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs stipulations. Elle ne peut, toutefois, augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve des opérations résultant d'un regroupement d'actions régulièrement effectuées. Sous la même réserve, elle statue à la majorité des deux tiers des voix des actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance.

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'État la majorité du capital social ».

Identification des actionnaires

Conformément à l'article 9 des statuts et au Code de commerce, les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires. Les actions peuvent être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire est tenu de déclarer sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui, dans les conditions légales et réglementaires.

Les dispositions des alinéas ci-dessus seront également applicables aux autres valeurs mobilières émises par la Société.

La Société est en droit, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution, et l'adresse des détenteurs de titres au porteur conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'entre eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés. La Société, au vu de la liste transmise par l'organisme susmentionné, à 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.

Franchissements de seuils

Les actions de la Société sont librement négociables sous réserve des dispositions légales et réglementaires.

L'article 9 des statuts de la Société prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, directement ou indirectement, un nombre de titres correspondant à 1 % du capital ou des droits de vote de la Société est tenue, dans les cinq jours de bourse à compter de l'inscription des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à la Société, par lettre recommandée avec accusé de réception, le nombre total d'actions, de droits de vote et de titres donnant accès au capital qu'elle possède.

L'intermédiaire inscrit comme détenteur des titres conformément au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, sans préjudice des obligations des propriétaires des titres, d'effectuer les déclarations prévues au présent article.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les conditions ci-dessus, chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse, quelle qu'en soit la raison jusqu'au seuil de 5 % prévu à l'article L. 233-7 du Code de commerce. À compter du franchissement du seuil de 5 % précité, une déclaration doit être effectuée dans les 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.

En cas d'inobservation des stipulations ci-avant, le ou les actionnaires concernés sont, dans les conditions et limites fixées par la loi, privés du droit de vote afférent aux titres dépassant les seuils soumis à déclaration, dans la mesure où un ou plusieurs actionnaires détenant au moins 3 % du capital ou des droits de vote en font la demande lors de l'assemblée générale.

Par ailleurs, en vertu des dispositions du Code de commerce, 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 % ou 66 2/3 %, 90 % et 95 % du capital existant ou des droits de vote de la Société, doit en informer la Société et l'AMF par lettre en indiquant le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle détient, au plus tard avant la clôture des négociations du 4e jour suivant le jour du franchissement du seuil de participation. Les franchissements de seuil déclarés à l'AMF sont rendus publics par cette dernière. Ces informations sont également transmises, dans les mêmes délais et conditions, lorsque la participation en capital ou en droits de vote devient inférieure aux seuils visés ci-avant. L'ordonnance n° 2009-105 du 30 janvier 2009, modifiant le Code du commerce, a complété ce régime des déclarations des franchissements de seuil notamment en l'étendant à certains produits financiers dérivés et en renforçant l'obligation d'information.

À défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions légales 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.

22 CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants autres que ceux conclus dans le cadre normal des affaires auxquels Aéroports de Paris ou tout autre membre du Groupe est partie sont les suivants :

- le contrat de régulation économique (voir le chapitre 19 « Relations avec des apparentés ») ;
- une convention conclue le 30 mars 2006 (voir le chapitre 19 « Relations avec des apparentés ») ;
- la convention conclue le 27 juillet 2007 entre l'État et Aéroports de Paris fixant les conditions selon lesquelles Aéroports de Paris met à disposition de l'État et de ses services les terrains et immeubles, ainsi que diverses natures de prestations afin qu'il puisse réaliser ses missions de service public (voir le rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés pour l'exercice clos le 31 décembre 2009 qui figure en annexe 1) ;
- l'ensemble contractuel relatif à la coopération industrielle avec Schiphol Group comprenant principalement : l'accord de coopération industrielle conclu le 14 novembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrit au chapitre 6 « Partenariat avec Schiphol Group »), le pacte d'actionnaires relatif à Aéroports de Paris conclu le 1er décembre entre l'État français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris (décrit au chapitre 18 « Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique »), le pacte d'actionnaires relatif à Schiphol Group conclu le 1er décembre entre Aéroports de Paris, Schiphol Group, l'État hollandais, la ville d'Amsterdam et la ville de Rotterdam décrit (décrit au chapitre 6) et l'*Exit Agreement* conclu le 1er décembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrit au chapitre 18).

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

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

Non applicable.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
A

24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

Les communiqués de la Société et les documents de référence comprenant notamment les informations financières historiques sur la Société déposées ou enregistrées auprès de l'AMF sont accessibles sur le site Internet de la Société à l'adresse suivante : www.aeroportsdeparis.fr, et une copie peut en être obtenue au siège de la Société, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris.

L'annexe 4 reprend l'ensemble des informations rendues publiques par Aéroports de Paris au cours de 12 derniers mois, en application de l'article 222-7 du Règlement général de l'AMF.

Les statuts de la Société ainsi que les procès-verbaux d'assemblées générales, les comptes sociaux et consolidés, les rapports des Commissaires aux comptes et tous autres documents sociaux peuvent être consultés, conformément au Code de commerce, sur support papier, au siège social de la Société.

Relations Investisseurs

Florence Dalon

Responsable des Relations Investisseurs

invest@adp.fr

Adresse : 291 boulevard Raspail, 75014 Paris.

Téléphone : + 33 (0)1 43 35 70 58

25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Les informations concernant les entreprises dans lesquelles la Société détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats figurent au chapitre 6.

A1 ANNEXE 1 RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS

Exercice clos le 31 décembre 2009

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 et engagements mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimées nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des Commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

1. Conventions conclues avec l'État

1.1 Convention relative à la lutte contre l'incendie et au secours aux personnes sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Personne concernée

L'État, représenté par le Préfet de Police de la zone de Défense de Paris, et le Préfet de Seine-Saint-Denis.

Nature et objet

Définition des modalités selon lesquelles Aéroports de Paris apporte son concours opérationnel à l'exercice des missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de la séance du 18 juin 2009, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention portant sur le concours apporté par Aéroports de Paris à l'exercice des missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

La convention prévoit que les moyens matériels et humains d'Aéroports de Paris pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) pourront concourir à la lutte contre l'incendie hors aéronefs et au secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle sous l'autorité et le commandement de l'État et qu'un centre de réception et de traitement des appels d'urgence spécifique à l'emprise de l'aérodrome sera installé dans les locaux d'Aéroports de Paris affectés au SSLIA. L'État garantit Aéroports de Paris contre tout recours de tiers à son encontre dans le cadre de l'exécution de cette mission.

Le concours apporté par Aéroports de Paris se fait à titre gratuit, sans augmentation des charges exposées au titre du SSLIA, sauf compensation du surcoût par l'État.

La présente convention prend effet pour une durée de trois ans à compter du 20 octobre 2009, tacitement prorogeable par périodes successives de trois ans.

1.2 Convention d'aide médicale urgente

Personne concernée

L'État, représenté par le Préfet de Seine-Saint-Denis, l'Agence régionale d'Hospitalisation d'Île-de-France et l'Assistance publique des Hôpitaux de Paris (APHP).

Nature et objet

Définition des modalités de participation d'Aéroports de Paris aux secours médicaux d'urgence sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de la séance du 18 juin 2009, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention portant sur le concours apporté par Aéroports de Paris à l'aide médicale urgente. La convention a pour objectif de définir la participation des services d'Aéroports de Paris à l'aide médicale urgente (modalités, effectif, moyens mis à disposition).

En contrepartie, l'APHP garantit la couverture en responsabilité des médecins correspondants du SAMU, salariés d'Aéroports de Paris.

La présente convention prend effet pour une durée de trois ans à compter du 20 octobre 2009.

1.3 Protocole transactionnel portant sur un projet de construction d'un centre de rétention administrative

Personne concernée

L'État, représenté par le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales.

Nature et objet

Protocole transactionnel relatif à la réalisation par Aéroports de Paris de travaux de déviation de la route de service sur l'aéroport Paris-Orly pour un projet de construction d'un centre de rétention administrative.

Modalités

Votre conseil d'administration du 22 octobre 2009 a autorisé la conclusion d'un protocole transactionnel permettant de traiter le règlement des travaux de dévoiement de la route.

Le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales a versé pour solde de tout compte 199 milliers d'euros auxquels s'ajoutent des intérêts moratoires pour 27 milliers d'euros.

2. Conventions conclues avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

2.1. Convention conclue avec le pool RATP/Courriers de l'Île-de-France (CIF) pour la desserte de la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et l'exploitation de la ligne 349

Personne concernée

Les administrateurs concernés sont Monsieur Pierre GRAFF et l'État, représenté par Rémy RIOUX.

Nature et objet

Définition des modalités d'exécution du service de la ligne 349 desservant la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle ainsi que les conditions de versement de la contribution d'Aéroports de Paris à l'équilibre financier de cette ligne.

Modalités

Lors de la séance du 18 juin 2009, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention faisant suite à une convention précédente arrivée à échéance en janvier 2008. Cette convention définit les modalités d'exécution du service (consistance, qualité du service) ainsi que les conditions de versement d'une subvention d'équilibre par Aéroports de Paris au CIF qui exploite la ligne 349 en *pool* avec la RATP.

Le terme de cette convention est fixé au 31 décembre 2010.

La subvention d'équilibre versée par Aéroports de Paris au titre de l'exercice 2009 s'élève à 350 milliers d'euros.

2.2. Convention conclue avec la RATP et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) portant sur la ligne de tramway reliant Villejuif à Athis-Mons

Personne concernée

Les administrateurs concernés sont Monsieur Pierre GRAFF et l'État, représenté par Rémy RIOUX.

Nature et objet

Définition du tracé, des principes de desserte et du financement du tramway reliant Villejuif à Athis-Mons, ainsi que du droit de superficie accordé à la RATP sur le domaine appartenant à Aéroports de Paris pour l'exploitation dudit tramway.

Modalités

Votre conseil d'administration du 18 juin 2009 a autorisé la conclusion d'une convention tripartite avec la RATP et le STIF relative à la ligne de tramway Villejuif - Athis-Mons.

La convention a pour objet de :

- définir le tracé et les principes de desserte, y compris l'implantation des stations du tramway sur l'aéroport de Paris-Orly ;
- octroyer à la RATP, à titre gratuit, un droit de superficie pour la durée d'exploitation du tramway ;
- préciser que l'intégralité des études et travaux relatifs à la construction de la ligne du tramway et au rétablissement des voiries et aménagements urbains sur l'aéroport de Paris-Orly est financée par la RATP ;
- répartir entre Aéroports de Paris et la RATP le financement des études et travaux de dévoiement et/ou de protection des réseaux existants en fonction des voies ouvertes ou non à la circulation publique.

Cette convention n'a pas eu d'impact financier au titre de l'exercice 2009.

CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS APPROUVÉS AU COURS D'EXERCICES ANTÉRIEURS DONT L'EXÉCUTION S'EST POURSUIVIE DURANT L'EXERCICE

Par ailleurs, en application du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et engagements suivants, approuvés au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

1. Conventions conclues avec l'État

1.1. Convention cadre conclue avec l'État, en application de l'article 43 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris

Nature et objet

Définition du cadre et des principales conditions dans lesquelles Aéroports de Paris, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'État, représenté par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables - Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Modalités

Votre conseil du 27 septembre 2007 a autorisé la signature d'une convention cadre avec l'État. Cette convention définit et précise les conditions de mise à disposition par Aéroports de Paris, en application de l'article 43 du cahier des charges, de biens immobiliers, utilisés par les services de Gendarmerie des transports aériens (« GTA »), de la Direction des douanes et impôts indirects ou de la police de l'air et des frontières (« PAF ») pour l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire.

Elle prévoit ainsi :

- la mise à disposition gratuite des terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments transférés à l'État en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 ;
- la location de terrains, bâtiments, locaux et places de stationnement moyennant un abattement de 20 % sur les locaux hors terminaux, 40 % pour les locaux situés dans le terminal 2E, 10 % sur les parcs de stationnement et 10 % sur les terrains ;
- la mise à disposition gratuite de deux terrains situés à Paris-Orly et 3 terrains situés à Paris-Charles De Gaulle, moyennant leur restitution respective avant le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2012 ;
- le remboursement par la DGAC à Aéroports de Paris des loyers dus au titre des terrains, locaux et places de stationnement occupés jusqu'au 31 décembre 2007.

Le détail et les conditions financières des baux et avenants conclus en application de cette convention, y compris de ceux signés en 2009, sont présentés en annexe 1.

1.2. Baux civils conclus avec l'État

Nature et objet

Baux civils.

Modalités

Lors de ses séances des 19 septembre 2006, 21 décembre 2006 et 30 août 2007, votre conseil d'administration a autorisé la signature par le Président-Directeur général de baux civils, avec l'État, représenté par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie (Direction générale des douanes et des droits indirects) et le ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police nationale) en application des protocoles des 18 et 20 juillet 2005.

Ces protocoles s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2009 et prévoient la mise à disposition de locaux moyennant le versement de loyers fixés sur la base de conventions pluriannuelles. Ces loyers, découlant des protocoles des 18 et 20 juillet 2005, prévoient des conditions financières dérogatoires au tarif général d'Aéroports de Paris, correspondant à des abattements sur lesdits loyers. Ces abattements s'élèvent à 60 % sur les loyers des locaux et à 20 à 50 % sur les loyers des parcs de stationnement (en fonction de leur localisation).

Le détail et les conditions financières de ces conventions, y compris les baux et avenants signés en 2009, sont présentés en annexe 2.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre conseil d'administration a en outre autorisé la conclusion d'un bail civil avec l'État portant sur des locaux affectés aux services de l'Inspection du Travail de la Direction régionale du travail des transports, aujourd'hui rattachés à la Direction régionale de l'emploi et de la formation professionnelle (DRTEFP). Le bail a été conclu pour une durée de 8 ans jusqu'au 5 juillet 2015.

L'indemnité forfaitaire reçue sur l'exercice, au titre de la location du bâtiment et des accès aux emplacements de stationnement, s'élève à 48 174 euros HT (y compris charges locatives).

1.3. Contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés (ORS), conclu entre Aéroports de Paris, l'État et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'ORS dans le cadre de l'introduction en bourse de votre société

Nature et objet

Protocole d'accord relatif à la mise en œuvre de l'Offre Réservée aux salariés.

Modalités

Dans le cadre de l'ouverture de capital de votre société, votre conseil d'administration du 30 mai 2006 a autorisé la conclusion d'un contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, entre votre société, l'État 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 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

1.4. Conventions conclues avec l'État dans le cadre des transferts d'actifs en application de l'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005

Nature et objet

Conventions autorisant le transfert d'actifs de votre société à l'État.

Modalités

Votre conseil d'administration du 19 septembre 2006 a autorisé la signature de trois conventions avec l'État, représenté par la Direction dénérale 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'État 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'État à votre société, liés aux investissements réalisés.

En 2007, trois conventions conclues avec la Direction dénérale des douanes et droits indirects, la Direction de la police nationale et la Direction de la police nationale avaient entraîné le versement des montants respectifs suivants : 1 365 milliers d'euros, 2 711 milliers d'euros et 873 milliers d'euros.

En 2008 et 2009, aucune convention n'a été conclue.

1.5. Convention cadre conclue avec l'État, représenté par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, en application de l'article 36 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris

Nature et objet

Définition des différentes natures de prestations qu'Aéroports de Paris fournira en application de l'article 36 de son cahier des charges, à titre transitoire à la Direction des services de navigation aérienne (« DSNA ») ainsi que des modalités techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront fournies.

Modalités

Dans le cadre de la continuité et de la bonne gestion de la mission de prestataire de service de navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes gérés par votre société, et en application de l'article 36 du cahier des charges de votre société, l'État a décidé, à titre transitoire, de confier à Aéroports de Paris certains services d'intérêt économique général, définis à l'article 36 dudit cahier des charges.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre conseil a autorisé la signature d'une convention avec l'État. Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007, avec effet rétroactif au 1er janvier 2007. Elle définit les natures de prestations et les conditions techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront rendues. Il s'agit de mise à disposition de biens immobiliers, de prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de prestations de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle), de prestations de formation générale.

La convention est conclue pour une durée de 15 ans, renouvelable une fois tacitement pour 15 ans. Elle ne pourra excéder le 21 juillet 2035.

Aéroports de Paris est rémunéré en fonction des coûts engagés pour les différentes prestations. Conformément au protocole financier signé le 26 août 2009, en application de cette convention cadre, votre société a facturé à l'État, au titre de l'exercice 2009, un montant de 23 327 milliers d'euros TTC au titre des prestations rendues.

1.6. Convention de licence de marques conclue entre Aéroports de Paris et l'État, représenté par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer - Direction des transports ferroviaires et collectifs

Nature et objet

Octroi à l'État d'une licence d'exploitation de la marque « CDG Express », gratuite et non exclusive.

Modalités

Votre conseil du 24 janvier 2007 a autorisé la signature d'une convention de licence d'utilisation de marque au profit de l'État. Cette convention a été signée le 31 janvier 2007. Elle expirera à la première des deux dates suivantes :

- six mois après la date de publication du décret approuvant la délégation de service public relative au projet CDG Express ;
- 31 décembre 2010.

1.7. Contrat de communication et de licence d'exploitation des études faites dans le cadre du GIE CDG Express

Nature et objet

Octroi à l'État, représenté par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer - Direction des transports ferroviaires et collectifs, d'une licence gratuite et non exclusive, d'utilisation d'études réalisées par ou pour le compte du GIE CDG Express et dont RFF, la SNCF et Aéroports de Paris sont copropriétaires.

Modalités

Votre conseil du 14 mars 2007 a autorisé la passation d'un contrat entre l'État, la Société Nationale des Chemins de Fer (« SNCF »), Réseau Ferré de France (« RFF ») et votre société concernant les études réalisées dans le cadre du GIE CDG Express. Cette convention a été conclue le 6 avril 2007, pour une durée de trois ans, reconductible tacitement par période de trois années, jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la délégation de service public relative au projet.

1.8. Mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment 517 de l'aéroport Paris-Orly

Nature et objet

Contrat de mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment 517 et du terrain attenant à usage de parking.

Modalités

Votre conseil du 30 octobre 2008 a autorisé la signature d'un acte de vente relatif au bâtiment 517 de Paris-Orly entre votre société et l'État, représenté par le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique - Direction générale des douanes et des droits indirects

et la mise à disposition consécutive, à titre gratuit, du terrain d'assiette et du terrain attenant à usage de parking. Suite à la cession du bâtiment intervenue en 2008, un contrat de bail entre l'État et Aéroports de Paris a été conclu à cet effet pour une durée de 30 ans renouvelable par tacite reconduction par périodes d'une durée équivalente et dans la limite de 99 ans.

1.9. Convention d'actionnaires entre la République française et NV Luchthaven Schiphol

Nature et objet

Pacte d'actionnaires relatif à la société Aéroports de Paris signé entre l'État, représenté par le ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi et NV Luchthaven Schiphol.

Modalités

Dans le cadre du projet de coopération partenariale et industrielle entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et Aéroports de Paris, votre conseil du 14 novembre 2008 a autorisé la signature d'un pacte d'actionnaires entre l'État, Schiphol Group en présence d'Aéroports de Paris. La signature de ce pacte est intervenue le 1er décembre 2008.

2. Convention conclue avec Monsieur François Rubichon

2.1 Indemnités de ruptures de mandat de Directeur général délégué

Nature et objet

Attribution, selon des critères de performance, d'une indemnité de départ à Monsieur François RUBICHON en cas de cessation du mandat par révocation ou non reconduction

Modalités

Lors de sa séance du 11 mars 2009, votre conseil d'administration a autorisé la modification de la convention conclue le 13 mars 2008 entre Monsieur François RUBICHON et Aéroports de Paris, prévoyant, au cas où il serait mis fin au mandat de Directeur général délégué de Monsieur François RUBICHON, soit par révocation, soit par non reconduction de son mandat venu à échéance, le versement d'une indemnité.

Votre conseil d'administration du 15 juillet 2009 a confirmé la convention du 13 mars 2008 modifiée le 1er juillet 2009 lors du renouvellement du mandat de Monsieur François RUBICHON.

L'indemnité correspond à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs cibles annuels fixés par le conseil d'administration, pour la détermination de la part variable de rémunération. Ce taux moyen résulte des trois derniers exercices passés, dont les comptes ont été arrêtés par le conseil.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 1er mars 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit	ERNST & YOUNG et Autres
Département de KPMG S.A.	
Bernard Cattenoz	Alain Perroux
Associé	*Associé*

Annexe 1 (Application de la convention cadre du 26 octobre 2007)

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice

	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Durée	Loyer comptabilisé en 2009 (en euros)	Refacturation des charges et taxes en 2009 (en euros)	Conditions financières
Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables	Paris-Orly	673	21CI0440	5 ans	119 885	24 293	Abattement de 20 % sur le loyer
	Paris-Orly	Terrains des bâtiments 668, 673 et 690	21CI0439	7 ans et 5 mois (1)	0,00	1 345	Mise à disposition gratuite
	Paris-Roissy	3630	31CI0540	5 ans	58 129	24 945	Abattement de 20 % sur le loyer
	Paris-Roissy	3520 darse A	31CI0541	5 ans	48 549	30 653	Abattement de 20 % sur le loyer
	Paris-Roissy	Terrain du bâtiment 3954	31CI0578	5 ans	56 480	0,00	Abattement de 10 % sur le loyer
	Paris-Roissy	Terrain du bâtiment 3955	31CI0579	4 ans et 5 mois (1)	0,00	0,00	Mise à disposition gratuite

(1) Prise d'effet au 22 juillet 2005.

Nouveaux baux conclus sur l'exercice 2009

	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2009 (en euros)	Refacturation des charges et taxes en 2009 (en euros)	Conditions financières
Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables	Paris-Roissy	5740	31CI0580	54 328	20 127	Abattement de 20 % sur le loyer
	Paris-Roissy	1261 P	31CI0563	5 022	2 929	Abattement de 40 % sur le loyer et 10 % sur l'emplacement parking
	Paris-Le Bourget	Terrain du bâtiment 406	41CI0045	15 727	0	Abattement de 10 % sur le loyer
	Toussus	Terrain du bâtiment 127	41CI0013	21 212	0	Abattement de 10 % sur le loyer

Annexe 2 (Application des protocoles des 18 et 20 juillet 2005)

	Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice					
	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2009 (en euros)	Refacturation des charges et taxes en 2009 (en euros)	Conditions financières
Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie Direction générale des douanes et des droits indirects	Paris-Orly	288	21CI0259	139 242	133 571	Abattements de 60 % et 22 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Orly	351	21CI0260	4 040	5 174	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Orly	402	21CI0232	44	28	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (1)
	Paris-Orly	400	21CI0241	178 878	86 076	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (1)
	Toussus	11	54CI0005	3 217	1 966	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3609	31CI0297	91 702	54 710	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3700	31CI0295	95 155	56 525	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3520	31CI0296	26 142	26 373	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	7595	31CI0302	23 630	16 371	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	7610	31CI0301	73 554	43 363	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1100	31CI0290	96 051	72 009	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (2)
	Paris-Roissy	1400 et 1401	31CI0291	64 248	57 982	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1192P	31CI0292	2 953	2 432	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1200 ABCD	31CI0157	340 231	197 094	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1200 E	31CI0172	203 959	77 433	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (1)
	Paris-Roissy	1200 F	31CI0171	77 868	45 067	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (1)
	Paris-Roissy	1261P	31CI0175	40 010	21 290	Abattements de 60 % et 20 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3417	31CI0395	10 669	8 782	Abattement de 60 % sur le loyer (3)
	Paris-Roissy	3416	31CI0515	64 960	46 048	Abattement de 60 % sur le loyer (4)
	Paris-Roissy	1233 (S3)	31CI0599	15 853	5 667	Abattement de 60 % sur le loyer
	Paris-Le Bourget	402	41CI0020	2 651	0	Abattement de 60 % sur le loyer Absence de charges refacturées

(1) Avenants autorisés par le conseil d'administration du 30 août 2007.
(2) Avenant avec effet au 19 mars 2007 autorisé par le conseil d'administration du 30 août 2007.
(3) Prise d'effet de la convention au 30 mars 2007, autorisée par le conseil d'administration du 24 janvier.
(4) Prise d'effet au 10 septembre 2007 autorisé par le conseil d'administration du 30 août 2007.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 A

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice

	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2009 (en euros)	Refacturation des charges et taxes en 2009 (en euros)	Conditions financières
Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales	Paris-Orly	400	21CI0240	396 742	208 801	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (1)
	Paris-Orly	400	21CI0242	8 961	4 370	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Orly	402	21CI0233	36	23	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Orly	820	21CI0381	3 102	1 086	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement complémentaire de 14 000 € HT par an (2)
	Paris-Roissy	5720	31CI0299	8 711	12 164	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	5740	31CI0300	17 257	15 937	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	6197	31CI0304	59 315	1 414	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006 (3)
	Paris-Roissy	1100	31CI0293	77 675	58 751	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1400 et 1401	31CI0294	12 079	11 617	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1200 ABCD	31CI0156	145 602	102 434	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1200 E	31CI0174	129 042	50 520	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1200 F	31CI0173	88 907	48 458	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Le Bourget	58	41CI0022	14 865	9 081	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Le Bourget	120	41CI0023	10 273	6 276	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3457C	31CI0226	17 879	7 701	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3421	31CI0298	11 198	9 219	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	3312	31CI0347	26 910	13 518	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris-Roissy	1233 (S3)	31C0I0590	26 642	12 981	Abattement de 60 % sur le loyer

(1) Avenants autorisés par le conseil d'administration du 30 août 2007.
(2) Prise d'effet de la convention au 5 novembre 2007 autorisé par le conseil d'administration du 24 mai 2007.
(3) Avenant avec effet au 18 avril 2007 autorisé par le conseil d'administration du 30 août 2007.

	Avenants signés sur l'exercice sur baux existants			
	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Avenant
Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique (en remplacement du ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie) - Direction générale des douanes et des droits indirects	Paris-Orly	402	21CI0232	N° 2
	Paris-Orly	400	21CI0241	N° 6
	Paris-Orly	288	21CI0259	N° 1 et N° 2
	Paris-Roissy	1200 E	31CI0172	N° 3

	Nouveaux baux conclus sur l'exercice 2009					
	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2009 (en euros)	Refacturation des charges et taxes en 2009 (en euros)	Conditions financières
Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique (en remplacement du ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie) - Direction générale des douanes et des droits indirects	Paris-Roissy	1200 G	31CI0686	6 556	3 970	Abattement de 60 % sur le loyer
Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales	Paris-Roissy	3418	31CI0654	9 504	8 106	Abattement de 60 % sur le loyer
	Paris-Roissy	1200 G	31CI0685	13 461	12 048	Abattement de 60 % sur le loyer
	Paris-Le Bourget	48	41CI0053	8 612	927	Abattement de 60 % sur le loyer
	Toussus	201	54CI0014	18 350	0	Abattement de 60 % sur le loyer
	Toussus	202	54CI0015	3 374	0	Abattement de 60 % sur le loyer

A2 ANNEXE 2 RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LA COMPOSITION, LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AINSI QUE SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES MISES EN PLACE PAR AÉROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2009 (ARTICLE L. 225-37 DU CODE DE COMMERCE)

Introduction

En application de l'article L. 225-37 du Code de commerce, modifié par l'article 7 de l'ordonnance n° 2009-80 du 22 janvier 2009 portant diverses dispositions d'adaptation du droit des sociétés au droit communautaire, il appartient au Président du conseil d'administration, dans les sociétés dont les titres financiers sont admis aux négociations sur un marché réglementé, de rendre compte, dans un rapport joint au rapport mentionné à l'article L. 225-100 du Code de commerce, de la composition du conseil d'administration, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société.

Lorsqu'une société se réfère volontairement à un Code de gouvernement d'entreprise élaboré par les organisations représentatives des entreprises, le rapport précise quelles dispositions ont été écartées et les raisons pour lesquelles elles l'ont été. Le rapport précise également les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale ainsi que les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux. Enfin, il mentionne la publication dans le rapport de gestion des informations concernant la structure du capital de la Société et les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique.

C'est l'objet du présent rapport, Aéroports de Paris entrant dans le champ d'application de l'article L. 225-37 du fait de la cotation de ses actions sur Euronext Paris - compartiment A.

Ce rapport a été établi par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris grâce à de nombreux échanges et réunions avec les directeurs et les directions de l'entreprise portant sur la gouvernance, le contrôle interne et la gestion des risques. Il a été examiné par le comité d'audit du 10 février 2010 puis présenté par le Président-Directeur général au conseil d'administration du 18 février 2010, qui l'a approuvé lors de cette séance.

Les Commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter leurs observations sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et pour attester de l'établissement des autres informations requises à l'article L. 225-37 (conformément aux dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, modifié par la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009).

Le présent rapport est établi pour l'ensemble du groupe Aéroports de Paris ; son élaboration prend donc en considération les filiales et participations entrant dans le périmètre consolidé, en particulier pour l'exposé des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Dans ce cadre, ont ainsi été prises en compte pour l'exercice 2009, parmi les filiales de premier rang dont Aéroports de Paris détient au moins 50 % du capital social, les quatre principales (Aéroports de Paris Management, Alyzia Holding, Hub télécom,ADPI) ainsi que d'une part la Société de Distribution Aéroportuaire coentreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et Aelia (filiale de Lagardère Services) et d'autre part la société Duty Free Paris coentreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et The Nuance Group AG.

Le présent rapport se structure en deux parties présentant :

- le gouvernement de l'entreprise et du Groupe ;
- les dispositifs et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques.

1. Le gouvernement de l'entreprise et du Groupe

La partie consacrée au gouvernement de l'entreprise et du Groupe couvre les domaines relatifs au Code de gouvernement d'entreprise, aux modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale, à la composition et au fonctionnement du conseil d'administration, aux limitations apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué, et aux règles déterminant les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux. Il fait mention de la publication des éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique visés par l'article L. 225-100-3 du Code de commerce.

1.1. Le Code de gouvernement d'entreprise

En application de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le conseil d'administration, lors de sa séance du 29 avril 2009, a décidé à la majorité de ses membres présents ou représentés de se référer au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association française des entreprises privées et du Mouvement des entrepreneurs de France (Code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008, qui peut être consulté sur le site www.medef.fr.

À la suite de l'examen de la conformité du règlement intérieur du conseil d'administration au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'AFEP-MEDEF de décembre 2008, le conseil d'administration

a décidé en sa séance du 29 avril 2009 de modifier ou compléter son règlement intérieur pour tenir compte de certaines recommandations de ce code. Néanmoins, malgré les aménagements apportés à ce règlement, des dérogations aux recommandations du Code AFEP-MEDEF subsistent, principalement en application des dispositions législatives et réglementaires particulières qui régissent les statuts de la société Aéroports de Paris, ou par sa nature d'entreprise publique contrôlée par un actionnaire majoritaire. Il est rappelé à cet égard qu'Aéroports de Paris est soumis à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Cette faculté est d'ailleurs expressément admise par le Code AFEP-MEDEF dans son article 1.3. Les dispositions du Code AFEP-MEDEF ainsi écartées, et les raisons pour lesquelles elles le sont, figurent ci-dessous :

Le nombre d'administrateurs indépendants (chapitre 8 du Code AFEP-MEDEF)

Selon le Code AFEP-MEDEF, le conseil d'administration de la Société devrait comprendre au moins un tiers d'administrateurs qualifiés « *d'indépendants* ». Compte tenu de la composition du conseil d'administration d'Aéroports de Paris telle que fixée par la loi, la Société est dans l'impossibilité de respecter cette recommandation. Toutefois, Aéroports de Paris s'efforce de se conformer aux principes de bonne gouvernance posés par le Code AFEP-MEDEF en dépit des contraintes législatives et réglementaires.

Ainsi, l'article 2 du règlement intérieur de la Société précise que le conseil d'administration examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les six administrateurs représentant l'État et les six administrateurs représentant les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification) et confère à certains d'entre eux la qualité d'« administrateur indépendant » au regard des critères posés par le code AFEP-MEDEF de décembre 2008.

Le conseil d'administration, dans sa séance du 15 juillet 2009, a identifié comme administrateurs indépendants au regard de ces critères et de leur situation personnelle, les administrateurs suivants :

- Mme Françoise Malrieu ;
- M. Jacques Gounon ;
- M. Henri Giscard d'Estaing.

Les administrateurs indépendants représentent la moitié des administrateurs désignés par l'assemblée générale et moins de 20 % de la totalité des membres.

La composition du comité d'audit (chapitre 14.1 du Code AFEP-MEDEF)

En l'état, la composition du comité d'audit n'est pas en tout point conforme au Code AFEP-MEDEF qui recommande que la part des administrateurs indépendants dans le comité d'audit soit au moins de deux tiers. En effet, il comporte deux administrateurs indépendants parmi les quatre membres le constituant.

La dérogation à ces recommandations se justifie par le statut particulier d'Aéroports de Paris et sa composition est proche des recommandations AFEP-MEDEF compte tenu de la volonté d'y faire participer un représentant de l'État et un représentant des salariés, lesquels ne peuvent être qualifiés d'indépendants.

La durée des fonctions des administrateurs (chapitre 12 du Code AFEP-MEDEF)

Le mandat des administrateurs d'Aéroports de Paris excède la durée de quatre ans fixée par le Code AFEP-MEDEF.

En effet, Aéroports de Paris étant soumis à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, la durée du mandat des membres du conseil d'administration est fixée à cinq ans. Les mandats des administrateurs prennent effet à la date de la première séance du conseil d'administration mis en place ou renouvelé, et prennent fin le même jour pour tous les membres à l'issue de la période de cinq ans.

Le comité de sélection ou des nominations (chapitre 15 du Code AFEP-MEDEF)

Le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF recommande qu'un comité de sélection ou des nominations soit constitué au sein des conseils d'administration afin de faire des propositions au conseil sur la sélection des futurs administrateurs ou dirigeants mandataires sociaux. Aéroports de Paris ne possède pas de comité de sélection ou des nominations et le comité des rémunérations n'intègre pas les attributions d'un tel comité.

En effet, s'agissant de la sélection des nouveaux administrateurs et de la succession des dirigeants mandataires sociaux, il convient de préciser que, conformément à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les deux tiers des membres du conseil d'administration sont nommés par décret ou élus par les salariés. Le statut particulier d'Aéroports de Paris justifie ainsi qu'il ne soit pas institué de comité de sélection et des nominations.

La détention d'actions par l'administrateur (chapitre 17 du Code AFEP-MEDEF)

La charte de l'administrateur, figurant en annexe du règlement intérieur du conseil d'administration modifié le 29 avril 2009, stipule, conformément au Code AFEP-MEDEF, que les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires doivent détenir un nombre significatif d'actions de la Société.

Cette recommandation ne peut pas s'appliquer au sein de la Société pour les administrateurs représentants de l'État et les administrateurs élus par les salariés ; ces administrateurs sont en effet dispensés d'être propriétaires d'actions de la Société par les articles 11 et 21 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Enfin et par exception, les deux administrateurs - M. Jos Nijhuis et M. Peter Verboom - qui ont été désignés dans le cadre du pacte d'actionnaires en date du 1er décembre 2008 relatif à Aéroports de Paris entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et la République Française en présence d'Aéroports de Paris, ne détiennent pas un nombre significatif d'actions de la Société dans la mesure où Schiphol Group, dont MM. Nijhuis et Verboom sont dirigeants, détient déjà 8 % du capital social d'Aéroports de Paris au titre de ce pacte d'actionnaires.

Les conditions d'évaluation du conseil d'administration (chapitre 9 du Code AFEP-MEDEF)

Le règlement intérieur du conseil d'administration ne prévoit pas, comme le préconise le Code AFEP-MEDEF, que les administrateurs extérieurs à l'entreprise (c'est-à-dire qui ne sont ni dirigeants mandataires sociaux, ni salariés) puissent se réunir périodiquement en dehors de la présence des autres administrateurs pour procéder à une évaluation des dirigeants sociaux.

Compte tenu de la composition équilibrée du conseil d'administration comprenant un tiers de représentants des salariés, il n'est pas apparu pertinent d'exclure cette catégorie des réunions entre administrateurs.

Les missions du comité des comptes (chapitre 14.2 du Code AFEP-MEDEF)

Le règlement intérieur du conseil d'administration ne précise pas expressément que le comité d'audit doit vérifier que « la mission de commissariat aux comptes est exclusive de toute autre diligence non liée au contrôle légal au sein du Groupe ». Toutefois, au regard des recommandations du Code AFEP-MEDEF, il examine notamment, et annuellement, les missions accessoires au contrôle des comptes susceptibles d'être confiées aux Commissaires aux comptes.

Les informations portant sur les règles retenues en complément des dispositions législatives du Code de commerce sont présentées aux chapitres suivants du présent rapport :

- 1.3 - Le conseil d'administration ;
- 1.4 - Les limites apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué ;
- 1.5 - Les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux.

1.2. Les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale

La description du mode de fonctionnement et des principaux pouvoirs de l'assemblée générale des actionnaires d'Aéroports de Paris, ainsi que des droits des actionnaires et des modalités d'exercice de ces droits, figure à l'article 20 des statuts de la Société tels que modifiés par l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009. Ces statuts peuvent être consultés sur le site www.aeroportsdeparis.fr.

1.3. Le conseil d'administration

1.3.1. Le fonctionnement du conseil d'administration

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

Le conseil d'administration est l'organe collégial de la Société qui, sans préjudice de l'article 7 de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, comme précisé à l'article 16 des statuts d'Aéroports de Paris. Il a l'obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'assemblée générale des actionnaires.

Le Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris est nommé par décret, parmi les administrateurs, sur proposition du conseil d'administration. La durée de ses fonctions ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur.

En tant que Président du conseil d'administration, M. Pierre Graff organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses relations avec les actionnaires et les tiers.

L'article 5 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et l'article 14 des statuts d'Aéroports de Paris prévoient que la Direction générale de la Société est assumée par le Président du conseil d'administration, qui porte le titre de Président-Directeur général.

Le règlement intérieur du conseil d'administration, tel qu'approuvé par le conseil d'administration lors de sa séance du 29 avril 2009, prévoit que le conseil se réunit au minimum six fois par an sur convocation de son Président. La convocation est adressée aux administrateurs au moins cinq jours avant la date de la séance.

En 2009, le conseil d'administration s'est réuni dix fois, avec un taux de présence de ses membres de 81 %.

1.3.2. La composition du conseil d'administration

Depuis le 15 juillet 2009, et en application de l'article 6 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le conseil d'administration est composé de dix-huit membres dont six administrateurs nommés par les actionnaires réunis en assemblée générale mixte le 28 mai 2009, six administrateurs représentants de l'État nommés par décret du 8 juillet 2009 et six administrateurs élus par les salariés le 26 juin 2009.

Dans le cadre de la coopération industrielle entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et Aéroports de Paris, le « *Chief Executive Officer* », M. Jos Nijhuis et le « *Chief Financial Officer* », M. Pieter VERBOOM, de Schiphol Group, ont été désignés par l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 2009 au conseil d'administration d'Aéroports de Paris avec effet au 15 juillet 2009. M. Jos Nijhuis a été désigné à ce conseil pour devenir membre du comité de la stratégie et des investissements [(1)].

Assistent également au conseil d'administration, avec voix consultative, trois censeurs nommés par l'assemblée générale mixte du 28 mai 2009 sur proposition du conseil d'administration et quatre membres, qui sont le commissaire du gouvernement (Directeur général de l'Aviation civile) et le commissaire du gouvernement adjoint (Directeur du Transport Aérien de la Direction générale de l'aviation civile), le contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise.

Le mandat des administrateurs et des censeurs est de cinq ans à compter du 15 juillet 2009.

La composition du conseil d'administration d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2009, résultant des changements intervenus durant l'année, et la description des autres mandats exercés par les administrateurs sont mentionnées dans le rapport de gestion 2009 - chapitre 6 - Gouvernement d'entreprise. L'exercice des mandats mentionnés s'inscrit dans le respect des dispositions législatives et réglementaires et de la recommandation du Code AFEP-MEDEF en matière de cumul des mandats sociaux.

(1) Réciproquement, le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, M. Pierre Graff, a été nommé le 15 juillet 2009 au conseil de surveillance de Schiphol Group et membre de son comité d'audit.

Cet accord de coopération industrielle s'appuie notamment sur un comité de coopération industrielle qui supervise la coopération. Il est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par M. Pierre Graff et M. Jos Nijhuis.

1.3.3. *Les attributions du conseil d'administration*

Les sujets débattus par le conseil d'administration au cours de l'année 2009 ont porté sur, notamment :

- la stratégie et les investissements :
  - contribution d'Aéroports de Paris aux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires ; point d'étape du plan stratégique 2006-2010 du groupe Aéroports de Paris, y compris la stratégie à l'international des filiales ; vision et orientations du plan stratégique 2011-2015 ; orientations pour le nouveau contrat de régulation économique (CRE) 2011-2015 ; revue des principaux projets d'investissement (coûts, délais, rentabilité, risques) ; présentation du programme d'investissement 2010-2014 du groupe Aéroports de Paris ; approbation de l'acquisition de l'ensemble immobilier de Continental Square sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; compte rendu du comité d'audit sur le management des risques et le contrôle interne ;
- la gestion :
  - finances : arrêtés des comptes sociaux et consolidés annuels 2008 ; adoption du rapport de gestion 2008, approbation du rapport du Président - exercice 2008 annexé au rapport de gestion prévu au Code de commerce ; arrêté des comptes consolidés semestriels 2009 et adoption du rapport financier semestriel établi au 30 juin 2009 du groupe Aéroports de Paris ; budget de l'exercice 2009 du Groupe et de la société Aéroports de Paris ; documents de gestion prévisionnelle 2009 ; fixation des tarifs des redevances aéronautiques 2009 ; adoption du programme d'investissement et de financement 2009-2013 du Groupe ; autorisation annuelle des cautions, avals et garanties ; budget 2010 du Groupe et de la Société ; autorisation de souscription à des emprunts obligataires ; autorisation de souscription mise en œuvre, dans le cadre de la poursuite du contrat de liquidité, du programme de rachat d'actions,
  - convocation de l'assemblée générale mixte des actionnaires,
  - sélection des candidats Commissaires aux comptes titulaires et suppléants à proposer à l'assemblée générale ordinaire,
  - autorisation préalable de signature de diverses conventions réglementées ;
- la rémunération des mandataires sociaux et les jetons de présence, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF :
  - rémunération des mandataires sociaux (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : part variable 2008 et rémunération 2009,
  - rémunération différée applicable au Directeur général délégué,
  - modalités de rémunération des censeurs désignés par l'assemblée générale du 28 mai 2009 ;
- le fonctionnement des organes sociaux :
  - proposition au Président de la République de nommer par décret M. Pierre Graff en qualité de Président-Directeur général de la Société,
  - renouvellement de M. François Rubichon en qualité de Directeur général délégué d'Aéroports de Paris,
  - mise à jour des limitations de pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué,
  - nomination des membres du comité d'audit, du comité de la stratégie et des investissements et du comité des rémunérations,
  - identification des administrateurs indépendants selon les critères posés par le code de l'AFEP-MEDEF de décembre 2008,
  - mise à jour du règlement intérieur du conseil d'administration :

    Le règlement intérieur précise les modalités pratiques du fonctionnement du conseil d'administration en complément des dispositions prévues par le Code de commerce et les statuts de la société Aéroports de Paris. Les adaptations adoptées en 2009 par le conseil d'administration avaient pour finalité de le mettre en harmonie avec le Code AFEP-MEDEF de décembre 2008, de l'actualiser au regard des dispositions législatives et de faciliter le fonctionnement du conseil par des mesures d'ordre pratique,
  - résultat de l'évaluation externe du fonctionnement du conseil d'administration :

    En application de son règlement intérieur, le conseil d'administration peut mettre en œuvre tous les trois ans une évaluation externe de son propre fonctionnement, cette évaluation étant réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la Société, sous la direction d'un administrateur indépendant.

    Conformément aux axes d'amélioration identifiés lors de l'évaluation externe effectuée en 2008, et dont les résultats ont été présentés au conseil d'administration et débattus par lui lors de sa séance du 12 février 2009, un séminaire stratégique du conseil d'administration a été mis en place. La première séance s'est tenue le 29 septembre 2009.

1.3.4. *L'information des administrateurs du conseil d'administration*

Le Président communique aux administrateurs, afin qu'ils exercent pleinement leur mission, les dossiers dans un délai d'au moins cinq jours avant la tenue des réunions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle.

Lors de chaque séance du 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 reçoivent de manière régulière toutes informations pertinentes concernant la Société, y compris les communiqués et articles de presse et les rapports d'analyse financière.

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

Chaque administrateur peut bénéficier, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la Société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris a notamment proposé à tous les administrateurs de les inscrire à l'Institut Français des Administrateurs (IFA).

1.3.5. *Les missions et le fonctionnement des comités spécialisés*

Conformément aux dispositions de l'article R. 225-29 du Code de commerce, le conseil d'administration s'est doté de trois comités qui concourent à la préparation de ses décisions : le comité d'audit, le comité de la stratégie et des investissements et le comité des rémunérations.

Ils se réunissent au moins trois jours avant la réunion du conseil d'administration, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle, dont

l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions. Ces comités émettent des avis qui sont soumis au conseil d'administration et qui ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à la disposition du conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président-Directeur général, par le conseil d'administration parmi ses administrateurs, en fonction de leurs compétences au regard des missions de celui-ci, de leur expérience, et de l'intérêt qu'ils portent aux sujets qui y sont traités, enfin de leur disponibilité. La durée de leur mission est identique à la durée de leur mandat d'administrateur.

Chaque comité désigne son Président parmi ses membres à la majorité des voix exprimées. Le contrôleur général et le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint peuvent assister avec voix consultative à toutes les réunions des comités.

LE COMITÉ D'AUDIT

Le comité d'audit est composé de cinq membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont un administrateur représentant de l'État, un administrateur représentant des salariés et des administrateurs de préférence indépendants, au regard des critères posés par le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF de décembre 2008, choisis parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Les membres du comité doivent posséder les compétences financières et comptables nécessaires. L'exposé, au chapitre 14 du document de référence 2009, des mandats et fonctions remplis par les administrateurs au cours des cinq derniers exercices rend compte de leurs compétences dans les domaines comptable et financier.

Le comité d'audit est présidé par M. Jacques Gounon.

Le comité est notamment chargé :

- concernant les comptes :
  - d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement,
  - de s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du groupe Aéroports de Paris,
  - d'examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion au moment de l'arrêté des comptes annuels et semestriels,
  - de procéder, une fois par an, à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du groupe Aéroports de Paris ;
- concernant les risques et le contrôle interne :
  - de procéder à un examen régulier, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le groupe Aéroports de Paris,
  - d'examiner les engagements hors bilan significatifs,
  - d'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de gestion des risques,
  - 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,
  - d'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;
- concernant l'audit interne et les Commissaires aux comptes :
  - d'examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et du contrôle interne et les recommandations et suites qui leur sont données,
  - d'émettre une recommandation au conseil d'administration sur le choix des Commissaires aux comptes qui sont systématiquement mis en concurrence et de se prononcer sur leur rémunération ; à cette occasion il supervise l'appel d'offres et veille à la sélection des Commissaires aux comptes les « mieux disants »,
  - de se faire communiquer le détail des honoraires versés par la Société et le groupe Aéroports de Paris au cabinet et au réseau des Commissaires aux comptes et de 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,
  - de contrôler l'indépendance et la qualité des travaux des Commissaires aux comptes et notamment d'examiner annuellement les missions accessoires au contrôle des comptes confiées aux Commissaires aux comptes,
  - d'examiner le programme des travaux des Commissaires aux comptes, leurs conclusions et leurs recommandations ;
- concernant la politique financière :
  - d'examiner le budget, la politique financière, comptable et fiscale générale de la Société et du Groupe ainsi que sa mise en œuvre ; notamment, le comité examine la politique de la Société et du Groupe relative à la gestion de sa dette,
  - d'examiner les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe.

Le comité d'audit doit recevoir les rapports d'audit interne ou une synthèse périodique, le programme de travail de la Direction de l'audit et du contrôle interne et donner son avis sur l'organisation de cette direction.

Le comité d'audit entend les Commissaires aux comptes et peut leur demander toute précision utile à l'exercice de ses missions ; il peut entendre également le Directeur général adjoint finances et administration, le Directeur des opérations financières et des participations et le Directeur des comptabilités.

Avec le comité d'audit, les Commissaires aux comptes examinent les risques pesant sur leur indépendance et les mesures prises pour les atténuer.

Le comité d'audit se réunit au moins quatre fois par an et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente ; en 2009, il s'est réuni six fois avec un taux de présence de ses membres de 85 %.

Le nombre de séances du comité d'audit a été augmenté à la demande des administrateurs afin que soient examinés périodiquement :

- la stratégie de prévention et de gestion des risques ainsi que les procédures de contrôle interne mises en place au sein du Groupe ;
- l'état d'avancement des grands projets d'aménagement structurants du Groupe.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les sujets suivants :

- concernant les comptes : les comptes sociaux et consolidés 2008 et les comptes semestriels 2009 ; le budget 2009 et 2010 de la Société et du groupe Aéroports de Paris ;
- concernant les risques et le contrôle interne : le rapport du Président au titre de la loi de sécurité financière - exercice 2008 ; le point d'étape sur le management des risques et le contrôle interne ;
- concernant l'audit interne et les Commissaires aux comptes : le choix des Commissaires aux comptes ; l'examen des conclusions et

recommandations de rapports d'audit dont ceux relatifs àADPI et au TBE (tri-bagages est) ; la présentation du bilan 2009 de la Direction de l'audit et du contrôle interne et la validation du programme d'audit pour 2010 ; l'examen des propositions d'aménagement du règlement intérieur du comité d'audit ;

- **concernant la politique financière** : la gestion de la dette et de la trésorerie ; l'examen des principaux projets d'investissement (coût, délais, rentabilité, risques), l'examen des cautions, avals et garanties ; l'autorisation d'emprunt obligataire en 2010 et la stratégie d'endettement.

Il appartient au Président du comité d'audit de désigner le secrétaire dudit comité parmi un des directeurs du pôle finances et administration d'Aéroports de Paris.

LE COMITÉ DE LA STRATÉGIE ET DES INVESTISSEMENTS

Le comité de la stratégie et des investissements est composé de six membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont deux représentants des salariés. Il est présidé par M. Pierre Graff.

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

- de formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris et sur ses orientations en matière d'opérations de diversification, et d'auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;
- d'étudier et de formuler des avis sur les questions relatives aux opérations relevant des compétences du conseil d'administration en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la Société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international ; dans ce cadre, le comité émet un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets ; il analyse également les risques inhérents aux projets, évalue la façon dont ils sont couverts et propose le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser ;
- d'examiner la doctrine économique de l'entreprise.

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an ; en 2009, il s'est réuni trois fois avec un taux de présence de ses membres de 94 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les sujets suivants :

- le point d'étape sur le plan stratégique 2006-2010 du Groupe, y compris la stratégie à l'international des filiales ;
- les orientations du contrat de régulation économique 2011 - 2015 ;
- un projet d'investissement majeur ;
- le programme d'investissement et son financement 2010 - 2014 ;
- la vision et les orientations stratégiques du plan stratégique 2011-2015.

Son secrétariat est assuré par le secrétaire du conseil d'administration.

LE COMITÉ DES RÉMUNÉRATIONS

Le comité des rémunérations est composé de quatre membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont la moitié est choisie de préférence parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Il ne peut comprendre aucun dirigeant mandataire social et est composé de préférence majoritairement d'administrateurs indépendants.

La composition du comité des rémunérations est conforme aux recommandations du Code AFEP-MEDEF. En effet, il est composé de deux administrateurs indépendants et d'aucun mandataire social. Il est présidé par Mme Françoise Malrieu.

Le comité des rémunérations a notamment 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, dans le respect des recommandations de l'AFEP-MEDEF ;
- de donner un avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la Société et sur le montant global des jetons de présence des administrateurs à soumettre à l'assemblée générale de la Société, et leur règle de répartition.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an ; en 2009 il s'est réuni six fois avec un taux de présence de ses membres de 92 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur :

- la rémunération des mandataires sociaux (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : part variable 2008 (constatation de la réalisation des objectifs fixés) et rémunération 2009 (part fixe et part variable - notamment les objectifs) ;
- la rémunération différée applicable au Directeur général délégué ;
- la rémunération des censeurs désignés par l'assemblée générale du 28 mai 2009.

Son secrétariat est assuré par le Directeur des ressources humaines d'Aéroports de Paris.

1.4. Les limitations apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué

Le Président-Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Lors de ses séances du 9 septembre 2005, et du 29 avril 2009, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé que le Président-Directeur général doit obtenir l'autorisation préalable du conseil pour les actes suivants :

- **stratégie et grands projets** : adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du groupe Aéroports de Paris ; définition des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement directement réalisés par la société Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ; cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France et d'un montant supérieur à 20 millions d'euros pour toutes les autres activités ; principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aérogares ; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ;
- **tarification** : approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées au 1° de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ;
- **en matière financière** : approbation des transactions d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros ; approbation de toute autre renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros HT. Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-Directeur général peut approuver les actes mentionnés au sein de ce paragraphe ; il en informe le conseil d'administration au cours de sa plus prochaine séance.

Il est rappelé qu'en raison du statut particulier de la société Aéroports de Paris, le conseil d'administration dispose de pouvoirs propres en vertu de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et du Code de l'aviation civile, notamment :

- il débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de la Société et veille à leur mise en œuvre par la Direction générale ;
- il arrête les statuts du personnel et les échelles de traitement des salaires et indemnités.

Par ailleurs, pour se conformer à certaines recommandations du Code AFEP-MEDEF, le conseil d'administration :

- définit la politique de communication financière d'Aéroports de Paris ;
- peut saisir pour avis l'assemblée générale des actionnaires si une opération envisagée concerne une part prépondérante des actifs ou activités du Groupe ;
- examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires et confère à certains d'entre eux la qualité « d'administrateur indépendant ».

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. M. Pierre Graff a été nommé [1] Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 24 juillet 2009, après avoir été élu administrateur par l'assemblée générale des actionnaires de la Société le 28 mai 2009.

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris, sur proposition du Président-Directeur général, a décidé de renouveler dans les fonctions de Directeur général délégué M. François Rubichon, par délibération du conseil d'administration du 15 juillet 2009 [2]. Ce renouvellement a pris effet à la date du 24 juillet 2009, pour la durée du mandat du Président-Directeur général, M. Pierre Graff.

Les limitations apportées aux pouvoirs du Directeur général délégué sont celles qui sont appliquées aux pouvoirs du Président-Directeur général, complétées par les limitations portant sur les matières suivantes :

- établissement du plan d'organisation des services d'Aéroports de Paris ;
- nomination des directeurs et des cadres dirigeants (cadres IV), et des représentants de la société Aéroports de Paris au sein des filiales et participations ;
- approbation des projets d'investissement ;
- approbation des baux à construction d'une durée supérieure à trente ans ;
- approbation des marchés et transactions d'un montant supérieur à 10 millions d'euros ;
- cessions d'actifs ou d'investissements de développement externe inférieurs à 30 millions d'euros, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France ;
- cessions d'actifs ou d'investissements de développement externe inférieurs à 20 millions d'euros pour toutes les autres activités ;
- décisions d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports et entre aérogares ;
- définition de la politique et des conditions tarifaires des redevances, des loyers et autres recettes ;
- décision d'émettre des emprunts obligataires dans la limite autorisée annuellement par le conseil d'administration.

1.5. Les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux

Il est rappelé que le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a adhéré en sa séance du 18 décembre 2008 aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

En réponse à la demande de l'APE (Agence des Participations de l'État) du 2 avril 2009 sur la mise en application du décret n° 2009-348 du 30 mars 2009, une note lui a été adressée en date du 5 mai 2009 explicitant la conformité des conditions de rémunération des mandataires sociaux aux dispositions de ce décret.

1.5.1. Les modalités de calcul des rémunérations devant être versées au Président-Directeur général et au Directeur général délégué

Le conseil d'administration, sur avis de son comité des rémunérations réuni le 28 janvier 2009, a décidé le 12 février 2009 que M. Pierre Graff, Président-Directeur général, et M. François Rubichon, Directeur général délégué, percevront une rémunération annuelle brute fixe respectivement de 370 000 euros et 300 000 euros.

Ils percevront également une rémunération variable assise sur six objectifs de performance :

- quatre objectifs récurrents :
  - le taux de marge brute (pesant pour 45 %),
  - la redevance moyenne par passager tirée des activités commerciales en aérogare (pesant pour 10 %),
  - les indicateurs de qualité du contrat de Régulation Économique (pesant pour 15 %),
  - le taux de satisfaction globale perçue par les passagers (pesant pour 18 %) ;
- deux objectifs spécifiques à l'année 2009 :
  - la progression normale des travaux de gros œuvre du satellite 4 (pesant pour 2 %),
  - l'avancement des 35 initiatives devant conduire à des synergies communes dans le cadre du rapprochement avec Schiphol Group (pesant pour 10 %).

Le respect de ces objectifs déclenchera une majoration de 40 % de la rémunération annuelle brute perçue par chacun des deux dirigeants,

(1) Avant l'introduction en bourse de la Société, M. Pierre Graff avait été nommé Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005 ; Il avait été renouvelé dans ses fonctions de Président-Directeur général par décret du 22 septembre 2006, après avoir été nommé administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 20 septembre 2006.

(2) M. François Rubichon avait été nommé aux fonctions de Directeur général délégué par le conseil d'administration en sa séance du 27 octobre 2005, sur proposition du Président-Directeur général. Il avait été renouvelé dans les fonctions de Directeur général délégué par délibération du conseil d'administration du 20 septembre 2006.

affectée des taux de pondération décrits ci-dessus. Si ces objectifs sont dépassés, le taux de rémunération variable peut être augmenté linéairement jusqu'à 60 % de la rémunération annuelle brute perçue.

Le Président-Directeur général et le Directeur général délégué disposent chacun d'un véhicule de fonction et sont couverts par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris. Ils n'ont pas conclu de contrat de travail avec Aéroports de Paris et ne bénéficient d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence.

Le Président-Directeur général ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite, ni de prime de départ.

L'assemblée générale ordinaire du 28 mai 2009 a approuvé la signature, après autorisation du conseil d'administration donnée le 11 mars 2009, d'un avenant à la convention du 13 mars 2008 entre Aéroports de Paris et M. François Rubichon. L'indemnité, au cas où il serait mis fin à son mandat social par révocation ou non-reconduction, serait égale à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs annuels cibles utilisés pour la détermination de la part variable de rémunération, ce taux étant calculé sur les trois derniers exercices.

1.5.2. Les modalités de répartition des jetons de présence

Les actionnaires réunis en assemblée générale mixte le 28 mai 2008 ont fixé à 140 000 euros le montant global des jetons de présence alloués au conseil d'administration au titre de l'exercice 2008 et jusqu'à nouvelle délibération. Seuls les membres du conseil d'administration nommés en assemblée générale des actionnaires sont autorisés par la loi à recevoir des jetons de présence.

Lors de sa séance du 2 juillet 2008, le conseil d'administration a décidé du mode de répartition des jetons de présence entre les administrateurs, pour l'exercice 2008 et jusqu'à nouvelle délibération. Le montant de la rémunération est attribué aux administrateurs par séance, en fonction de leur présence effective au conseil d'administration et aux comités spécialisés auxquels ils appartiennent le cas échéant, selon un barème qui distingue le Président du comité d'audit et le Président du comité des rémunérations.

Par ailleurs, le conseil d'administration, en sa séance du 17 décembre 2009, a décidé de prélever une somme sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence alloués aux six administrateurs désignés en assemblée générale afin de verser des honoraires aux censeurs d'un montant égal à 715 euros par présence par séance du conseil d'administration, dans la limite de 10 séances par an.

Si, au terme de l'exercice, le montant de l'enveloppe des jetons de présence alloués annuellement par l'assemblée générale devait être dépassé en application du dispositif mis en place pour rémunérer les administrateurs et les censeurs, le montant des jetons de présence auquel aurait droit chacun des administrateurs et le montant des honoraires des censeurs seraient diminués proportionnellement de sorte que le montant total soit égal au montant de cette enveloppe de jetons de présence.

Au titre de l'exercice 2009, le montant total distribué aux administrateurs concernés et aux censeurs s'est élevé à 140 000 euros.

1.6. La publication des éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique

Les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique sont mentionnés dans le rapport de gestion 2009 - chapitre 7 - Autres informations.

2. Les dispositifs et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques

Cette partie est consacrée à l'exposé des dispositifs et procédures de contrôle interne et de gestion des risques selon le cadre énoncé par le référentiel retenu par Aéroport de Paris.

Le référentiel de contrôle interne retenu par Aéroports de Paris

Lors de l'approbation le 11 mars 2009 du rapport du Président sur le gouvernement d'entreprise, les procédures de contrôle interne et de gestion des risques portant sur l'exercice 2008, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a choisi de retenir comme référentiel de contrôle interne le « cadre de référence » (y compris son guide d'application) établi par l'Autorité des marchés financiers (AMF) et publié en janvier 2007, et d'en appliquer les dispositions.

Selon la définition de l'AMF, le contrôle interne est un dispositif de la Société, défini et mis en œuvre sous sa responsabilité, qui vise à assurer :

- la conformité aux lois et règlements ;
- l'application des instructions et des orientations fixées par la Direction générale ;
- le bon fonctionnement des processus internes de la Société, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs ;
- la fiabilité des informations financières.

D'une façon générale, le dispositif de contrôle interne contribue à la maîtrise des activités de la Société, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

En contribuant à prévenir et maîtriser les risques de ne pas atteindre les objectifs fixés par la Société, le dispositif de contrôle interne joue un rôle clé dans la conduite et le pilotage des différentes activités de l'entreprise.

Toutefois, le contrôle interne ne peut fournir une garantie absolue que les risques auxquels la Société est confrontée seront pleinement maîtrisés et que les objectifs de la Société seront atteints.

Le dispositif de contrôle interne déployé par Aéroports de Paris vise à assurer la maîtrise des risques tels que décrits au chapitre 4 du document de référence 2009.

Son périmètre est celui de l'ensemble du Groupe, et Aéroports de Paris SA veille à l'existence de dispositifs de contrôle interne au sein de ses filiales, qui soient adaptés à leurs caractéristiques propres et à leurs relations avec la société mère.

Les composantes du dispositif de contrôle interne, telles qu'établies par l'AMF, doivent prévoir :

- **une organisation appropriée,** comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des compétences adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés ;
- **la diffusion en interne d'informations** pertinentes, fiables, dont la connaissance permet à chacun d'exercer ses responsabilités ;
- **un dispositif de management des risques** visant à recenser et analyser les principaux risques identifiables au regard des objectifs de la Société et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques ;

- **des activités de contrôle** proportionnées aux enjeux propres à chaque processus et conçues pour réduire les risques susceptibles d'affecter la réalisation des objectifs de la Société ;
- **une surveillance permanente du dispositif de contrôle interne** ainsi qu'un examen régulier de son fonctionnement. Cette surveillance, qui s'appuie sur la fonction d'audit interne de la Société, peut conduire à l'adaptation du dispositif de contrôle interne.

Le contrôle interne est d'autant plus pertinent qu'il est fondé sur des règles de conduite et d'intégrité portées par la Direction générale et communiquées à toute l'entreprise.

La démarche poursuivie en 2009

L'organisation de la démarche de contrôle interne s'est structurée et renforcée en 2009 avec la création d'un département dédié au contrôle interne au sein de la Direction de l'audit, devenue Direction de l'audit et du contrôle interne le 1er juin 2009 sur décision du Président-Directeur général.

La constitution de ce département, et la nomination à sa tête d'un professionnel expérimenté, montre la volonté d'Aéroports de Paris d'ancrer et de pérenniser son action en faveur du déploiement d'un dispositif de contrôle interne cohérent et homogène sur l'ensemble du Groupe.

Une charte du contrôle interne du groupe Aéroports de Paris a été élaborée fin 2009 et validée par le Comex le 21 décembre. Cette charte présente les fondamentaux de l'organisation du contrôle interne au sein du groupe Aéroports de Paris, que sont les cadres réglementaires de référence et normes internes, les acteurs, leurs rôles et responsabilités et la gouvernance associée.

Le travail poursuivi en 2009 a porté sur trois grands domaines :

- la méthodologie :

  la méthodologie de la démarche de contrôle interne s'est stabilisée autour de l'articulation entre gestion des risques et activités de contrôle dans un processus d'amélioration continue ; un modèle de matrice de contrôle a été établi, qui crée le lien entre l'analyse du risque, les actions et les éléments de contrôle à mettre en œuvre pour en assurer la maîtrise ;
- l'organisation de l'entreprise :

  le renforcement de la composante « organisation » du dispositif de contrôle interne, qui a plus particulièrement porté sur :
  - l'établissement de règles de déontologie s'appliquant à l'entreprise et d'un plan triennal de prévention contre la fraude,
  - l'établissement d'un nouveau plan d'organisation des services qui amène à une clarification des rôles et responsabilités ;
- les chantiers de contrôle interne :

  sur le domaine juridique et celui des ressources humaines, les risques majeurs et leur déclinaison en sous-risques ont été identifiés, et les actions à engager exposées, cette phase étant considérée comme un préalable à la description des activités de contrôle proprement dites ; au-delà, les domaines tels que les grands projets d'aménagement aéroportuaire, le pilotage des filiales et la comptabilité ont donné lieu à des travaux approfondis en matière de contrôle interne, la comptabilité ayant été le premier chantier à avoir pleinement utilisé le modèle de matrice de contrôle mentionné ci-dessus pour décrire son dispositif de contrôle interne.

L'état d'avancement de la démarche et des grands chantiers de contrôle interne exposé ci-dessus a été présenté au comité d'audit le 15 octobre 2009.

2.1. Une organisation appropriée

2.1.1. Le cadre juridique

Aéroports de Paris exerce ses activités dans le cadre juridique du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Aéroports de Paris est devenue une société anonyme le 22 juillet 2005. Les missions de la Société s'inscrivent également dans le cadre du contrat de régulation économique (CRE) signé avec l'État, conformément aux articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile. Le premier CRE, signé le 6 février 2006, porte sur la période 2006-2010 ; les travaux d'élaboration du deuxième CRE, portant sur la période 2011-2015, sont en cours.

2.1.2. Les règles de déontologie, fondement du contrôle interne

Le règlement intérieur d'Aéroports de Paris, tel que prévu par l'article L. 1321-1 du code du travail, est entré en vigueur le 20 janvier 2009. Il définit notamment les règles permanentes relatives à la discipline générale et intègre les codes existants : code de bonne conduite relatif à la netiquette, code de déontologie achats et code de bonne conduite applicable en matière boursière. Les dispositions du règlement intérieur s'appliquent à tous les personnels de l'entreprise, ainsi qu'aux personnels extérieurs travaillant sur les sites d'Aéroports de Paris.

Parallèlement, afin de doter l'entreprise de règles de déontologie formalisées, la Société a engagé en 2008 un partenariat avec l'ONG Transparence International (France) qui s'est conclu en 2009 par la rédaction de règles de déontologie validées par le Comex. Il est prévu que ces règles soient annexées au règlement intérieur précité et transmises aux salariés au cours du premier semestre 2010, avec une nouvelle version du code de bonne conduite relatif à la netiquette, devenu le code de bonne conduite pour la sécurité de l'information. Un dispositif de formation adapté devrait accompagner leur mise en place.

En appui de cette démarche, un programme triennal de prévention contre la fraude a été élaboré et mis en place en 2009.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le Directeur juridique et des assurances est responsable de l'éthique en matière de prévention du délit d'initié pour la Société. Les mandataires sociaux et les salariés de la Société peuvent le saisir pour avoir son avis sur les questions qu'ils peuvent se poser en la matière. Il est notamment chargé de la tenue des listes d'initiés dans le cadre du respect de la réglementation applicable et de la bonne application du code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. Il rappelle aux agents concernés les obligations découlant de l'inscription sur la liste d'initiés et les règles relatives aux déclarations sur les mouvements de titres de la Société (acquisitions, cessions,…).

2.1.3. Les principes d'organisation et la définition des rôles et responsabilités

Une réflexion visant à mettre à jour le plan d'organisation des services datant de 2003 a été engagée par l'entreprise afin :

- d'actualiser les informations concernant les organisations en place, de façon à garantir une conformité par rapport à l'environnement légal et réglementaire (statuts, droit du travail) ou de gouvernance (Comex) ;
- de clarifier les missions, rôles et responsabilités de chaque entité, et l'organisation interne de celle-ci, avec contrôle de cohérence et vérification de l'exhaustivité des missions exercées, pour constituer le

socle de référence du dispositif de contrôle interne, des délégations de responsabilité pénale et de gestion, de l'articulation de ses grands processus, etc. ;

- de transmettre une information lisible à tous les collaborateurs ou interlocuteurs de l'entreprise, permettant à chacun d'agir en connaissance, et de conforter la confiance des partenaires du Groupe.

2.1.4. Le système de délégations

Au sein d'Aéroports de Paris, deux systèmes de délégations sont en vigueur : les délégations de gestion et les délégations de responsabilité pénale.

Dans ce cadre, différents directeurs d'Aéroports de Paris bénéficient de délégations de pouvoir de la part du Président-Directeur général, leur permettant d'accomplir au nom de la Société certains actes dans les domaines et conditions expressément prévus. Ces délégations sont actualisées régulièrement, en particulier pour tenir compte des modifications intervenant dans l'organisation ou les procédures internes.

Par ailleurs, un système de délégation de responsabilité pénale a été mis en place au sein d'Aéroports de Paris dans les domaines de l'hygiène et la sécurité du travail, de la sûreté et la sécurité aéroportuaires et des normes environnementales. Une réflexion se poursuit sur l'extension de ces délégations à d'autres domaines, en relation avec le chantier d'actualisation du plan d'organisation des services (cf. § 2.1.3.).

Les décisions de délégations sont centralisées par la Direction juridique et des assurances.

2.1.5. Le pilotage du Groupe et de la société Aéroports de Paris

Aéroports de Paris s'est doté de comités et d'un dispositif de reporting contribuant à l'efficacité du pilotage du Groupe et de la Société.

Le groupe Aéroports de Paris, au travers du comité exécutif, du comité des directeurs et du comité Groupe, dispose d'une structure de direction simple, efficace et cohérente avec sa stratégie, la mieux à même de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution.

Le comité exécutif (Comex) assure le pilotage opérationnel et stratégique de l'entreprise et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Présidé par le Président-Directeur général, il comporte comme membres permanents le Directeur général délégué, le Directeur général adjoint aménagement et développement, le Directeur général adjoint finances et administration, les directeurs des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, le Directeur marketing, commerces et communication, le Directeur des ressources humaines et le Directeur de l'immobilier. Le Comex se réunit une fois par semaine et au cours de séminaires organisés au minimum deux fois par an. Son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur général délégué.

Le comité des directeurs (Codir) est l'instance d'information, de débat et d'échange de l'équipe de direction du Groupe ; il traite également de sujets transversaux. Présidé par le Président-Directeur général, il est composé de l'ensemble des directeurs. Il se réunit après chaque conseil d'administration et son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur général délégué.

L'organisation et le pilotage du Groupe sont assurés au travers du **comité Groupe** placé sous la présidence du Président-Directeur général. Dans le cadre d'une démarche globale de performance et de maîtrise des risques, le comité a souhaité, lors de sa séance du 2 mars 2009, que le dispositif de pilotage et de contrôle interne des filiales soit davantage formalisé.

Les travaux, menés sous la conduite de la Direction des opérations financières et des participations, ont donné lieu à la rédaction d'un référentiel relatif au dispositif de pilotage et de contrôle interne des filiales, diffusé auprès des directions d'Aéroports de Paris et des filiales concernées.

Le référentiel formalise le règlement intérieur du comité Groupe et renforce le rôle des comités des engagements des filiales. Il intègre la prise en compte des risques dans les processus de validation et de décision et formalise :

- les règles de principe *(golden rules)* à respecter ;
- les processus de validation des prises de participation, des créations de sous-filiales et co-entreprises, et des engagements contractuels majeurs des filiales ;
- les fiches d'instruction standard des projets de prises de participation et d'engagements contractuels en y intégrant des grilles d'analyse de risques.

Le comité Groupe se prononce sur les questions relatives à la modification du périmètre du groupe Aéroports de Paris, aux orientations stratégiques des filiales et des participations significatives (au travers des revues stratégiques périodiques), à la politique de distribution des dividendes au sein du Groupe, à la performance opérationnelle et financière des filiales (revue trimestrielle), à la revue synthétique annuelle des risques identifiés pour chacune des filiales, au portefeuille d'activités et à l'allocation du capital, à la structure financière des filiales (niveau de capital, prêt d'actionnaire, financement à long terme) et à la revue périodique des relations contractuelles et financières entre maison-mère et filiales.

Il se réunit en séance plénière huit fois par an et son secrétariat est assuré par le responsable du pôle contrôle financier Groupe de la Direction des opérations financières et des participations.

En parallèle, un comité des engagements est mis en place dans les filiales, composé du Président-Directeur général de la Société et d'un représentant des directions de la société mère les plus concernées.

Les autres comités de pilotage de la société Aéroports de Paris inscrivent leur fonctionnement dans les processus propres à leur domaine de compétence ; les plus importants sont décrits ci-après au fur et à mesure de l'exposé des activités auxquelles ils se rapportent.

2.1.6. Les systèmes d'information et leur sécurité

Le système d'information de gestion d'Aéroports de Paris repose sur le progiciel de gestion intégré SAP, complété par des outils satellitaires métiers et de gestion.

La politique de sécurité des systèmes d'information de l'entreprise est placée sous la responsabilité de la Direction de la sûreté et du management des risques, et plus précisément du responsable sécurité des systèmes d'information (RSSI), rattaché au *risk manager*.

Le RSSI veille à l'articulation de l'ensemble des moyens techniques, organisationnels, juridiques et humains nécessaires pour établir, conserver et garantir la sécurité de l'information et du système d'information.

Il contribue à la définition de la politique et de la stratégie d'Aéroports de Paris en matière de sécurité des systèmes d'information, et en contrôle l'application stricte.

Dans ce cadre, la Direction de l'informatique et des télécommunications étudie et met en œuvre les mécanismes de sécurité qui lui sont demandés par la Direction de la sûreté et du management des risques et par les maîtres d'ouvrage. Elle y rajoute à son initiative et en fonction d'une veille technique effectuée sur ces sujets, certains mécanismes généraux de protection, de supervision, de prise de traces, de sauvegarde et de redondance permettant de limiter l'effet des incidents ou des attaques externes.

Pour maîtriser l'organisation des systèmes d'information et assurer leur pérennité et leur sécurité, l'entreprise s'appuie au niveau central sur les instances de décision que sont le comité de coordination des systèmes d'information (COCOSI) et le comité d'investissements du système d'information (CISI), présidés par le Directeur général adjoint aménagement et développement, ainsi que sur le comité opérationnel de sécurité des systèmes d'information (COSSI), présidé par le Directeur de la sûreté et du management des risques.

2.2. La diffusion de l'information en interne

Pour permettre à chacun d'exercer ses responsabilités, la diffusion d'informations pertinentes et adaptées est assurée au travers de divers dispositifs de communication propres à la Société et au Groupe.

La communication interne à la Société et au Groupe s'appuie sur divers dispositifs parmi lesquels figurent, à titre d'exemples :

- le système de gestion électronique de la documentation (GED) qui permet une consultation partagée au sein de l'entreprise d'informations telles que décisions, délégations, référentiels, procédures (juridiques et comptables notamment),.... selon des modalités d'accès modulées ;
- l'Intranet, qui met à disposition des salariés d'Aéroports de Paris une communication générale mais également spécifique par domaine d'activité, les accords d'entreprise ainsi qu'un panorama de la presse quotidienne ;
- les bulletins d'information interne dits « infodif » émis, à la demande de toute direction, par la Direction marketing, commerces et communication et par la Direction des ressources humaines après validation de ces dernières, sur des sujets importants nécessitant une communication particulière ;
- les « Échos de la DRH », qui diffuse régulièrement auprès de tous les salariés des informations générales ou thématiques sur des sujets relevant de la gestion des ressources humaines ;
- le Journal d'Aéroports de Paris, qui se définit comme le « rendez-vous mensuel des collaborateurs du Groupe » ;
- le dispositif de veille ; décentralisé, il est structuré et animé au sein de l'entreprise par le pôle veille et affaires internationales de la Direction de la stratégie afin d'assurer une certaine synergie sur les sources d'information et les diverses méthodologies de veille appliquées domaine par domaine ; le pôle veille travaille également en étroite coopération avec les filiales, l'ambition étant de couvrir à terme, au travers des thèmes de veille, l'ensemble du périmètre d'activité du Groupe ;
- la convention annuelle cadres et haute-maîtrise ; elle est l'occasion pour la Direction générale et le Comex de faire état des résultats du Groupe et des événements marquants de l'année passée, de présenter les perspectives et d'aborder des thématiques particulières en lien avec les orientations stratégiques du Groupe ;
- les ordres du jour et les comptes rendus des séances du Comex ; ils sont établis par le Cabinet et diffusés par ses soins à l'ensemble des directeurs ;
- la revue de presse, diffusée aux directeurs ;
- ...

2.3. Le dispositif de management des risques

Le département management des risques et préventions, au sein de la Direction de la sûreté et du management des risques, a pour objectif le développement et l'amélioration continue de la politique de management des risques du Groupe, ainsi que son pilotage, coordonné par le *risk manager*.

Cette politique doit permettre d'assurer une identification et une maîtrise optimales des risques susceptibles d'empêcher Aéroports de Paris d'atteindre ses objectifs.

Les grands objectifs de cette politique consistent à :

- donner aux organes dirigeants du Groupe, et à ses managers, une vision hiérarchisée, et la plus exhaustive possible, des risques de toute nature auxquels le Groupe peut être confronté ;
- fournir les leviers nécessaires pour s'assurer de la maîtrise de ces risques ;
- développer en amont les actions de prévention permettant le traitement et la mise sous contrôle des risques à tous les niveaux de l'activité ;
- structurer et formaliser les principes de gestion des risques, et l'organisation adéquate, dans l'ensemble des entités du Groupe, et à tous les niveaux de management ;
- diffuser une culture de gestion des risques très largement au sein du personnel, afin d'ancrer cette pratique dans les processus naturels de gestion de l'ensemble des activités.

2.3.1. La gestion des risques

Au niveau de la gestion des risques, les actions entreprises au cours des exercices précédents ont été poursuivies et amplifiées en 2009.

Ainsi, en 2009, il a été procédé à :

- la déclinaison des risques de la cartographie Groupe en risques plus fins, et la définition de plans d'action relatifs à ces risques, afin d'en assurer la maîtrise ;
- la mise à jour de la cartographie des risques d'Aéroports de Paris, qui recense et évalue les principaux risques auxquels est soumis le Groupe. Cette cartographie actualisée a été présentée au Comex, au comité d'audit et au conseil d'administration, en septembre et octobre 2009 ;
- l'élaboration d'un registre des risques et d'une cartographie au niveau de certaines entités clés de l'entreprise (directions d'aéroport, unités opérationnelles, Direction de l'immobilier, filiales), permettant une gestion des risques au plus près des activités ; ce déploiement se poursuivra en 2010 ;
- la mise en place d'un comité opérationnel des risques, au niveau de la direction de l'entreprise, qui s'est réuni trois fois en 2009, afin de s'assurer de la bonne maîtrise des risques ;
- la création d'un réseau de « *risk managers* » au sein des différentes entités d'Aéroports de Paris, et dans les filiales, avec la désignation de coordinateurs management des risques dans ces entités ;
- la réalisation d'actions de sensibilisation des collaborateurs du Groupe à la gestion des risques ;
- l'harmonisation des approches en gestion des risques par les différentes entités et filiales d'Aéroports de Paris ;

- l'intégration d'analyses de risques systématiques pour l'instruction des dossiers des projets structurants de l'entreprise et de ses filiales ;
- la poursuite de la rédaction des plans de continuité d'activité (PCA), visant à mieux gérer les risques opérationnels et à permettre à l'entreprise de continuer à fonctionner en période de crise ;
- une veille active appuyée sur des benchmarks et la participation à des réseaux d'échanges sur le management des risques, afin de s'assurer qu'Aéroports de Paris est porteur des meilleures pratiques dans ce domaine.

2.3.2. La gestion de crise, les retours d'expérience et la continuité d'activité

En 2009, Aéroports de Paris a continué à faire progresser son organisation au niveau de la gestion de crise, en prenant davantage en compte les nouvelles menaces liées au développement potentiel de crises sanitaires.

Un cadre expert en gestion de crise a par ailleurs été recruté pour s'assurer de l'amélioration continue du dispositif de gestion de crise, afin de le maintenir à un niveau d'efficacité optimale.

Le dispositif, mis en place par l'entreprise, a pour objet d'assurer la continuité du commandement du Groupe et la qualité de sa réponse quand il est confronté à des menaces, des situations inattendues, des incidents, des situations dégradées ou de crise.

Il s'organise autour :

- d'une permanence centrale ;
- de trois permanences plate-forme, ces dernières intervenant sur l'ensemble des activités du Groupe dans leurs limites géographiques respectives.

Il s'appuie sur la permanence de fonctionnement assurée par chaque entité ou service opérationnel.

L'année 2009 a aussi permis de formaliser le PCA de l'entreprise dans le cadre de la préparation à une potentielle crise sanitaire (Grippe A H1N1).

Les événements ou incidents significatifs donnent par ailleurs lieu au sein du groupe Aéroports de Paris à un retour d'expérience (REX), étude analysant la gestion de l'événement et proposant des pistes de progrès et des évolutions de procédures en vue d'éviter le renouvellement de l'incident ou d'en atténuer les conséquences.

Ce travail est effectué au sein des directions et s'avère utile dans le cadre d'une meilleure anticipation et gestion des risques.

2.3.3. Le dispositif de veille et d'intelligence économique

Sur les aspects veille et intelligence économique, une réflexion est menée conjointement entre la Direction de la sûreté et du management des risques et la Direction de la stratégie dans le cadre du comité opérationnel d'intelligence économique.

Un projet de mise en place d'un référentiel de protection des données sensibles a été mené en 2009 sur des processus clés de l'entreprise, dont le déploiement se poursuivra en 2010 sur les autres processus.

2.4. Les dispositifs et procédures de contrôle permanent

Les dispositifs de contrôle permanent sont décrits au travers des thèmes suivants :

- les systèmes de management et les certifications ;
- la qualité et la satisfaction clients ;
- les fonctions supports ;
- les fonctions cœur de métier ;
- les informations comptables et financières.

2.4.1. Les systèmes de management et les certifications

La démarche de certification des systèmes de management en vigueur dans la maison-mère et les filiales est constante. À ce jour, dix-huit certifications relatives aux domaines couverts par les normes ISO 9001 (système de management de la qualité), OHSAS 18001 (système de management de la santé et de la sécurité au travail), ISO 14001 (système de management environnemental), le RPAI (référentiel professionnel de l'audit interne) et le SGS (système de gestion de la sécurité aéroportuaire), et deux accréditations relatives à la norme ISO 17025 (essais en laboratoire) ont été obtenues au sein du Groupe.

Elles concernent plus particulièrement les directions d'aéroport qui sont au cœur du fonctionnement aéroportuaire.

Les actions qu'engagent ces dernières relèvent d'une part des obligations réglementaires de l'entreprise, déterminées par le Code de l'aviation civile et par le cahier des charges de la société Aéroports de Paris (annexe 1 du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005) et détaillées au § 2.4.4, et d'autre part de démarches de progrès qui leur sont propres.

Pour ce qui relève de ces dernières, les directions d'aéroport s'appuient principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leur activité. Elles inscrivent leur action dans des démarches de systèmes de management qui attestent de la formalisation des pratiques professionnelles, de la conformité à la réglementation, de l'analyse et de la maîtrise des enjeux concernés par les normes concernées, et de l'inscription de tous les personnels dans la démarche d'amélioration continue.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle organise sa démarche d'amélioration continue dans le cadre d'un système de management intégré (SMI) regroupant la qualité, la santé et la sécurité au travail, l'environnement, la sûreté du transport aérien et la sécurité aéroportuaire, ces dernières activités étant opérées sous la surveillance permanente des services de l'État.

Le certificat du SMI, délivré le 14 mai 2008 et portant sur les trois premiers thèmes, a été confirmé le 30 avril 2009 après avoir fait l'objet d'un premier audit de suivi et est valable jusqu'au 30 avril 2011.

En 2009 a été adoptée la version ISO 9001-2008, qui intègre l'évolution des paramètres liés à la qualité de service et au management des risques, et le SMI a été étendu à l'unité opérationnelle CDG1, gestionnaire des terminaux 1 et 3.

Pour assurer le bon fonctionnement du SMI, une structure dédiée est en place dans chaque unité opérationnelle de la direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'aéroport Paris-Orly s'inscrit dans la même démarche d'amélioration continue et de maîtrise des risques en s'appuyant sur des systèmes de management couvrant les domaines de la sécurité aéroportuaire et de la sûreté du transport aérien, qui font l'objet d'une surveillance permanente des services de l'État, et de l'environnement, qui est certifié selon la norme ISO 14001 (cf. § 2.4.4).

L'aéroport Paris-Le Bourget, pour sa part, met en œuvre des processus s'inspirant des principes du système de management intégré, ce qui s'est traduit plus particulièrement en 2009 par la désignation d'un coordinateur management des risques.

Les directions d'aéroport se sont inscrites en 2009 dans la démarche globale d'entreprise d'approfondissement de la cartographie des risques Groupe et d'analyse des risques attachés aux directions, et ont élaboré les plans d'actions correspondants. Elles ont également participé au chantier de mise à jour du plan d'organisation des services (cf. § 2.1.3).

En **accompagnement aux démarches de systèmes de management et de certification** au sein du Groupe, le pôle support méthodes et certifications de la Direction de l'audit et du contrôle interne assiste les unités du Groupe dans leurs démarches de mise en conformité avec les différents référentiels de management mentionnés : ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, et d'autres référentiels (RPAI, SGS, etc.), et contribue ainsi à une meilleure maîtrise opérationnelle des unités.

En 2009, le pôle support méthodes et certifications a notamment mené les actions suivantes auprès des entités du Groupe :

- conduite d'audits QSSE (qualité-santé-sécurité du travail-environnement) consistant à auditer des systèmes de management comme par exemple le SMI (système de management intégré de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle), en vue de certifications ISO, SGS, etc. ;
- maintien à niveau de systèmes de management en place ;
- formation des agents aux systèmes de management ;
- réingénierie : élaboration d'indicateurs et de tableaux de bord, revue des méthodes, etc., et, notamment, assistance apportée à la direction commerces dans sa démarche de certification des bars et restaurants, en application d'un ordre de mission émanant du Directeur général délégué ;
- participation aux réunions des réseaux SME (système de management environnemental).

2.4.2. La qualité et la satisfaction clients

La Direction de la satisfaction clients, créée fin 2008, a pour missions de définir et piloter les projets et les plans de progrès orientés en vision client, d'animer un réseau de responsables locaux, et de définir les standards et procédures en matière de service au client, afin de permettre une satisfaction sans cesse améliorée des clients de l'entreprise (passagers, compagnies aériennes, occupants du parc immobilier), mais également de transformer progressivement la culture de l'entreprise vers une culture beaucoup plus orientée autour du client et du service. Elle s'organise en un pôle méthodes et standards, un pôle coordination des réseaux et un pôle pilotage des actions de progrès.

Les actions engagées en 2009 par la Direction de la satisfaction clients ont porté sur l'orientation des passagers, y compris les passagers en correspondance, la propreté, le confort, plus particulièrement en salle d'embarquement, les bars et restaurants, la fluidité aux contrôles.

Dans le cadre de l'amélioration des processus de fonctionnement interne, la direction s'est attachée à renforcer l'intégration de la dimension client dans la phase de conception amont des projets d'aménagement aéroportuaire ainsi que dans le processus de planification opérationnelle, à développer les compétences orientées client au sein de l'entreprise et enfin à assurer un pilotage stratégique de la satisfaction clients.

Les autres directions, et plus particulièrement la Direction marketing, commerces et communication et les directions d'aéroport Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, s'inscrivent dans les démarches qualité et satisfaction clients (enquêtes, gestion des réclamations,…).

Ainsi, la Direction marketing, commerces et communication conçoit et réalise les enquêtes menées par Aéroports de Paris : sur les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, l'enquête trimestrielle auprès des passagers, l'enquête annuelle auprès des compagnies et les campagnes de clients mystères. Ces enquêtes, ainsi que l'enquête ASQ *(Airline Survey Quality)* de l'ACI *(Airports Council International),* constituent pour ces directions d'aéroport des outils de pilotage du service rendu et de vérification de l'efficacité des actions engagées pour l'améliorer.

Pour la direction Paris-Le Bourget, une enquête de satisfaction auprès des entreprises clientes de la plate-forme du Bourget a été lancée en septembre 2009 ainsi qu'une enquête de perception de l'aéroport auprès des équipages des compagnies aériennes. Les conclusions de ces enquêtes seront disponibles en 2010.

Concernant les réclamations, la Direction marketing, commerces et communication conçoit un catalogue de réponse-types et traite directement les réponses aux réclamations concernant les services centraux, sites Internet, etc. Les directions d'aéroport répondent, pour leur périmètre, aux courriers de réclamations et d'observations des passagers et utilisateurs des installations aéroportuaires. Si nécessaire, elles fournissent au médiateur de l'entreprise les éléments d'appréciation pour répondre aux réclamations portées à son niveau.

2.4.3. Les fonctions supports

LE DOMAINE DES RESSOURCES HUMAINES

Les politiques RH doivent permettre de développer l'efficacité collective et individuelle de l'entreprise et sa responsabilité sociétale, tout en maintenant des rapports sociaux équilibrés indispensables au développement de ses projets.

Dans un souci de bonne adéquation des compétences des personnels aux besoins de l'entreprise, Aéroports de Paris a construit un dispositif de **gestion prévisionnelle des emplois et des compétences** (GPEC). Ce dispositif a pour ambition d'anticiper et de piloter les évolutions de l'emploi et des métiers et d'aider les salariés à s'adapter de manière proactive à ces évolutions dans le respect de la diversité et de l'égalité des chances.

Conformément à la loi de programmation pour la cohésion sociale du 18 janvier 2005 instaurant une obligation de négociation triennale sur la GPEC, des négociations ont été engagées en 2008 avec les partenaires sociaux, au sein du Groupe et d'Aéroports de Paris SA. Suite au constat de désaccord enregistré en 2008, un procès verbal de désaccord a été signé par le Président-Directeur général le 17 avril 2009. Il comporte des mesures unilatérales qui seront déployées sur le seul périmètre d'Aéroports de Paris SA sur la période 2009/2011.

Le déploiement des mesures s'appuie notamment sur :

- le référentiel des métiers ;
- un diagnostic emplois et compétences et un plan glissant d'adaptation ;
- un ensemble d'outils d'accompagnement professionnel des salariés, notamment la généralisation de l'entretien professionnel et la création d'un espace conseil métiers pour les non-cadres ;
- des mesures spécifiques d'accompagnement des salariés appartenant à un métier sensible.

Des dispositifs de **pilotage de la mobilité des salariés** viennent en soutien de la conduite de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences :

- concernant la gestion des mobilités des cadres, le **comité des carrières des cadres,** présidé par le Directeur général délégué et comportant des représentants de la Direction des ressources humaines, valide toutes les promotions en position cadre et les autorisations de recrutement externe ;

- le principe de création d'un **pôle carrières mobilité,** dédié à l'accompagnement individuel et collectif des salariés non-cadres, a été adopté en 2009 : ce pôle a pour objet de développer une culture de la mobilité s'appuyant notamment sur une information diversifiée et d'accompagner les mobilités collectives et individuelles. Sa mise en œuvre est prévue au premier trimestre 2010.

Par ailleurs, la conjoncture économique de 2009 a conduit la Direction générale à mettre en place dès le premier trimestre un plan de maîtrise des coûts et de la masse salariale au travers de la limitation des recrutements externes au profit des mobilités internes.

Afin d'assurer le pilotage et le suivi de cette politique, un **comité des mobilités** a été créé en avril 2009 pour traiter prioritairement les pourvois par mobilité interne et autoriser des recrutements externes à titre exceptionnel. Un tableau de bord mensuel des flux entrées/sorties est, depuis, intégré au tableau de bord de la Direction des ressources humaines qui est présenté tous les mois en Comex.

En matière RH, **la responsabilité sociétale de l'entreprise** se manifeste au travers d'accords collectifs dont le suivi est assuré notamment par des comités de mise en œuvre et de suivi : accord sur l'égalité professionnelle homme-femme, accord sur l'emploi des personnes handicapées, accord relatif à l'emploi et au maintien dans l'emploi des seniors 2010-2012, signé le 17 décembre 2009.

Elle s'exprime également au travers de la santé et la sécurité au travail, et de la protection des salariés à l'international.

Des démarches de progrès transversales sont engagées dans le domaine de **la santé et la sécurité au travail.** La politique de prévention des risques professionnels a fait l'objet d'une communication auprès de l'ensemble des salariés de l'entreprise en 2009.

Par ailleurs, le document unique, qui recense par direction et unité opérationnelle tous les risques en matière HSCT et les moyens de prévention/protection associés, a fait l'objet en 2009 d'une nouvelle cotation, qui sera opérationnelle en 2010.

En plus de l'établissement des documents réglementaires (DTA : documents techniques amiante), une cartographie de l'ensemble des installations des aéroports Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget permettant de visualiser celles où subsiste de l'amiante (ni visible, ni friable, ni volatile) a été finalisée en 2009.

La procédure permettant la traçabilité de l'exposition des salariés aux produits chimiques est opérationnelle depuis début 2009. Une procédure de traçabilité d'exposition aux autres contraintes (rayons X,…) est en cours d'élaboration.

Il convient de rappeler que le certificat délivré le 14 mai 2008 au SMI (système de management intégré) de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et portant notamment sur le périmètre couvert par la norme BS-OHSAS 18001-2007/santé et sécurité au travail, a été confirmé le 30 septembre 2009 (cf. § 2.4.1).

Par ailleurs, la Direction de la sûreté et du management des risques a poursuivi en 2009 l'amélioration du **dispositif de protection pour les expatriés et les missionnaires du Groupe** à l'international, mis en place en 2004.

Ce dispositif s'appuie sur une veille permanente des conditions de sécurité dans les pays où le personnel du Groupe est amené à séjourner ou se déplacer, qui permet des alertes en temps réel et une gestion proactive des déplacements. Des audits ponctuels de sécurité sont également réalisés dans les pays où le Groupe a des implantations pérennes de ses salariés. Un site Intranet d'information a par ailleurs été mis en place, et de nouvelles formations de sensibilisation à la sécurité ont été déployées, adaptées à chacune des destinations.

LE DOMAINE JURIDIQUE

La mission de conseil juridique auprès de l'ensemble des directions et des sociétés du Groupe est assurée par la Direction juridique et des assurances. À ce titre, elle est sollicitée pour des consultations et avis sur tous les faits, ou sur la pertinence et la mise au point des actes qui participent de leur gestion, de leur organisation et plus généralement de tout projet entrant dans leur champ de compétence. Elle peut également s'autosaisir de toute situation ou de tout fait susceptible de porter atteinte aux intérêts du Groupe.

Elle analyse les projets sur les législations et réglementations nationales, européennes et précise les conditions de leur application au Groupe.

La Direction juridique et des assurances a pour mission de coordonner, animer et orienter globalement la fonction juridique au niveau du Groupe, sous réserve des matières relevant du droit fiscal et de celles qui, hors le contentieux, relèvent du droit social. À ce titre elle coordonne l'action de tous les juristes du Groupe, qui lui sont fonctionnellement rattachés depuis le 1er septembre 2008, tout en exerçant certaines compétences qui restent centralisées. Ces juristes assurent l'interface entre la Direction juridique et des assurances et leur direction de rattachement ou leur filiale.

Dans ce cadre, la Direction juridique et des assurances a mené en 2009 une réflexion sur les principaux risques juridiques que peut rencontrer le Groupe et a identifié les actions de maîtrise des risques à mettre en œuvre.

La Direction juridique et des assurances assure la rédaction de procédures qui peuvent être consultées sur son site GED (gestion électronique de documents) où figurent également des fiches d'application des procédures. Parmi les procédures rédigées par la Direction juridique et des assurances figurent notamment :

- la procédure de validation, par les juristes des directions d'aéroport ou par la Direction juridique et des assurances selon les seuils, des garanties dites *corporate* et bancaires reçues ; un suivi est assuré tous les trois mois par la Direction juridique et des assurances ;
- la procédure en cas de litige en matière de transaction ;
- les procédures portant sur la préparation et la validation de la communication externe du Groupe et sur la préparation, la validation et la diffusion de l'information réglementée (cf. § 2.4.5 - le domaine financier).

La Direction juridique et des assurances assure également une veille juridique organisée en rubriques spécialisées, consultable sur l'Intranet de la direction.

LE DOMAINE ACHATS

L'entreprise s'est fixé comme ambition d'optimiser le **processus achats** afin de maîtriser les risques de fraude et de surcoût, de contribuer à la performance collective par la réduction des coûts et des délais de traitement, et de favoriser les synergies au sein du Groupe.

En 2009, un diagnostic de la fonction achats établi sous la conduite du nouveau Directeur des achats s'est conclu sur l'identification de 17 axes d'amélioration. Ils ont pour perspective de mettre en place au sein du Groupe les meilleures pratiques achats du marché et de donner à la Direction des achats un rôle majeur dans la réussite des programmes transversaux. Il s'agit donc de repositionner la fonction achats au niveau adéquat en termes de gouvernance, notamment au travers de la création d'une revue de performance sur la base d'objectifs clairs et mesurables.

Dans cette perspective, le périmètre de la Direction des achats doit intégrer à terme l'intégralité des achats du Groupe, selon des modalités à définir.

Afin de réduire les délais en matière de passation des marchés d'Aéroports de Paris et d'alléger les procédures, les opérations juridiques et administratives applicables aux marchés relèvent depuis début 2009 des directions donneurs d'ordre ou des unités opérationnelles délégataires selon des modalités variables en fonction du montant des marchés, de l'existence de juristes dans les directions concernées et des délégations. Les contrôles de régularité effectués après signature des marchés font l'objet d'un reporting régulier au Comex.

La **commission consultative des marchés,** créée par décision du Président-Directeur général le 25 octobre 2005, a notamment pour mission d'examiner et de donner un avis sur les projets de marchés dont le montant est supérieur à un seuil fixé par le Président-Directeur général et de vérifier la conformité des procédures de passation des marchés aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris.

Les seuils d'examen des marchés de travaux sont de 5 millions d'euros si l'ouvrage n'est pas réparti en lots et de 1 million d'euros pour les lots d'un ouvrage réparti en plusieurs lots dont la valeur cumulée égale ou dépasse 5 millions d'euros. Pour les marchés de services et de fournitures, le seuil d'examen est de 0,4 million d'euros annuel pour les marchés qui peuvent être renouvelés régulièrement.

Par décision du Président-Directeur général en date du 15 septembre 2009, la commission consultative des marchés est composée de treize membres avec voix délibérative : les six administrateurs représentants des salariés, élus du conseil d'administration, quatre personnalités extérieures à l'entreprise désignées par le Président-Directeur général en raison de leur compétence et de leur expérience en matière de commande publique ou d'achats, le Président-Directeur général de Hub télécom en qualité de représentant d'une filiale d'Aéroports de Paris, le directeur de cabinet en qualité de représentant de la Direction générale, et le contrôleur général.

Assistent, avec voix consultative, aux réunions de la commission, le Directeur juridique et des assurances ou son représentant ainsi qu'un représentant de la Direction Générale de la Consommation, de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF). Elle est présidée par une des personnalités extérieures, M. Michel Guyard.

La commission consultative des marchés s'est réunie onze fois en 2009 avec un taux moyen de présence de ses membres de 66 %.

2.4.4. Les fonctions cœur de métier

En sa qualité d'exploitant d'aéroport soumis à des obligations réglementaires et exerçant des missions de service public, la société Aéroports de Paris est soumise :

- à des procédures de contrôle et de surveillance spécifiques des services de l'État sur les activités relatives à la sécurité aéronautique et à la sûreté du transport aérien ;
- à l'obligation de faire approuver par les services compétents de l'État les procédures mises en œuvre en matière de sécurité aéroportuaire (manuel d'aérodrome et système de gestion de la sécurité) et en matière de sûreté du transport aérien (programme de sûreté) ;
- à l'obligation de détenir et de maintenir une certification en matière environnementale.

Au-delà de ces activités, Aéroports de Paris conduit une politique de grands projets d'aménagement aéroportuaire et immobilier répondant à sa stratégie d'entreprise.

LA SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

En application de l'article L. 211-3 du Code de l'aviation civile, le domaine de la sécurité aéronautique porte sur les dispositions de nature à assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs. Ces dispositions doivent intégrer notamment les normes relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) et celles relatives à la prévention du péril animalier.

La Direction générale de l'aviation civile contrôle et surveille systématiquement l'ensemble des activités dans ce domaine, notamment toute évolution significative des infrastructures et des procédures opérationnelles, et délivre un certificat de sécurité aéroportuaire à tout exploitant d'aérodrome démontrant que les dispositions mentionnées ci-dessus ont été prises.

Il est rappelé que les certificats de sécurité d'aérodrome délivrés aux directeurs des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly par le ministre chargé de l'Aviation civile en décembre 2006 pour une durée de cinq ans ont été amendés et complétés en 2008 par la certification des systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire (SGS), respectivement les 25 avril et 1er avril 2008. L'audit de suivi des certificats, qui est un audit national et s'applique aux deux aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, devrait se dérouler au cours du premier trimestre 2010.

Il convient de noter, concernant Paris-Charles de Gaulle, qu'une nouvelle annexe intégrant les éléments liés à l'exploitation de l'A380 a été approuvée le 18 mars 2009 et a amendé le certificat de sécurité d'aérodrome.

Pour sa part, l'aéroport Paris-Le Bourget a pour objectif de se placer au niveau d'exigence requis par le certificat de sécurité d'aérodrome bien qu'il n'y soit pas soumis, le seuil actuel d'application étant de 350 000 passagers par an sur les vols commerciaux. Ainsi, l'aéroport Paris-Le Bourget a entamé en 2009 la régularisation de l'homologation de ses pistes par la Direction générale de l'aviation civile, régularisation qui sera prononcée début 2010.

Par ailleurs, en 2009, deux conventions ont été signées entre l'État et Aéroports de Paris pour sécuriser le cadre juridique dans lequel les services de l'entreprise, en complément des missions de l'exploitant d'aérodrome en matière de sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs et de permanence médicale, apportent leur concours à l'exercice par les services publics de secours de leurs missions dans les domaines de la lutte contre l'incendie et de l'aide médicale urgente sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

La première convention, signée par le préfet de Police de Paris, le préfet de Seine-Saint-Denis et le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, est relative au concours apporté par Aéroports de Paris à la lutte contre l'incendie et au secours aux personnes sur l'aéroport considéré.

La seconde convention, signée par le préfet de Seine-Saint-Denis, le Directeur général de l'Assistance publique - Hôpitaux de Paris (AP-HP), le Directeur de l'Agence Régionale de l'Hospitalisation d'Île-de-France et le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, porte sur l'aide médicale urgente.

Ces conventions sont entrées en vigueur sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle le 20 octobre 2009.

Des dispositifs identiques pourraient être mis en œuvre en 2010 pour l'aéroport Paris-Orly. Des discussions en ce sens sont engagées avec l'ensemble des services compétents.

LA SÛRETÉ ET LA PROTECTION DES INSTALLATIONS

Sous l'autorité du préfet territorialement compétent, la police aux frontières, la gendarmerie des transports aériens, l'administration des douanes et la Direction générale de l'aviation civile exercent un contrôle strict du respect des prescriptions réglementaires sur les plates-formes. Les dispositions des programmes de sûreté sont soumises par les directeurs de plate-forme à l'approbation des préfets après validation par la Direction de la sûreté et du management des risques.

La Direction de la sûreté et du management des risques inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires qui précisent les rôles et responsabilités respectifs de chaque opérateur présent sur les aéroports ou contribuant au transport aérien.

Elle joue un rôle central en veillant notamment à la bonne application des obligations réglementaires au travers de la réalisation d'audits internes sur la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. Elle présente une fois par an au Comex un état d'avancement des actions correctives identifiées par les évaluateurs internes lors de ces audits.

Elle suit par ailleurs de manière précise, au cours de deux revues de performance annuelles, l'état d'avancement des investissements liés à des mises en conformité réglementaire, et le présente au Comex une fois par an. En outre, depuis 2009, les tableaux de bord mensuels présentés au Comex intègrent des éléments portant sur la sûreté, qu'elle élabore.

En 2009, le programme de sûreté de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, approuvé par le préfet de Seine-Saint-Denis le 21 avril 2008 pour une durée d'un an, a été renouvelé le 17 avril 2009 pour une durée de cinq ans. Le système SMI de Paris-Charles de Gaulle intègre par ailleurs l'assurance qualité liée au programme de sûreté dans la certification ISO 9001.

Pour sa part, le programme de sûreté de l'aéroport Paris-Le Bourget est en cours d'approbation par le préfet de Seine-Saint-Denis. Cette approbation devrait être prononcée au regard de la nouvelle réglementation sûreté en cours d'élaboration au niveau européen et de sa transposition en droit français.

Le programme de sûreté de l'aéroport Paris-Orly a, quant à lui, été approuvé le 31 mars 2008 par le préfet du Val de Marne. La qualité associée à ce programme sûreté a fait l'objet en 2006 d'une certification ISO 9001 confirmée le 18 mars 2008 ; un audit externe de suivi de fin de 3e année a été mené en mars 2009 et a renouvelé le 5 juin l'attribution de la certification jusqu'au 3 mars 2012. Il convient de noter que, pour l'aéroport Paris-Orly, la conduite de cette démarche de certification est confiée à la Direction de la sûreté et du management des risques.

Enfin, il est à noter que, parmi les mesures de renforcement de la sûreté, Aéroports de Paris a mis en place un système visant à tester la vigilance des sociétés opérant aux postes d'inspection filtrage (PIF) par projection d'images fictives sur les écrans de contrôle.

En matière de **protection des installations,** la Direction de la sûreté et du management des risques s'assure de la mise en œuvre des obligations de défense au sein d'Aéroports de Paris, notamment l'application de la réglementation se rapportant aux Opérateurs d'Importance Vitale (OIV), dont fait partie Aéroports de Paris.

Le Programme de Sûreté d'Opérateur (PSO) a été validé par l'État en 2008. Les Plans Particuliers de Protection (PPP) ont été rédigés et transmis à l'État pour validation. Ils devraient être mis en œuvre en 2010 par les différentes entités concernées de l'entreprise.

De manière plus générale, la Direction de la sûreté et du management des risques s'assure de la définition et de la mise en œuvre de la politique de protection des installations en relation avec les directions d'aéroport et la Direction de l'immobilier.

L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La politique environnementale et de développement durable d'Aéroports de Paris est définie par la Direction de l'environnement et du développement durable qui est en charge de la communication envers les riverains, les entreprises, les collectivités territoriales et l'État.

En matière environnementale, la Direction de l'environnement et du développement durable définit l'accompagnement des démarches de management environnemental pour l'ensemble du périmètre d'Aéroports de Paris.

La direction assure le management transversal de la politique environnementale en s'appuyant sur :

- des revues de performance biannuelles ;
- une revue de direction annuelle par plate-forme qui évalue le système de management environnemental de l'aéroport, conformément aux exigences de la norme ISO 14001 ;
- un tableau de bord environnemental construit autour de huit indicateurs environnementaux, établi chaque trimestre par la Direction de l'environnement et du développement durable sur la base des informations transmises par les directions d'aéroport, et présenté au Comex.

À l'occasion de la restructuration du pôle aménagement et développement le 2 mars 2009, la délégation à la politique environnementale a été créée au sein de la Direction de l'environnement et du développement durable. Elle réunit expertise technique (sur la politique technique environnementale et l'énergie) et compétence dans le management environnemental et l'animation de la politique ; en outre, la délégation présente l'avantage pour les directions d'aéroport et la Direction de l'immobilier d'être leur interlocuteur unique pour ces questions.

En matière environnementale, les directions des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont chargées du maintien et du renouvellement de leur certificat ISO 14001 pour les activités de l'entreprise se déroulant sur les plates-formes. Elles bénéficient du support de la Direction de l'environnement et du développement durable pour organiser, par ailleurs, le partenariat avec les diverses entreprises présentes sur les plates-formes.

La Direction de l'immobilier et, plus précisément, les pôles nord et sud de la direction déclinent localement le système de management environnemental et s'intègrent dans le périmètre des certifications attribuées aux aéroports.

Pour leur part, la Direction de l'ingénierie et de l'architecture et la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée déclinent la politique environnementale de l'entreprise pour leur activité.

Les premiers audits de suivi des certifications ISO 14001 renouvelées en avril et décembre 2008 sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, dans le cadre de son système de management intégré, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, se sont déroulés avec succès et ont confirmé les certificats ISO 14001.

Par ailleurs, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux a obtenu la certification ISO 14001 le 12 juin 2009.

En matière de développement durable, et plus précisément de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE), la politique d'Aéroports de Paris s'organise autour de projets spécifiques aux domaines du développement durable et de la démarche de notation extra-financière.

Ainsi, pour mieux gérer les partenariats de coopération économique et sociale avec les territoires, un comité des subventions a été créé en 2009, présidé par le Directeur général adjoint développement et aménagement.

La notation extra-financière est effectuée par une agence de notation indépendante : sur l'ensemble des domaines du développement durable les années impaires et sur un nombre limité de domaines les années paires, depuis 2005.

À la suite de l'appel d'offres lancé en 2008 pour renouveler le prestataire réalisant la notation extra-financière, l'agence VIGEO a été choisie en septembre 2009 pour succéder à BMJ *ratings*. En raison de ce changement, et pour se caler sur les échéances du plan stratégique 2006-2010, une notation partielle a été effectuée en 2009, portant sur les domaines gouvernance, environnement et engagement sociétal ; une notation complète sera réalisée en 2010, année clôturant le plan quinquennal, et sera consolidée au niveau Groupe. En outre, à la suite de la notation extra-financière effectuée en 2008 sur quelques filiales à titre expérimental, le comité Groupe a décidé le 15 avril 2009 que les quatre principales filiales feront l'objet d'une notation extra-financière en 2010.

Il convient de rappeler que les notations extra-financières complètes et partielles de niveau A+ ont été attribuées à Aéroports de Paris de 2005 à 2008.

Tous les ans Aéroports de Paris rend compte de ses activités de développement durable dans le rapport Environnement et Citoyenneté selon les critères de la GRI *(Global Reporting Initiative)*. Parallèlement, la Direction de l'environnement et du développement durable a entamé une réflexion sur l'adoption de la norme ISO 26000 comme futur référentiel de la performance en matière de RSE.

Enfin, Aéroports de Paris et Schiphol Group ont signé une déclaration commune portant sur leur ambition et leur collaboration dans le domaine du développement durable.

LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT AÉROPORTUAIRE ET IMMOBILIER

Dans le cadre de la politique générale d'aménagement et de développement des plates-formes déterminée par Aéroports de Paris, la Direction de la stratégie définit et propose la politique portant sur les besoins en infrastructures aéronautiques à moyen et long termes ; pour sa part, et en coordination avec la Direction de la stratégie, la Direction de l'immobilier définit et propose la politique immobilière aéroportuaire (hors terminaux passagers et bâtiments associés) et la politique immobilière de diversification.

La Direction de la stratégie et la Direction immobilière assurent le pilotage des projets de leurs périmètres respectifs en phase d'initiation du processus d'aménagement.

Dans le cadre de cette politique globale, les fonctions relevant de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre sont clairement séparées et assurées, respectivement, par :

- les directions d'aéroport Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ainsi que par la Direction de l'immobilier ;
- la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée, au sein du pôle aménagement et développement ;
- la Direction de l'ingénierie et de l'architecture, au sein de ce même pôle.

Afin de renforcer le dispositif de contrôle interne de l'entreprise et la maîtrise des principaux risques pesant sur **les grands projets d'aménagement aéronautique,** une réflexion menée sous la conduite du pôle aménagement et développement en 2008 a conduit à la définition de dix-huit plans d'action. Ils portent notamment sur la nécessité de rapprocher les processus observés chez Aéroports de Paris des meilleures pratiques professionnelles, et s'articulent autour de :

- la formalisation des procédures ;
- l'optimisation des rôles et responsabilités dans la conduite des grands projets d'aménagement ;
- la création d'outils de reporting et d'outils informatiques transverses facilitant la transmission des informations et le pilotage des projets.

En 2009, la poursuite de ce travail a permis d'approfondir les dix-huit plans d'action identifiés et de traiter les questions concernant la définition des projets et des programmes, la définition et le suivi des plannings et des coûts, la contractualisation et les aspects techniques des projets, tous sujets dont la maîtrise concourt à l'amélioration du pilotage et de la réalisation des grands projets d'aménagement aéronautique. Les documents et procédures rédigés sont disponibles sur la GED du pôle aménagement et développement afin que les bonnes pratiques puissent être partagées par l'ensemble des entités de l'entreprise.

Concernant **les aménagements immobiliers** situés sur son périmètre d'intervention, la Direction de l'immobilier a pour mission de valoriser et densifier les actifs de l'entreprise (conservation du patrimoine et obligations du propriétaire notamment). La direction de l'aéroport Paris-Le Bourget et des aérodromes d'aviation générale dispose toutefois d'une compétence propre, dans son périmètre géographique, pour développer une politique de valorisation des actifs.

En 2009, la Direction de l'immobilier a mis en œuvre le plan d'actions pluriannuel défini l'année précédente pour mettre sous contrôle les obligations du propriétaire appliquées au patrimoine placé sous sa responsabilité. Elle a également poursuivi son analyse des risques pesant sur l'activité de développement immobilier.

Aéroports de Paris s'est doté d'un ensemble de **comités** présidé par le Président-Directeur général, qui contribuent à l'efficacité du pilotage des projets d'aménagement : **le comité d'approbation des investissements (CAI)** examine systématiquement les projets d'investissement d'un montant supérieur à 2 millions d'euros ; **le comité de suivi des projets structurants (CSPS)** examine les projets que le CAI juge structurants ou spécifiques ; enfin, **le comité immobilier** a pour objet de présenter, orienter et arbitrer les questions essentielles de politique et de développement immobilier, d'examiner les projets significatifs relevant de la responsabilité de la Direction de l'immobilier et de la direction de l'aéroport Paris-Le Bourget et de procéder aux arbitrages nécessaires quel que soit le montant d'investissement incombant à Aéroports de Paris.

2.4.5. Le dispositif et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière relèvent du domaine financier, du domaine comptable et du domaine du contrôle de gestion.

À ce titre, sont principalement concernées la Direction des opérations financières et des participations, la Direction des comptabilités et la Direction du contrôle de gestion, qui appartiennent au pôle finances et administration.

Ces dispositifs et procédures s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels :

- SAP, pour les comptabilités générale et analytique ;
- BO Finance, pour la consolidation et le *reporting* ;

- BPO, pour l'établissement des budgets ;
- BRIO, pour la rédaction des tableaux de bord.

LE DOMAINE FINANCIER

La Direction des opérations financières et des participations est constituée de six unités :

- l'unité fiscalité ;
- l'unité contrôle de gestion central des investissements ;
- l'unité dette et trésorerie ;
- l'unité équilibres financiers et régulation économique ;
- l'unité participations et ingénierie financière Groupe, anciennement unité contrôle financier Groupe ;
- l'unité relations avec les investisseurs.

L'unité fiscalité établit les déclarations et la liquidation des impôts de la société Aéroports de Paris (impôt sur les sociétés, impôts locaux,...), y compris pour les sociétés du Groupe faisant l'objet d'une intégration fiscale, ainsi que les règles d'assujettissement pour les impositions de toute nature. Elle garantit la pertinence de la politique fiscale du Groupe et optimise sa charge fiscale dans le respect de la réglementation.

L'unité contrôle de gestion central des investissements garantit que les décisions rendues par le comité d'approbation des investissements (CAI) sont bien reflétées dans l'état d'avancement des projets et des autorisations de dépenses au sein du système d'information de l'entreprise. Elle est également chargée du contrôle financier des investissements de la Société, en lien avec les maîtres d'ouvrage et leurs contrôleurs de gestion. À ce titre, elle administre les modules correspondants du système d'information de l'entreprise et s'assure de l'intégrité des données financières qui y sont renseignées.

L'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. Le conseil d'administration doit, en application de l'article L. 228-40 du Code de commerce, autoriser toute émission d'emprunts obligataires, le Président-Directeur général ayant généralement compétence pour les autres formes de recours à l'emprunt. La politique d'endettement est présentée annuellement au comité d'audit et le conseil d'administration est informé des opérations réalisées.

Une gestion centralisée de la trésorerie avec les filiales est en place. Elle est suivie quotidiennement **par l'unité dette et trésorerie** qui établit également le budget annuel de trésorerie et un reporting mensuel au Président-Directeur général et au Directeur général délégué. Tous les trimestres, un point est présenté en Comex tant sur les financements et leur couverture que sur la trésorerie. Les décisions de couverture sont prises lors de ces réunions, ou soumises au Président-Directeur général, puis mises en œuvre par la Direction des opérations financières et des participations.

Dans le cadre d'une démarche globale de performance et de maîtrise des risques, le comité Groupe a souhaité, lors de sa séance du 2 mars 2009, que le dispositif de pilotage et de contrôle interne des filiales soit davantage formalisé. Les travaux réalisés sous la conduite de **l'unité participations et ingénierie financière Groupe** ont donné lieu à la rédaction d'un référentiel relatif au dispositif de pilotage et de contrôle interne des filiales, diffusé auprès des directions d'Aéroports de Paris et des filiales concernées. Ce référentiel comprend notamment : le règlement intérieur du comité Groupe, le règlement intérieur des comités des engagements des filiales, les règles de principe auxquelles les entités ne peuvent déroger, sauf autorisation expresse du comité Groupe, la formalisation des processus de prise de participation ainsi que des engagements contractuels, la formalisation de fiches d'instruction standard des projets de prise de participation et d'engagement contractuel. Un point spécifique sur le comité Groupe et le dispositif de pilotage des filiales est présenté au chapitre 2.1.5 du présent rapport.

Par décision du Président-Directeur général du 1er avril 2006 modifiée 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 hors taxes 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 a le pouvoir d'accorder aux filiales et aux participations financières toute avance ou prêt d'un montant unitaire ne dépassant pas un million d'euros hors taxes.

Il 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 18 décembre 2008 a autorisé le Président-Directeur général, avec faculté pour celui-ci de déléguer, à donner pour l'année 2009 les cautions, avals ou garanties au nom de la société Aéroports de Paris dans la limite d'un montant total de 10 millions d'euros.

L'examen des **engagements hors bilan** donnés par Aéroports de Paris au 30 novembre 2009 a fait l'objet d'une présentation au comité d'audit le 10 décembre 2009 et au conseil d'administration le 17 décembre 2009, en application du règlement intérieur du conseil d'administration. Cet examen a pris en compte l'ensemble du Groupe pour autant que la responsabilité financière de l'entreprise pouvait être mise en jeu au travers de ses filiales.

Deux procédures, l'une portant sur la préparation et la validation de la **communication externe** du Groupe et l'autre portant sur la préparation, la validation et la **diffusion de l'information réglementée,** visent à garantir la fiabilité de l'information, notamment financière, et à s'assurer du respect par le Groupe de ses obligations dans ce domaine.

La Direction des opérations financières et des participations est chargée de valider, avec la Direction juridique et des assurances, les projets de communication contenant une « information sensible », c'est-à-dire une information financière ou juridique, ou ayant des implications financières ou juridiques, une indication chiffrée et/ou une information susceptible d'avoir une influence sur le cours de bourse d'Aéroports de Paris.

En tant qu'émetteur de l'information réglementée, la Direction des opérations financières et des participations exerce une maîtrise de l'élaboration et de la diffusion des messages à caractère financier.

LE DOMAINE COMPTABLE

La mise en place de procédures comptables fiables est garantie par la Direction des comptabilités. Ces procédures ont pour finalité la production de comptes sociaux et consolidés conformes aux exigences des normes

comptables françaises et internationales en vigueur. La Direction des comptabilités met ainsi à la disposition des différents organes de la Société des informations leur permettant de piloter leur performance dans le cadre de la stratégie globale de l'entreprise.

À cette fin, la Direction des comptabilités est organisée en quatre pôles :

- le pôle comptabilités ;
- le pôle consolidation ;
- le pôle normes et procédures ;
- le pôle systèmes d'information.

Dans le cadre de la démarche de contrôle interne appliquée au domaine comptable, la Direction des comptabilités a élaboré en 2009 des matrices de contrôle interne couvrant les cycles comptables ventes-clients, achats-exploitation, personnel, investissements-immobilisations et consolidation, la matrice de contrôle sur le cycle trésorerie-comptabilité générale restant à finaliser. Ces matrices fournissent une description des contrôles existants ou à mettre en place sur chacun de ces cycles afin de maîtriser les risques pesant sur leur bon déroulement.

Ces matrices seront finalisées en 2010 en relation avec les directions qui ont la responsabilité d'assurer et de mettre en place les contrôles en amont. Une fois validées par l'ensemble des parties prenantes, ces matrices seront mises à jour régulièrement.

En outre, la Direction des comptabilités a engagé des actions s'inscrivant dans une démarche d'amélioration continue des processus, dont le processus achats-approvisionnements.

La Direction des comptabilités dispose depuis septembre 2008, d'indicateurs et de tableaux de bord détaillés permettant de renforcer le pilotage de la direction, ainsi que d'indicateurs d'alerte sur les dispositifs comptables, qui s'inscrivent dans le cadre du renforcement du dispositif de contrôle interne. Une synthèse des tableaux de bord est diffusée chaque trimestre aux membres du Comex.

Pour leur part, les quatre pôles ont poursuivi en 2009 le processus d'amélioration continue engagé en 2007 en s'appuyant sur les retours d'expérience et sur la mise en place, au sein de la direction, de formations spécifiques nécessaires au bon fonctionnement de la fonction comptable.

Le pôle comptabilités a entrepris au cours de l'année 2009 des travaux permettant la réduction des délais de clôture conformément au projet lancé en 2008, notamment avec la création d'un service « comptabilité tiers » en charge des opérations de clôture clients et fournisseurs.

La mise en place de nouveaux applicatifs en 2010, *via* notamment l'Intranet (écritures d'inventaire), permettra de faciliter également les clôtures mensuelles mises en place au cours de l'année 2009.

Par ailleurs, le dossier de révision des comptes, revu au cours de l'année 2008, a été de nouveau amélioré par l'automatisation de certains éléments, une structure de dossier optimisée étant prévue pour l'année 2010.

Le pôle consolidation a mis en place en 2009 la consolidation mensuelle et, dans ce cadre, s'est renforcé de manière à :

- contribuer à une meilleure répartition des compétences, tout en garantissant une polyvalence des tâches au sein du pôle, en vue de limiter les risques liés à une trop grande concentration des responsabilités ;
- poursuivre les efforts en matière de réduction des délais de clôture ;
- diffuser la mise à jour du manuel de consolidation comprenant : l'organisation de la consolidation, les principes et méthodes comptables, le processus de consolidation et le plan de comptes Groupe ;
- commencer les travaux d'actualisation de la documentation liée au processus de consolidation (guides de saisie sur l'outil BO Finance, documentation sur le paramétrage de cet outil) ; cette documentation devrait être mise à disposition courant 2010.

Par ailleurs, l'assistance extérieure en matière d'application et d'interprétation des normes IFRS, mise en place en 2008 auprès du pôle consolidation, a été poursuivie en 2009 et se prolongera sur les prochaines années. Les normes IFRS sont traitées par le pôle consolidation en coordination avec le pôle normes et procédures.

Comme les années précédentes, la certification des comptes sociaux et consolidés 2008 a été délivrée sans réserve des Commissaires aux comptes.

Le pôle normes et procédures a poursuivi en 2009 sa démarche de rédaction et de diffusion des normes et procédures comptables auprès des personnels des plates-formes et des directions fonctionnelles, notamment sur les quotas de gaz à effet de serre, les pénalités sur marchés, les engagements hors bilan des cautions et garanties reçues des clients, les e-services.

Le format des procédures comptables a évolué afin d'en homogénéiser la présentation, avec le souci de rendre plus systématiques l'exposé des facteurs de risques et l'identification des éléments de contrôle interne mis en place pour maîtriser ces risques.

Dans le cadre des programmes de formation interne, le pôle normes et procédures a animé diverses sessions en 2009 :

- formation aux aspects comptables sur les pénalités, les cautions et garanties reçues des clients au travers de réunions auprès des plates-formes et directions métiers ;
- présentation du processus de réconciliation des flux inter-compagnies auprès des filiales et des contrôleurs de gestion ;
- information sur la loi de finance en partenariat avec d'autres directions.

Comme prévu, en 2009, la structure du manuel des procédures comptables a été arrêtée. Le manuel intègre, outre les notes et procédures comptables de l'activité courante, d'autres chapitres dont : le mode d'emploi du manuel, la présentation de l'entreprise et de la fonction comptable, les grands principes comptables et un guide d'arrêté des comptes.

Par ailleurs, en 2010, un nouvel outil de consultation sera mis en production ; cet outil informatique permettra d'accéder au manuel des procédures comptables.

Le pôle systèmes d'information assure, pour l'ensemble du pôle finances et administration, l'expertise fonctionnelle, l'administration et le support des systèmes d'information financiers ainsi que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage des projets informatiques.

En 2009, les systèmes ont fait l'objet d'adaptations pour évoluer en fonction des besoins d'Aéroports de Paris :

- un programme de transmission systématique des mouvements de personnel aux administrateurs SAP pour mise à jour des habilitations a été développé ;
- un outil de gestion de la fiscalité locale a été spécifié et développé en 2009 pour une mise en production en 2010 ;
- l'activation du traitement des multi-sociétés a été préparée dans SAP ;

- le dispositif de documentation a été construit afin de faciliter l'accès à l'ensemble de la documentation aux utilisateurs des différents systèmes.

Enfin, des états d'analyse SAP ont fait l'objet de développements afin d'accélérer le processus d'arrêté des comptes (état des provisions pour clients douteux, état des soldes intra-Groupe, état du chiffre d'affaires,…).

LE CONTRÔLE DE GESTION

La Direction du contrôle de gestion est structurée en quatre pôles d'activité :

- le pôle analyses de gestion ;
- le pôle référentiel de gestion ;
- le pôle *reporting*/analyse de la performance ;
- le pôle planification opérationnelle/budget.

La Direction du contrôle de gestion s'appuie sur une filière contrôle de gestion instituée dans les unités opérationnelles et dans les directions fonctionnelles de l'entreprise. Cette filière est composée de contrôleurs de gestion, d'adjoints contrôleurs de gestion et d'assistants de gestion animés fonctionnellement par la Direction du contrôle de gestion et rattachés hiérarchiquement aux directeurs opérationnels ou aux responsables des entités supports concernées.

Depuis le 1er septembre 2009, le périmètre d'intervention de la Direction du contrôle de gestion concerne le compte de résultat d'Aéroports de Paris SA (directions opérationnelles et fonctionnelles) et de ses filiales, ceci tant au niveau budgétaire que réel.

En termes de procédures, des revues de performance ont été organisées avec les entités d'Aéroports de Paris ainsi que les filiales du Groupe. Ces dialogues de gestion, menés au deuxième et au quatrième trimestres, s'inscrivent dans le processus de pilotage de la performance des entités du Groupe. Elles conduisent les responsables opérationnels à présenter périodiquement aux membres du Comex l'état d'avancement de leur plan opérationnel et des objectifs associés. Les principales directions fonctionnelles de la Société sont également inscrites dans cette démarche sur un rythme annuel ou biannuel.

Le système de tableaux de bord de la Société a continué à être adapté pour permettre un suivi plus complet, sur une fréquence mensuelle, au niveau du Comex des objectifs des différentes entités opérationnelles. Les indicateurs retenus couvrent les domaines clés du pilotage de la performance.

Une revue mensuelle des comptes est opérée au sein de la Direction du contrôle de gestion au travers des notes d'analyse établies par les entités. Ces notes sont enrichies et segmentées chaque trimestre pour être diffusées au sein du pôle finances et administration et aux Commissaires aux comptes de la Société. Elles permettent d'identifier et d'expliquer les grandes évolutions mais également de repérer les ruptures de tendance et les facteurs d'alerte.

La Direction du contrôle de gestion a lancé au cours du quatrième trimestre 2009 un appel à candidature pour disposer en 2010 d'un outil informatique optimisant la restitution des états requis par le contrat de régulation économique (CRE) et par la segmentation (IFRS 8).

Enfin, le programme d'optimisation des charges intitulé « Performance 2010 », programme initié durant l'été 2007, a poursuivi sa montée en charge. Son ambition est, d'une part, de sécuriser les objectifs économiques de l'entreprise par un pilotage serré des plans d'action, et, d'autre part, de se doter des marges nécessaires pour renforcer la qualité de service rendue aux clients. Les actions définies sur les différents domaines ciblés sont formalisées avec un engagement de la part des responsables opérationnels pris en compte dans les budgets 2010 et suivants.

2.5. La surveillance périodique du dispositif

La surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques, permettant son amélioration continue, est assurée par la Direction de l'audit et du contrôle interne et par des structures externes telles que les Commissaires aux comptes et d'autres organismes relevant, notamment, des services de l'État.

Au sein de l'entreprise, cette surveillance se renforce progressivement avec le déploiement du dispositif de gestion des risques et de contrôle interne.

2.5.1. La Direction de l'audit et du contrôle interne

La Direction de l'audit est devenue le 1er juin 2009 Direction de l'audit et du contrôle interne par décision du Président-Directeur général, avec la création d'un département dédié au contrôle interne, indépendant de la fonction d'audit, qui s'est substitué à la structure projet mise en place en 2008. La Direction de l'audit et du contrôle interne est rattachée hiérarchiquement à la Direction générale et rend compte régulièrement au comité d'audit.

Pour ses activités d'audit, la direction a pour vocation d'intervenir dans tous les domaines d'activité de l'entreprise et de ses filiales, à l'exception de la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. La direction met en œuvre le programme d'audit annuel revu par le comité d'audit. Elle est adhérente de l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne) et applique les normes internationales de la profession. Son fonctionnement est défini par la charte de l'audit interne signée par le Président-Directeur général le 1er septembre 2008 après approbation par le comité d'audit en sa séance du 26 août.

En matière d'audit, et suite à la certification de son activité obtenue auprès de l'IFACI en novembre 2008 et confirmée en novembre 2009, la direction a renforcé le suivi des plans d'action issus des recommandations des audits grâce à l'élaboration d'une base de données et à la création d'indicateurs de reporting, dont il est désormais rendu compte au Comex de façon semestrielle.

Le programme d'audit 2009, validé par le comité d'audit de décembre 2008, s'est appuyé de façon explicite sur la cartographie des risques de l'entreprise, validée par le Comex du 29 septembre 2008, puis présentée au comité d'audit et au conseil d'administration des 15 et 30 octobre.

2.5.2. Les structures externes de contrôle

Un appel d'offres a été lancé en 2008 pour le choix des Commissaires aux comptes de la Société, le mandat des Commissaires aux comptes en place prenant fin à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires approuvant les comptes de l'exercice 2008.

Ont été nommés comme Commissaires aux comptes titulaires d'Aéroports de Paris par l'assemblée générale du 28 mai 2009, le cabinet Ernst & Young et Autres, représenté par M. Alain Perroux, et le cabinet KPMG S.A., représenté par M. Bernard Cattenoz.

Les Commissaires aux comptes sont désignés pour une période de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice qui sera clos le 31 décembre 2014.

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 y afférentes. Ils sont entendus par le comité d'audit.

Concernant les filiales détenues à 100 %, il est précisé que le cabinet Ernst & Young et Autres est Commissaire aux comptes d'Alyzia Holding et que le cabinet KPMG S.A. est Commissaire aux comptes d'ADPI, d'Aéroports de Paris Management, de Hub télécom et des SAS Cœur d'Orly Investissement et voyages-aeroportsdeparis.com.

Par son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'État, Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques de la part de la Cour des comptes, de l'Inspection générale des finances, de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat, du Contrôle général économique et financier, du Conseil général des ponts et chaussées dans les domaines financier, de gestion et de contrôle interne.

L'entreprise est par ailleurs soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la Direction générale de l'aviation civile 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.

A3 ANNEXE 3 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, ÉTABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

Aux Actionnaires,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2009.

Il appartient au Président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la Société et donnant les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière ; et
- d'attester que ce rapport comporte les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la Société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Autres informations

Nous attestons que le rapport du Président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 1er mars 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Bernard Cattenoz

ERNST & YOUNG et Autres
Alain Perroux

A4 ANNEXE 4 LISTE DES DOCUMENTS PUBLIÉS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

Informations financières publiées au titre de l'information permanente

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

16 mars 2010	Trafic du mois de février 2010
19 février 2010	Résultats annuels 2009
16 février 2010	Trafic du mois de janvier 2010
18 janvier 2010	Trafic du mois de décembre 2009
5 janvier 2010	Émission d'un emprunt obligataire de 200 millions de francs suisses
5 janvier 2010	Complément au communiqué sur la mise en œuvre du nouveau contrat de liquidité
23 décembre 2009	Poursuite de la concertation en vue du prochain contrat de régulation économique
16 décembre 2009	Trafic du mois de novembre 2009
9 décembre 2009	Proposition d'Aéroports de Paris en vue du prochain contrat de régulation économique 2011 - 2015
1er décembre 2009	Continental Square : Aéroports de Paris et GE Capital Real Estate France finalisent leur partenariat
16 novembre 2009	Trafic du mois d'octobre 2009
13 novembre 2009	Chiffre d'affaires en hausse de 4,8 % au 30 septembre 2009
6 novembre 2009	Chiffre d'affaires au 30 septembre 2008 pro forma
15 octobre 2009	Trafic du mois de septembre 2009
16 septembre 2009	Trafic du mois d'août 2009
28 août 2009	Résultats semestriels 2009 : croissance des résultats malgré la baisse du trafic
17 août 2009	Trafic du mois de juillet 2009
17 août 2009	Rémunération des dirigeants mandataires sociaux
13 août 2009	Chiffre d'affaires 1er semestre 2009 : + 5,9 %. Bonne résistance du modèle économique du Groupe
24 juillet 2009	Accord de partenariat avec GE Capital Real Estate Groupe
22 juillet 2009	Pierre Graff, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, est reconduit à la tête du Groupe
16 juillet 2009	Trafic pour le mois de juin 2009
17 juin 2009	Émission d'un emprunt obligataire de 250 millions de francs suisses
16 juin 2009	Trafic pour le mois de mai 2009
2 juin 2009	Date de paiement du dividende
18 mai 2009	Trafic du mois d'avril 2009
14 mai 2009	Chiffre d'affaires du premier trimestre 2009 : croissance de 4,8 %
30 avril 2009	Mise à disposition du document de référence 2008
25 mars 2009	Paris-Charles De Gaulle se hisse au 5e rang mondial en termes de trafic passagers
25 mars 2009	Hub télécom, opérateur télécom de référence sur le secteur du transport Frêt logistique, acquiert la société Masternaut, leader européen des services géolocalisés

Rapports annuels

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

- Document de référence 2008
- Rapport d'activité et de développement durable 2008
- Rapport environnement et citoyenneté 2008
- Rapport d'activité de la fondation Aéroports de Paris 2008

Informations concernant les rachats d'actions dans le cadre du contrat de liquidité

Disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

7 janvier 2010	Bilan semestriel du contrat de liquidité au 28 décembre 2009
29 décembre 2009	Communiqué de cessation et de mise en œuvre d'un contrat de liquidité
7 juillet 2009	Bilan semestriel du contrat de liquidité au 30 juin 2009

A5 ANNEXE 5
RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Le présent document de référence inclut tous les éléments du rapport financier annuel mentionné à l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier, ainsi qu'à l'article 222-3 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Les documents mentionnés à l'article 222-3 du règlement précité et les rubriques correspondantes du présent document de référence sont précisés ci-après.

Comptes sociaux : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Rapport de gestion :

- Analyse de la situation financière et du résultat : voir chapitres 9 et 10 du présent document de référence.
- Indications sur l'utilisation des instruments financiers par l'entreprise : voir les notes 4.11 à 4.13, 5, 31 et 32 des comptes consolidés et la note 2.10 des comptes sociaux.
- Description des principaux risques et incertitudes : voir chapitre 4 du présent document de référence.
- Éléments susceptibles d'avoir une influence sensible en cas d'offre publique : voir sections des chapitres 14 (« conseil d'administration et Directeur général délégué de la Société »), 15 (« Rémunération des mandataires sociaux »), 16 (« Fonctionnement des organes d'administration de direction »), 18 (« Actionnariat de la Société »), 18 (« Changement de contrôle de la Société »), 21 (« Informations concernant le capital social ») et 21 (« Dispositions statutaires ») du présent document de référence.

Déclaration des personnes physiques qui assument la responsabilité du rapport financier annuel : voir chapitre 1 du présent document de référence.

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Conception & réalisation Labrador +33 (0)1 53 06 30 80

Société anonyme au capital de 296.881.806 euros - 552 016 628 RCS Paris - Imprimerie Spéciale Aéroports de Paris - Imprimé sur papier sans chlore
(*) 0,34 € TTC/minute depuis un poste fixe en France métropolitaine, surcoût éventuel lié à votre opérateur non compris - © Emilie LUIDER / LA COMPANY

Aéroports de Paris
291 boulevard Raspail
75675 Paris cedex 14

AÉROPORTS DE PARIS