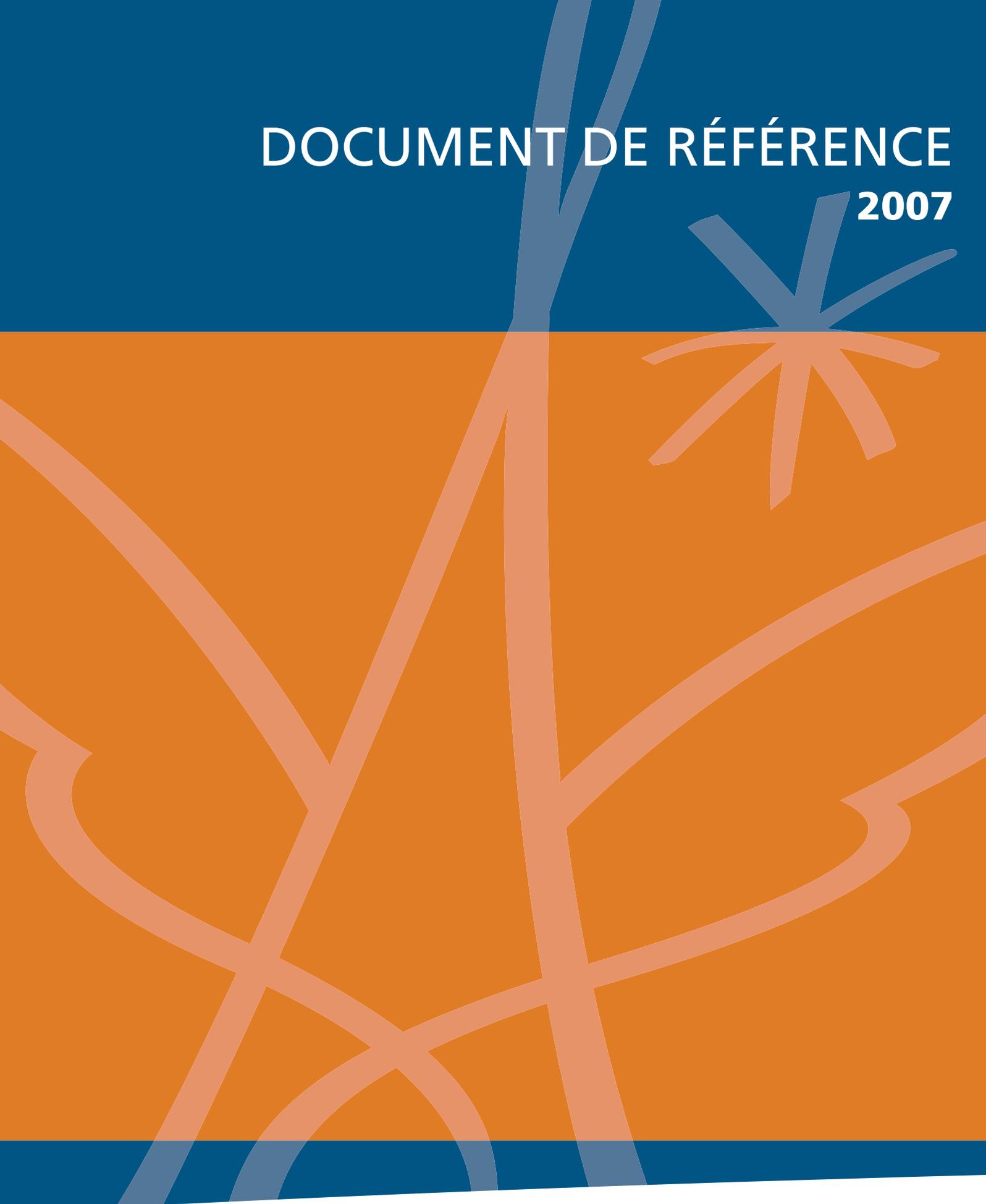


DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

2007



AÉROPORTS DE PARIS

Conformément à l'article 212-13 de son règlement général, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de référence le 28 avril 2008 sous le numéro R.08-038. Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

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

Ce document inclut le rapport financier annuel.

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

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

- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2005 établis en normes IFRS, ainsi que le rapport des commissaires aux comptes y afférent, figurant dans le document de base d'Aéroports de Paris enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036 (le "Document de Base") aux pages 191 à 249, 309 et 310,
- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2006 établis en normes IFRS, ainsi que le rapport des commissaires aux comptes y afférent, figurant dans le document de référence d'Aéroports de Paris enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 27 avril 2007 sous le numéro R.07-047 (le "Document de Référence 2006") aux pages 210 à 272,
- l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour les exercices clos les 31 décembre 2005 et 2006 figurant dans le Document de Référence 2006 aux pages 135 à 143, et
- le rapport des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2006 figurant en annexe 3 du Document de Référence 2006 aux pages 273 à 277.

TABLES DES MATIÈRES

1 PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL	3
2 CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES	7
3 INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES	11
4 FACTEURS DE RISQUES	15
5 INFORMATIONS CONCERNANT L'EMETTEUR	27
6 APERÇU DES ACTIVITES	35
7 ORGANIGRAMME	119
8 PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS	123
9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT	127
10 TRESORERIE ET CAPITAUX	141
11 RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES	151
12 INFORMATIONS SUR LES TENDANCES	155
13 PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE	159
14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION, DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION GENERALE	163
15 REMUNERATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS	169
16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	175
17 SALARIES - RESSOURCES HUMAINES	185
18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	197
19 OPERATIONS AVEC LES APPARENTES	201
20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR	205
21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES	211
22 CONTRATS IMPORTANTS	221
23 INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS D'INTERETS	225
24 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	229
25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	233

ANNEXE 1	COMPTES CONSOLIDES _____	239
ANNEXE 2	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES _____	299
ANNEXE 3	COMPTES ANNUELS _____	301
ANNEXE 4	RAPPORT GENERAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS _____	337
ANNEXE 5	RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES _____	339
ANNEXE 6	RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE _____	347
ANNEXE 7	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION _____	361
ANNEXE 8	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES _____	362
ANNEXE 9	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PREVISIONS DE RESULTAT _____	363
ANNEXE 10	LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS _____	364
ANNEXE 11	RAPPORT FINANCIER ANNUEL _____	369

PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

1

1.1.	Personnes responsables du document de référence et du rapport financier annuel 2007	5
1.2.	Attestation du responsable	5

PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

1

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

1.1. Responsable du document de référence et du rapport financier annuel 2007

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

1.2. Attestation du responsable

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

Nous attestons, qu'à notre connaissance, les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et le rapport de gestion inclus dans le rapport financier annuel figurant en annexe 11 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.

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

Cette lettre ne contient pas d'observations.

Les informations financières historiques présentées dans le présent document de référence ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure en annexe 2 du présent document de référence. 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 Economique donnée dans la note 3.1.2. de l'annexe aux comptes consolidés, et 1.2. de l'annexe sur les comptes annuels. Sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, les contrôleurs légaux, dans leur rapport sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2005, figurant en annexe 6 du document de base enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 21 avril 2006 sous le numéro I.06-036, ont fait une observation attirant l'attention du lecteur sur l'information relative au traitement comptable retenu et aux conséquences financières du sinistre survenu au Terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle. Ces comptes et rapports des contrôleurs légaux correspondants sont inclus par référence au présent document de référence.

Les informations sur les prévisions ou estimations de résultat présentées dans le présent document de référence ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure en annexe 9 au présent document de référence.

Le Président-directeur général
Pierre Graff

2.1.	Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2007	9
2.2.	Commissaires aux comptes suppléants	9
2.3.	Durée des mandats des commissaires aux comptes	9

2.1. Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2007

- Ernst & Young Audit
Faubourg de l'Arche, 11 allée de l'Arche,
92037 Paris La Défense Cedex
Représenté par Monsieur Alain Perroux
- Salustro Reydel, membre de KPMG International
1 cours Valmy, 92923 Paris La Défense Cedex
Représenté par Monsieur Philippe Arnaud

2.2. Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2007

- Auditex
Faubourg de l'Arche, 92037 Paris La Défense Cedex
Représenté par Monsieur Gérard Delprat
- Monsieur Bernard Lelarge
61 rue La Boétie, 75008 Paris

2.3. Durée des mandats des commissaires aux comptes

Les sociétés Ernst & Young Audit et Salustro Reydel, membre de KPMG International, sont commissaires aux comptes titulaires d'Aéroports de Paris depuis le 19 janvier 2004 (comptes relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003). Monsieur Bernard Lelarge a été nommé commissaire aux comptes suppléant à cette même date. Le cabinet Auditex a été nommé commissaire aux comptes suppléant lors de l'assemblée générale ordinaire du 29 mai 2007. Les mandats de chacun des commissaires aux comptes (titulaires et suppléants) expireront à l'issue de l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

3

Compte de résultat consolidé résumé 2006-2007	13
Bilan consolidé résumé 2006-2007	13
Flux de trésorerie consolidé résumé 2006-2007	14
Endettement financier net au 31 décembre 2006 et 2007	14

INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

3

Les tableaux ci-dessous présentent des extraits des bilans, des comptes de résultat et des tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2006 et 2007. En application du règlement (CE) n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos les 31 décembre 2006 et 31 décembre 2007 ont été établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne.

Compte de résultat consolidé résumé 2006-2007

En millions d'euros	31/12/07	31/12/06	2007 / 2006
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	2 292,4	2 076,8	+ 10,4 %
EBITDA ⁽²⁾	754,4	664,7	+ 13,5 %
Résultat opérationnel courant ⁽³⁾	442,1	390,9	+ 13,1 %
Résultat opérationnel	403,3	333,9	+ 20,8 %
Résultat financier ⁽⁴⁾	24,2	- 84,5	ns
Résultat net ⁽⁵⁾	321,8	152,1	+ 111,5 %
Résultat net hors éléments non récurrents ⁽⁶⁾	239,0	200,6	+ 19,2 %

(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 est le résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants (voir ci-dessous).

(4) Résultat attribuable aux actionnaires d'Aéroports de Paris.

(5) Voir le paragraphe 9.3.5. "Evolution du résultat net" et la note 17 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1 au présent document de référence

(6) Charges et produits non courants 2006 (notamment charges de l'introduction en bourse) et 2007 (notamment provision pour réorganisation de l'escale et plus-value de cession des titres BCIA).

ns : non significatif

Bilan consolidé résumé 2006-2007

En millions d'euros	31/12/07	31/12/06	2007 / 2006
Actifs non-courants	5 645,9	5 423,5	+ 4,1 %
Actifs courants	1 190,2	1 117,8	+ 6,5 %
Total actif	6 836,1	6 541,4	+ 4,5 %
Capitaux propres	2 952,0	2 786,8	+ 5,9 %
Passifs non courants	2 535,3	2 766,3	- 8,4 %
Passifs courants	1 348,8	988,3	+ 36,5 %
Total passif	6 836,1	6 541,4	+ 4,5 %

Flux de trésorerie consolidés résumés 2006-2007

En millions d'euros	31/12/07	31/12/06	2007 / 2006
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	700,4	551,8	+ 26,9 %
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	- 442,8	- 555,5	- 20,3 %
Flux de trésorerie liés aux activités de financement ⁽¹⁾	- 252,9	125,6	ns
Variation de la trésorerie	4,7	121,8	-96,1 %
Trésorerie à l'ouverture	503,1	381,3	+ 31,9 %
Trésorerie à la clôture	507,8	503,1	+ 0,9 %

(1) Voir le paragraphe 10.2.3 "Flux de trésorerie liés aux activités de financement"

Endettement financier net aux 31 décembre 2006 et 2007

En millions d'euros	31/12/07	31/12/06	2007 / 2006
Dettes financières	2 341,8	2 419,5	- 3,2 %
Instruments financiers dérivés passif	11,7	9,2	+ 27,5 %
Endettement financier brut	2 353,5	2 428,7	- 3,1 %
Instruments financiers dérivés actif	- 47,5	- 59,8	- 20,7 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	- 524,1	- 509,2	+ 2,9 %
Endettement financier net	1 782,0	1 859,7	- 4,2 %

Les risques de marché sont décrits au paragraphe 10.7.

4.1.	Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris	17
4.2.	Risques liés à la structure de l'actionnariat d'Aéroports de Paris	23
4.3.	Gestion des risques	24
4.3.1.	<i>Politique de gestion des risques</i>	24
4.3.2.	<i>Politique de souscription de polices d'assurance</i>	25
4.3.3.	<i>Principaux contrats d'assurance</i>	25

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

4.1. Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

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

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

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

- le niveau général de croissance économique, principalement française et européenne,
- le contexte politique et sanitaire français et mondial (voir ci-après),
- la stratégie et le succès des compagnies aériennes et de leurs alliances qui ont fait des plates-formes d'Aéroports de Paris un point important voire central de leur réseau, au premier rang desquelles le groupe Air France-KLM et l'alliance SkyTeam,
- l'attractivité des aéroports gérés par Aéroports de Paris par rapport aux autres aéroports européens (en particulier ceux de Londres, Amsterdam, Francfort et Madrid),
- la concurrence des trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar),

- les variations du prix du pétrole, à travers par exemple l'impact potentiellement négatif sur le trafic de mesures telles que la "surcharge", supplément de prix imposé par les compagnies aériennes à la suite de la hausse du prix du pétrole depuis 2005,
- la taille des avions, leur remplissage et leurs destinations, les redevances sur les vols internationaux étant plus importantes que celles sur les vols domestiques et européens,
- le nombre, l'attribution et la limitation des créneaux horaires (voir ci-après),
- plus généralement les décisions administratives imposant au transport aérien des charges spécifiques qui peuvent avoir un impact négatif sur la demande de transport aérien, même si l'impact réel sur le trafic de telles charges est difficile à évaluer.

Le trafic aérien et sa répartition en fonction des zones géographiques à partir de ou vers les aéroports parisiens pourraient ne pas atteindre les niveaux escomptés¹ et avoir des conséquences négatives significatives sur l'évolution du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, ses résultats et sa situation financière.

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

Les activités, les résultats et la situation financière d'Aéroports de Paris sont en partie liés aux activités du groupe Air France-KLM. Le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam, est le premier client d'Aéroports de Paris. En 2007, le groupe Air France-KLM a représenté pour le Groupe un chiffre d'affaires d'environ 524 millions d'euros (dont 318,9 millions d'euros au titre des redevances aéroportuaires), soit environ 23 % du chiffre d'affaires du Groupe. En outre, les passagers des lignes du groupe Air France-KLM et de l'alliance SkyTeam représentent une part importante des autres revenus du Groupe, tels que les recettes des espaces commerciaux.

Un changement de la stratégie, notamment de l'organisation ou non de son réseau autour d'une ou plusieurs plates-formes de correspondance ("hub" en anglais), la fermeture ou la délocalisation de certaines lignes, des difficultés financières du groupe Air France-KLM ou une dégradation de la qualité de ses services auraient, au moins à court terme, un impact

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

significatif sur les activités du Groupe, ses résultats et sa situation financière. Par ailleurs, les décisions d'investissements prises par le Groupe prennent en compte les besoins de ses clients et en particulier des compagnies aériennes, au premier rang desquelles le groupe Air France-KLM.

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

Aéroports de Paris opère dans un environnement réglementé. A titre d'illustration, les redevances aéroportuaires et la taxe d'aéroport ont représenté 47,9 % du chiffre d'affaires du Groupe pour 2007, contre 49,3 % en 2006. Les lois et règlements français, la réglementation européenne ainsi que les décisions des instances françaises et internationales compétentes en matière aéroportuaire et aérienne influent directement sur les résultats d'Aéroports de Paris. Comme dans tout secteur d'activité réglementé, des modifications futures de la réglementation ou de son interprétation par l'administration ou les tribunaux peuvent entraîner des dépenses supplémentaires pour Aéroports de Paris et affecter négativement son activité, sa situation financière et ses résultats. Ainsi :

- les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, en l'absence de contrat pluriannuel, sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret. Dans le cadre du processus de consultation qui précède la fixation des évolutions des redevances, les compagnies aériennes, au premier rang desquelles Air France-KLM, dont les intérêts peuvent être différents de ceux d'Aéroports de Paris, sont amenées à faire part de leurs commentaires et avis sur ces évolutions,
- dans le cadre des contrats pluriannuels conclus avec l'Etat, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités, notamment la location des espaces commerciaux,
- l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un organisme indépendant. Celui-ci pourrait prendre des décisions en matière d'attribution des créneaux horaires qui seraient préjudiciables pour Aéroports de Paris (voir ci-après),
- l'Etat définit la politique de sûreté qui est mise en œuvre sous son contrôle et a confié à Aéroports de Paris des missions de sûreté. Des règles de plus en plus contraignantes pourraient être adoptées par les autorités européennes et par les autorités françaises, notamment en réaction à de graves événements politiques ou dans un contexte de lutte accrue contre le terrorisme, ce qui pourrait se traduire par un alourdissement des exigences opérationnelles, des opérations de mise aux normes des installations ou par l'augmentation

de la gêne occasionnée auprès des passagers par les différentes mesures de sûreté,

- le montant des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport s'est élevé à 374,2 millions d'euros en 2007 pour le Groupe. Ces dépenses sont actuellement financées par la taxe d'aéroport qui a pour objet de couvrir tous les frais supportés par Aéroports de Paris dans le cadre de l'exercice de ces missions de service public. Aéroports de Paris ne peut toutefois pas garantir qu'aucune évolution de la réglementation ne serait susceptible de remettre en cause ce principe de financement,
- l'Etat définit le cadre juridique de la sécurité aéroportuaire (la sécurité du trafic aérien). Ce cadre juridique pourrait être renforcé et mettre à la charge d'Aéroports de Paris des obligations supplémentaires.

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

Selon l'article L. 224-2-II du Code de l'aviation civile, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires (ces redevances ont représenté, en 2007 31,9 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 32,1 % en 2006). En l'absence de contrat, les tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminés sur une base annuelle après homologation par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie. Le premier contrat pluriannuel entre Aéroports de Paris et l'Etat, appelé "Contrat de régulation économique" (CRE), a été signé le 6 février 2006 et couvre la période 2006-2010. L'article L. 224-2 du Code de l'aviation civile prévoit que les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires tiennent compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome et l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile précise que l'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital ; Aéroports de Paris ne peut cependant donner aucune assurance quant aux taux de redevances que l'Etat l'autorisera à appliquer au-delà de 2010. En outre, en cas de circonstances induisant un bouleversement de l'économie du contrat, le CRE pourrait être révisé ou il pourrait y être mis fin de manière anticipée.²

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

Des recours ont été engagés devant le Conseil d'Etat contre les décisions tarifaires 2006 et 2007, qui ont fait l'objet d'une nouvelle procédure de fixation des tarifs pour tenir compte de l'arrêt du Conseil d'Etat du 11 juillet 2007. Par ailleurs, des recours ont été engagés aux fins de remboursement de certaines sommes facturées pour ces périodes tarifaires. Enfin, des recours en annulation contre la création et fixation des tarifs de la redevance de titre de circulation en zone réservée ont été engagés devant le Conseil d'Etat. Pour plus de détail sur ces recours, voir le paragraphe 20.8 "Procédures judiciaires et d'arbitrage". Il ne peut être donnée aucune garantie quant au résultat éventuel de ces procédures. L'accueil favorable par les juges de l'une d'entre elles, et a fortiori de plusieurs de celles-ci, pourrait avoir un impact défavorable sur le résultat net du Groupe pour le ou les exercices concernés.

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

Le nombre de créneaux horaires sur les aéroports étant limité, le trafic aérien dépend de l'attribution de ces créneaux et de l'utilisation effective des créneaux attribués. En ce qui concerne les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, l'attribution des créneaux horaires et le contrôle de leur bonne utilisation par les compagnies aériennes relèvent depuis un arrêté ministériel du 9 août 1996 de la compétence exclusive de la COHOR, l'Association pour la Coordination des Horaires, dont la plupart des membres sont des compagnies aériennes (Aigle Azur, Air France, Britair, CCM Airlines, Corsairfly, Europe Airpost, Régional et XL Airways) et des gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris, Aéroport de Lyon-Saint Exupéry et Aéroport de Nice Côte d'Azur). En pratique, pour se conformer à la réglementation européenne, la COHOR charge un coordonnateur délégué de l'attribution effective des créneaux horaires. Le coordonnateur délégué, qui doit agir de façon neutre, non discriminatoire et transparente, peut choisir d'attribuer les créneaux rendus disponibles sur chaque aéroport, c'est-à-dire des créneaux non utilisés par une compagnie aérienne, des créneaux libérés par une compagnie aérienne défaillante ou des créneaux disponibles à la suite d'une augmentation de la capacité de l'aéroport, généralement celle des pistes, à des lignes de faible trafic. Par ailleurs, dans le cadre de services d'intérêt général, l'Etat réserve chaque année un certain nombre de créneaux sur la plate-forme de Paris-Orly en vue de les affecter à des dessertes dites d'aménagement du territoire ou liaisons régionales. A titre d'exemple, 32 234 créneaux sur les 250 000 créneaux annuels réglementairement disponibles sont réservés. Enfin, sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le nombre de créneaux disponibles dépend pour partie de facteurs extérieurs à Aéroports de Paris, et en particulier du nombre de mouvements horaires que peut gérer le service de la navigation aérienne.

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

Les activités d'Aéroports de Paris sont soumises à une réglementation environnementale stricte, notamment en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de protection des eaux et de gestion des déchets³. En particulier :

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

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

Aéroports de Paris doit faire face à un environnement concurrentiel important

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

- Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, est en concurrence directe avec les grands aéroports européens spécialisés dans les plates-formes de correspondance autrement appelées hubs (essentiellement Londres Heathrow, Amsterdam Schiphol - deuxième hub du groupe Air France-KLM, Francfort et Madrid Barajas). En 2007, les passagers en correspondance ont représenté 31,6 % du trafic passager sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et 24,4 % du trafic passager de l'ensemble des aéroports du Groupe. Cette concurrence est renforcée par la stratégie de nombreuses compagnies aériennes qui consiste notamment, pour faire face à la concurrence croissante dans le transport aérien, à mettre en place

³ Voir paragraphe 6.6.2.5 "Attribution des créneaux horaires" et paragraphe 6.7 "Informations environnementales"

des alliances commerciales visant à constituer des réseaux de dessertes, de façon à maximiser l'offre proposée aux clients souhaitant pouvoir atteindre n'importe quel point du globe en ne traitant qu'avec un seul partenaire et un seul guichet,

- Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, est en concurrence directe avec ces mêmes aéroports pour l'accueil en Europe des liaisons intercontinentales, celles-ci cherchant généralement à desservir des aéroports offrant de grands choix de correspondances à leurs passagers,
- les transporteurs aériens clients d'Aéroports de Paris, et plus particulièrement sur l'aéroport de Paris-Orly, se trouvent, pour les trajets de moins de trois heures, en concurrence avec le train, et plus précisément les trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar), dont le réseau continue de s'étendre,
- les compagnies aériennes à bas coût (low cost) sont devenues des acteurs importants du transport aérien en Europe ; Aéroports de Paris est en concurrence pour leur accueil avec des aéroports desservant l'Île-de-France qui ne sont pas gérés par Aéroports de Paris (notamment l'aéroport de Beauvais - Tillé),
- l'assistance en escale est une activité ouverte à la concurrence depuis 1998. Cette concurrence a lourdement pesé sur les résultats de cette activité,
- les autres activités du Groupe (activités immobilières, activités commerciales en aérogare, développement à l'étranger dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie d'infrastructures et de systèmes aéroportuaires, gestion aéroportuaire et assistance technique, services de télécommunications en sites complexes) sont confrontées à une concurrence plus ou moins forte de multiples acteurs, qui ont le plus souvent déjà acquis une large expérience dans leur domaine d'activité.

Les activités d'Aéroports de Paris sont soumises à une concurrence grandissante⁴, qui pourrait encore s'intensifier dans un avenir proche, notamment en raison des contraintes en termes de coûts et de qualité qui s'imposent aux aéroports européens.

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

Dans la mesure où la croissance du trafic aérien sur les plates-formes d'Aéroports de Paris est directement liée à la disponibilité de capacités suffisantes au sol, Aéroports de Paris a engagé des investissements importants et en prévoit d'autres, notamment dans le cadre du programme d'investissements 2006-2010 associé au CRE⁵. Compte tenu de la durée que requièrent la construction et la mise en service d'infrastructures complexes, les investissements doivent être planifiés longtemps à l'avance et la décision d'investir

doit être prise plusieurs années avant la mise en service de l'installation correspondante. A titre d'exemple, pour une nouvelle aérogare, les phases successives d'étude, de conception, d'aménagement, de gros œuvre, de second œuvre, d'équipements électromécaniques et de tests, conduisent à un délai de mise en service compris entre quatre et six ans en fonction de la complexité du terminal. En revanche, la croissance du trafic est plus graduelle et pourrait être interrompue pour des raisons ponctuelles telles que des événements géopolitiques ou sanitaires. Si la croissance du trafic aérien s'avérait moins importante ou ralentie par rapport aux hypothèses retenues lors de la planification des investissements, le retour sur les investissements pourrait s'avérer inférieur aux attentes, toutes choses égales par ailleurs, voire insuffisant pour rémunérer de façon adéquate les capitaux employés.

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

Si le modèle de hub, actuellement privilégié par de nombreuses compagnies aériennes et mis en œuvre sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle par le groupe Air France-KLM, principal client du Groupe, était délaissé au profit des liaisons directes, Aéroports de Paris pourrait se voir contraint d'adapter certains aménagements et certaines installations de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, dont les fonctionnalités actuelles visent notamment à accueillir des passagers en correspondance (31,6 % du trafic passager sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2007). Par ailleurs, certaines des installations d'Aéroports de Paris ayant été spécifiquement adaptées, voire construites à l'origine, pour pouvoir traiter le trafic en correspondance, une modification prématurée de ce mode de trafic pourrait significativement affecter leur rentabilité.

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

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

Si les technologies utilisées par les acteurs du marché aérien évoluent, Aéroports de Paris pourrait se voir contraint de modifier ses installations (comme le montre l'arrivée de l'A380 qui impose à un certain nombre d'aéroports d'adapter leurs infrastructures) et ses recettes pourraient en être négativement affectées. En

⁴ Voir paragraphe 6.2.5.1. "Concurrence"

⁵ Voir paragraphe 5.2. "Investissements"

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.

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

La complexité des infrastructures d'Aéroports de Paris dont le système de tri des bagages de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle pourrait être source de retards importants dans leur construction et mise en service ou pourrait provoquer des dépassements significatifs du budget prévisionnel. Ces retards ou dépassements de budget sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives significatives sur l'évolution du chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris, ses résultats et sa situation financière. De tels retards pourraient également avoir un impact négatif sur la croissance envisagée des capacités des plates-formes d'Aéroports de Paris et sur l'image du Groupe et engendrer des surcoûts d'exploitation s'ils devaient s'accompagner de dépassements de budget, voire des pertes d'exploitation dans la mesure où ils se prolongeraient dans le temps. En outre, Aéroports de Paris pourrait être obligé de payer des pénalités contractuelles en cas de retard de livraison des ouvrages.

Aéroports de Paris peut également être amené à supporter les conséquences financières de malfaçons affectant les ouvrages réalisés pour son compte. Ainsi, l'effondrement du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a eu pour conséquence la fermeture temporaire du terminal et pourrait entraîner, le cas échéant, la mise en cause d'Aéroports de Paris⁶. De telles conséquences financières pourraient notamment être supportées lorsque ces malfaçons surviennent après l'expiration des délais de garantie accordés par les entrepreneurs.

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

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

- Aéroports de Paris doit mettre à la disposition des compagnies aériennes des installations en bon état de fonctionnement. Un dysfonctionnement ou un retard dans la mise en service (par exemple un retard dans la montée en charge du système de tri des bagages de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) pourrait avoir un effet négatif sur les relations avec les compagnies aériennes, sur l'image du Groupe ou sur ses résultats qui dépendent en partie des recettes liées au bon fonctionnement de ces installations,

- Aéroports de Paris est confronté au risque d'interruption temporaire de l'exploitation aéroportuaire, en particulier en cas de mauvaises conditions météorologiques, de mouvements sociaux, de défaillances techniques (panne du réseau informatique, par exemple) ou d'événements d'ordre politique (blocage par des routiers, par exemple). Outre l'impact qu'une telle fermeture peut avoir sur le trafic aérien, et par conséquent sur les revenus du Groupe, ces événements font souvent l'objet d'une forte médiatisation (surtout en cas de gêne majeure des passagers). Une fermeture prolongée d'une ou plusieurs plates-formes du Groupe pourrait ainsi avoir un impact négatif sur l'image d'Aéroports de Paris en termes de qualité de services,

- au même titre que toute autre entreprise recevant du public, Aéroports de Paris est tenu de mettre en place un certain nombre de mesures destinées à la protection du public : sécurité contre l'incendie des espaces recevant du public, aménagement des parcs et accès dans le respect du code de la route et des règles de sécurité routière, 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 avions (SSLIA), contrôle d'adhérence et de taux de glissance des pistes et mesures de prévention contre le péril aviaire ou animalier,

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

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

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

Aéroports de Paris est exposé au risque terroriste

A l'instar des autres gestionnaires d'aéroports, Aéroports de Paris est en permanence sujet au risque de survenance d'un attentat terroriste. Si ce risque

⁶ Voir paragraphe 20.8. " Procédures judiciaires et d'arbitrage "

venait à se concrétiser, en France ou à l'étranger, l'activité des plates-formes d'Aéroports de Paris pourrait s'en trouver fortement affectée puisqu'un tel événement serait de nature à réduire le niveau du trafic aérien pour une période indéterminée, comme l'ont déjà montré les attentats du 11 septembre 2001. Si le risque survenait sur une des plates-formes gérées par Aéroports de Paris, l'aéroport concerné pourrait être fermé totalement ou partiellement pendant le temps nécessaire au secours des victimes, à la conduite des investigations sur les circonstances du drame ainsi qu'à la reconstruction des bâtiments et surfaces touchés. En outre, il existerait un risque que les victimes d'actes terroristes cherchent à obtenir réparation auprès d'Aéroports de Paris en mettant en cause sa responsabilité.

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

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

Bien que la politique d'assurance d'Aéroports de Paris privilégie la couverture raisonnable de tous les risques, Aéroports de Paris ne peut pas garantir que ces polices d'assurance couvriront l'ensemble des responsabilités mises en jeu en cas de sinistre. Aéroports de Paris maintient en particulier des couvertures en responsabilité civile d'exploitant d'aéroports, "responsabilité civile, risques de guerre et autres périls", dommages aux biens avec depuis 2007, une garantie "pertes d'exploitation"⁷. Le marché de l'assurance aéroportuaire et le marché de l'assurance construction sont peu concurrentiels et un changement, par les compagnies d'assurance, de leur politique de couverture pourrait diminuer la capacité d'Aéroports de Paris à s'assurer dans des conditions satisfaisantes, que ce soit en termes de couverture du risque ou en termes de coût. Par ailleurs, un certain nombre de biens du Groupe ne peuvent pas, en raison de leur nature, faire l'objet de couvertures d'assurances aux biens. Il s'agit notamment des pistes, des zones de circulation des avions, de certains ouvrages de génie civil et des ouvrages d'art.

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

La survenance d'une épidémie ou la crainte que celle-ci puisse se produire, sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur le trafic dans les aéroports et aérodromes du Groupe et, le cas échéant, sur l'activité, la situation financière et/ou les résultats du Groupe, notamment en raison du coût élevé des mesures d'ordre sanitaire exceptionnelles qui devront être mises en place pour limiter les effets de

ce type d'événements. En 2003, l'épidémie du Syndrome Respiratoire Aigu Sévère (SRAS) avait entraîné une psychose au plan international dont l'un des principaux effets avait été une baisse importante du trafic aérien en provenance et à destination de l'Asie. Cette baisse (- 9 % en 2003) s'était traduite par une diminution corrélative des recettes perçues par Aéroports de Paris sur cette destination.

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

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

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

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

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

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

⁷ Voir paragraphe 4.3.3. "Principaux contrats d'assurance"

de la région parisienne sur des sites particuliers, au sein d'un même secteur locatif et donc soumis aux variations propres à ce marché spécifique.

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

Que ce soit en qualité de loueur de locaux commerciaux ou, dans les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, de gestionnaire de boutiques par l'intermédiaire de Société de Distribution Aéroportuaire, filiale commune qu'Aéroports de Paris détient avec Aelia (société du groupe Lagardère Services), une partie du chiffre d'affaires du Groupe est étroitement liée aux chiffres d'affaires réalisés par les différents espaces commerciaux présents sur les plates-formes d'Aéroports de Paris. Or l'activité de ces espaces commerciaux pourrait être affectée par l'élargissement de l'Union européenne qui restreint le nombre de passagers pouvant bénéficier de l'offre duty free. Outre l'impact du niveau et de la nature du trafic⁸, certains facteurs propres à l'activité commerciale peuvent également avoir un impact sur les résultats du Groupe. En particulier, l'activité des espaces commerciaux est également soumise à des risques de change (le prix des produits étant plus élevé, notamment pour les voyageurs américains, anglais et japonais lorsque l'euro est fort) et aux conséquences de politiques sanitaires tendant à limiter la consommation du tabac et des alcools, qui pourraient constituer un frein au développement de cette partie de l'activité commerciale du Groupe.

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

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

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

Aéroports de Paris réalise une partie de ses activités à l'étranger, notamment par l'intermédiaire de ses filiales. En 2007, le chiffre d'affaires réalisé à l'étranger s'est élevé à 74,5 millions d'euros, soit 3,2 % du chiffre d'affaires du Groupe, en légère augmentation par rapport à 2006. Ces activités à l'étranger exposent le Groupe aux risques inhérents aux opérations internationales, notamment :

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

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

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

- la dette du Groupe hors dérivés s'élevait, au 31 décembre 2007, à 2 341,8 millions d'euros (contre 2 419,5 millions d'euros en 2006), libellée après couverture à 31,5 % à taux variable et à 68,5 % à taux fixe. Ces proportions étaient respectivement de 41,7 % et 58,3 % en 2006⁹,
- l'activité immobilière du Groupe et la valorisation de ces actifs immobiliers sont liées aux conditions de financement des projets immobiliers.

4.2. Risques liés à la structure de l'actionariat d'Aéroports de Paris

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

En application de l'article L. 251-1 du Code de l'aviation civile, l'Etat est l'actionnaire principal d'Aéroports de Paris et doit demeurer propriétaire d'au moins 50 % de son capital. En droit français, un actionnaire majoritaire contrôle la plupart des décisions devant être adoptées en assemblée générale, notamment celles relatives à la nomination des représentants des actionnaires au conseil d'administration, à la distribution de dividendes et, dans la mesure où il détient les deux tiers des droits de vote aux assemblées, aux modifications des statuts de la Société. A la date d'enregistrement du présent document de référence, l'Etat détient 68,38 % du capital social et des droits de vote de la Société.

⁸ Voir paragraphe 9.2.3. "Facteurs ayant une influence significative sur les résultats du Groupe"

⁹ Voir paragraphe 10.7. "Risques de marché" et notes 5 et 32 de l'annexe aux comptes consolidés qui figure en annexe 1

4.3. Gestion des risques

4.3.1. Politique de gestion des risques

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

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

Un programme d'actions spécifiques relatif à la gestion des risques du Groupe, intégré au plan stratégique 2006-2010, a été approuvé par le conseil d'administration du 11 juillet 2006.

Ce programme d'actions prévoit en particulier de :

- mettre en place un système continu d'analyse des risques, structuré autour d'une cartographie générale des risques du Groupe élaborée au début de l'année 2005 avec l'aide d'un intervenant externe et sur la base d'entretiens réalisés auprès des directeurs et des responsables d'unités opérationnelles à la fin de l'année 2004. Cette cartographie a notamment permis de mieux identifier les risques majeurs et de hiérarchiser les actions à entreprendre pour les réduire et les contrôler plus efficacement,
- compte tenu de l'impact de la continuité de fonctionnement sur la vie de l'entreprise et plus généralement sur le transport aérien, le comité exécutif a souhaité qu'un accent particulier soit porté sur les risques opérationnels. Une première cartographie des risques opérationnels a été soumise au comité exécutif de la Société le 16 octobre 2006. Cette cartographie a de nouveau été présentée aux membres du comité exécutif le 11 juin 2007, les actions menées ayant fait l'objet dans l'intervalle d'une nouvelle cotation des risques. Cette cartographie est remise à jour chaque année avant la procédure d'élaboration des plans opérationnels des unités afin d'en éclairer la réflexion,
- établir un plan triennal de réduction des risques, dont les éléments sont repris dans les plans opérationnels des différentes unités du Groupe, en donnant la priorité aux risques techniques liés à l'exercice de l'activité aéroportuaire et à la remise à niveau des installations vieillissantes,
- poursuivre la mise en place d'un système de management dans les domaines opérationnels à risque. Le déploiement d'un système de management intégré, couvrant l'ensemble des domaines de sécurité aéronautique, de sûreté, d'environnement,

de qualité de service et de réglementation du travail, est en cours sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, avec pour objectif une certification en 2008. L'aéroport de Paris-Orly s'inscrit également dans une démarche d'amélioration continue au travers de certifications ISO spécifiques, notamment en matière de sûreté aéroportuaire et d'environnement,

- professionnaliser la préparation à la gestion de crise, avec l'organisation, sur chaque aéroport, d'une permanence 24 heures sur 24, dotée de postes de commandement et de moyens de communication spécialement prévus à cet effet, et, en complément, au niveau du siège de la Société, d'une permanence centrale renforcée et d'un "PC crise". Ce dispositif satisfait aux obligations réglementaires des plans de secours aéronautiques et répond aux besoins de pilotage des situations d'exploitation dégradées ou de crise. Le Groupe pratique également le retour d'expérience, systématiquement pour les événements qualifiés de graves, étudie permettant d'analyser les incidents avant de proposer des pistes de progrès ou des évolutions de procédures en vue d'en éviter le renouvellement ou d'en atténuer les conséquences,
- développer des plans de continuité, permettant de guider l'action sur le terrain pour poursuivre l'exploitation en cas de défaillance technique grave des installations,
- optimiser les performances et l'efficacité des dispositifs de sûreté notamment en s'appuyant sur les nouvelles technologies.

La poursuite de ces actions sur l'année 2007 témoigne d'avancées significatives dont les plus manifestes concernent :

- la mise à jour de la cartographie des risques opérationnels,
- la mise en production de plans de continuité d'activité,
- la refonte du dispositif de permanence de Direction et de gestion de crise du groupe Aéroports de Paris, comprenant notamment l'optimisation et la mise en application du processus de remontée de l'information vers le Président directeur général et le Directeur Général Délégué,
- une sensibilisation des personnels à la gestion des risques au travers un séminaire spécifique organisé en décembre 2007 par la Direction de la Sûreté et des Préventions. Cette conférence illustre la priorité donnée à la diffusion d'une culture du management des risques et de placer celui-ci au niveau des enjeux essentiels du Groupe.

Un comité d'approbation des investissements (CAI) a été créé pour examiner de façon collégiale et sous l'égide du Président-directeur général d'Aéroports de Paris, l'ensemble des projets d'investissements de plus de 2 millions d'euros. Le CAI se réunit tous les

15 jours et son secrétariat est assuré par la direction financière. Trois comités locaux décentralisés auprès des directions d'aéroports et auprès de la direction de l'immobilier ont par ailleurs été créés pour les projets n'atteignant pas ce seuil. La programmation des investissements, après étude d'opportunité au regard de critères prédéfinis, a par ailleurs été étendue à une durée de cinq ans, en cohérence avec l'horizon du CRE.

4.3.2. Politique de souscription de polices d'assurance

Aéroports de Paris est une entreprise de services, propriétaire d'importants biens mobiliers et immobiliers. Les risques couverts se répartissent en deux grandes catégories : la responsabilité civile d'une part et les dommages aux biens d'autre part. Certaines polices souscrites par la Société bénéficient également à ses filiales, qui dans certains cas peuvent en être les bénéficiaires exclusifs.

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

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

4.3.3. Principaux contrats d'assurance

Responsabilité civile

La responsabilité civile d'exploitant d'aéroports est garantie par une police qui couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile contractuelle et délictuelle pouvant incomber à Aéroports de Paris, ses filiales, ses sous-traitants et/ou ses cocontractants, à l'occasion de la survenance de dommages corporels, matériels et immatériels, causés aux tiers dans l'exercice de leurs activités. Le montant des garanties principales s'élève à 1,5 milliard d'euros par événement et/ou par année selon les garanties. Cette police comporte également une garantie de 50 millions de dollars pour couvrir les conséquences du risque de guerre et autres périls. Ce montant de garantie de 50 millions de dollars est complété par une police particulière souscrite par Aéroports de Paris pour un montant de 950 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'at-

teinte 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 activités dans les parkings, immeubles hors emprises, cogénération, activité d'assistance médicale).

Dommages aux biens et risques de construction

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

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

- une police couvrant les risques de dommages susceptibles de frapper notamment les éléments mobiliers et immobiliers constituant l'ensemble "Roissy-pôle-Le Dôme", cette police bénéficiant à Aéroports de Paris et à ses partenaires copropriétaires,
- une police couvrant les dommages du "module d'échanges", affectant notamment les éléments mobiliers et immobiliers de ce site qui assure l'interconnexion entre les gares TGV et RER situées sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle (garantie pour le coût de l'ouvrage lui-même),
- une police "multirisques bureaux",
- une police "bris de machine" pour les dégivreuses et autres engins utilisés dans l'entretien des pistes, qui bénéficie à Aéroports de Paris et au groupe Alyzia.

Par ailleurs, la Société a souscrit plusieurs polices en vue de se prémunir contre les risques de construction dans le cadre de ses chantiers les plus importants. Ces polices peuvent être regroupées en deux catégories :

- des polices "tous risques chantiers" qui sont relatives aux principaux chantiers en cours, parmi lesquels figurent sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle la construction de l'aérogare T2G, la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal 2E et la réhabilitation du terminal 1,
- des polices de dommages-ouvrage et des polices couvrant la responsabilité civile décennale dite "complémentaire" souscrites au profit des intervenants à l'acte de construire. Ces polices concernent les chantiers et ouvrages réceptionnés depuis moins de dix ans, parmi lesquels, sur la

plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, le chantier des phases 1 et 2 du terminal 2E, le chantier du terminal 2F, les travaux d'aménagement du hub de FedEx et le chantier de la Galerie parisienne.

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

Autres assurances souscrites par Aéroports de Paris

Outre les polices précitées, la Société est titulaire d'une police d'assurance en matière automobile dénommée "flotte automobile et engins", qui couvre les dommages causés auprès de 2 000 véhicules terrestres à moteur utilisés dans le cadre des activités de la Société.

Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société

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

5.1.	Histoire et évolution de la Société	29
5.1.1.	<i>Dénomination sociale</i>	29
5.1.2.	<i>Registre du commerce et des sociétés</i>	29
5.1.3.	<i>Date de constitution et durée</i>	29
5.1.4.	<i>Siège social, forme juridique et législation applicable</i>	29
5.1.5.	<i>Historique de la Société</i>	29
5.2.	Investissements	31
5.2.1.	<i>Principaux investissements du Groupe au cours des trois derniers exercices</i>	31
5.2.2.	<i>Principaux investissements du Groupe en cours</i>	32
5.2.3.	<i>Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction au titre du périmètre régulé</i>	32

5.1. Histoire et évolution de la Société

5.1.1. Dénomination sociale

La Société a pour dénomination sociale Aéroports de Paris.

5.1.2. Registre du commerce et des sociétés

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

5.1.3. Date de constitution et durée

Aéroports de Paris a été constitué sous forme d'un établissement public national le 24 octobre 1945 et immatriculé au registre du commerce et des sociétés le 1^{er} février 1955. Aéroports de Paris est une société anonyme depuis le 22 juillet 2005, date d'entrée en vigueur du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

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

5.1.4. Siège social, forme juridique et législation applicable

Le siège social de la Société est situé 291 boulevard Raspail, 75014 Paris. Le numéro de téléphone du standard du siège social est le +33 (0)1 43 35 70 00.

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

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

Aéroports de Paris est régi par les dispositions législatives et réglementaires applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des lois spécifiques, et par ses statuts tels qu'initialement fixés par l'annexe II du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 portant statuts de la société anonyme Aéroports de Paris.

Les lois spécifiques régissant la Société sont notamment la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, le Code de l'aviation civile et la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

5.1.5. Historique de la Société

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

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

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

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

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

Après le départ en novembre 1946 des forces armées américaines, Aéroport de Paris s'est vu confier la gestion de la toute première "aérogare" construite près d'Orly. En mars 1948, un deuxième immeuble,

baptisé "Terminal Nord", a été érigé en vue de permettre à l'aéroport d'accueillir un trafic d'environ 215.000 passagers par an.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les travaux de conception de CDG 2 ont débuté dès 1973. CDG 2 a été pensé autour du concept de modularité, afin de mieux accompagner la croissance de l'activité de l'aéroport par une mise en service progressive des terminaux. C'est dans cet esprit qu'ont été conçus puis inaugurés, respectivement le 1er novembre 1981 et le 24 mars 1982, les terminaux CDG 2B et 2A. Après une ouverture partielle en mars 1989,

le terminal CDG 2D a été intégralement ouvert au public en mars 1991. Le terminal CDG 2C, réservé au trafic international, a quant à lui été inauguré le 3 juin 1993. La gare d'interconnexion de CDG 2 avec le RER et le TGV a été ouverte en novembre 1994. Les deux modules du terminal CDG 2F ont respectivement été mis en service le 29 mars 1998 pour le module 2F1 et le 6 mai 1999 pour le module 2F2. Enfin, le terminal CDG 2E a fait l'objet d'une mise en service partielle le 25 juin 2003.

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

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

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

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

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

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

Depuis l'ouverture à la concurrence des activités d'assistance en escale (1^{er} janvier 1998 en France), des prestataires de services d'assistance en escale autres qu'Aéroports de Paris exercent leurs activités sur les plates-formes parisiennes. Afin de faire face à cette concurrence, et dans le cadre des restructurations qui ont dû être mises en œuvre, Aéroports de Paris a accéléré le transfert et la sous-traitance de ses activités d'assistance en escale à sa filiale Alyzia. En 2007, Aéroports de Paris a décidé l'intégration de l'ensemble des activités d'assistance en escale du Groupe au sein d'un pôle de services aéroportuaires, filiale d'Aéroports de Paris dénommé Alyzia.

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

Dès les années 1990, le Groupe a adopté une stratégie de valorisation de ses compétences afin de tirer profit du savoir-faire développé depuis de nombreuses années en créant Aéroport de Paris Management pour gérer des participations prises dans les aéroports hors de France et des contrats de management et d'assistance technique à l'exportation. Depuis 2000, cette stratégie s'est renforcée avec la création d'ADP Ingénierie (études d'ingénierie d'aéroports et de grands équipements publics), Hub télécom (filiale spécialisée dans les services de télécommunications sur les sites complexes tels que les aéroports et les ports, les centres de congrès et autres pôles d'échanges) et Société de Distribution Aéroportuaire (société pour l'exploitation de certaines boutiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly qu'Aéroports de Paris détient en partenariat avec Aelia, une filiale du groupe Lagardère Services).

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

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

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

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

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

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

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

Conformément au décret n° 2006-575 du 22 mai 2006, le Gouvernement a décidé d'ouvrir le capital d'Aéroports de Paris afin de permettre à l'entreprise de conforter sa situation financière et d'être en mesure de mobiliser des ressources nouvelles pour financer son développement. L'ouverture de capital par introduction en bourse sur l'Eurolist d'Euronext S.A. a été réalisée sous la forme d'une augmentation de capital de la Société de près de 600 millions d'euros, assortie d'une cession d'actions détenues par l'Etat. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur Euronext Paris (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006.

• **2007** : *une année de grandes réalisations*

Les investissements d'Aéroports de Paris ont permis de faire un pas décisif en 2007 en matière d'augmentation de la capacité d'accueil des terminaux et d'amélioration de la qualité des services proposés sur les plates-formes. Ainsi, l'année 2007 a été marquée par les inaugurations, d'une part, du CDGVal, le métro automatique qui relie les terminaux de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, et, d'autre part, de la Galerie parisienne, le nouveau satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F, avec son propre métro automatique dénommé LISA. Par ailleurs, Aéroports de Paris a accueilli l'Airbus A380 et a achevé la réhabilitation du deuxième quart du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Enfin, au cours de la même année, ont été engagées ou poursuivies les grandes réalisations prévues pour 2008 : la réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E, l'ouverture du terminal régional 2G et la rénovation des circuits internationaux d'Orly sud.

5.2. Investissements

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

Les principaux investissements réalisés par le Groupe entre 2005 et 2007 l'ont été dans le cadre d'un plan stratégique élaboré en 2002 qui prévoyait le lancement de plusieurs chantiers majeurs dont l'achèvement s'échelonna entre 2006 et 2008.

Le volume total des investissements corporels et incorporels réalisés par le Groupe s'est élevé en 2007 à 732,1 millions d'euros, contre 712,5 millions d'euros en 2006 et 578,9 millions d'euros en 2005, en ce compris les frais d'étude et de surveillance des travaux. Ces investissements ont été réalisés pour l'essentiel par la Société (pour 712,1 millions d'euros).

En 2007, les opérations directement liées à l'accroissement des capacités du Groupe ont représenté 417,3 millions d'euros, les investissements de restructuration 58,7 millions d'euros, les investissements de rénovation et d'amélioration de la qualité 140,7 millions d'euros. Les investissements de sûreté (financés par la taxe d'aéroport) se sont quant à eux élevés à 29,0 millions d'euros.

Les principales dépenses d'investissement effectuées au cours des derniers exercices correspondent à des investissements mis en service en 2007 et dont le détail figure au paragraphe 6.3.2. "Services aéroportuaires" (satellite S3, système du tri bagages Est, CDGVal, réhabilitation du deuxième quart de CDG 1).

Les investissements réalisés en 2007 (732,1 millions d'euros) ont été supérieurs aux investissements budgétés en 2006 pour l'exercice 2007 (685,1 millions d'euros) en raison d'investissements complémentaires effectués pour la Galerie Parisienne, compensés pour partie par des investissements moins importants que prévus dans l'immobilier dont certains projets ont été décalés.

5.2.2. Principaux investissements du Groupe en cours

A la date d'enregistrement du présent document de référence, les investissements budgétisés par le Groupe représentent un montant d'environ 617,1 millions d'euros pour l'année 2008, dont 528,9 millions d'euros pour Aéroports de Paris. Parmi les 617,1 millions d'euros, les investissements de capacité et de restructuration pour Aéroports de Paris représentent 214,9 millions d'euros, dont 204,4 millions d'euros pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 3,0 millions d'euros pour l'aéroport de Paris-Orly et 3,1 millions d'euros pour l'aéroport de Paris-Le Bourget¹⁰. En 2008, la Société envisage également d'allouer 141,8 millions d'euros aux investissements courants, 32,5 millions d'euros aux investissements de sûreté (financés par le produit de la taxe d'aéroport) et 83,0 millions d'euros au développement de son patrimoine immobilier (hors aéroports). Les frais d'étude et de surveillance des travaux devraient s'élever à 56,9 millions d'euros. Les filiales du Groupe prévoient d'investir 88,2 millions d'euros.

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

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le CRE, qui couvrent la période 2006-2010, au titre du périmètre régulé tel que défini par l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports, pris en application de l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile. Ce sont en effet ces investissements qui ont servi de référence à la détermination des paramètres tarifaires du CRE¹¹.

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

Sur le périmètre régulé, Aéroports de Paris a communiqué à la commission consultative économique des aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en date du 19 décembre 2007, son programme d'investissement pour la période 2008-2012. Les années 2011 et 2012 étant en dehors de la période d'application du CRE, les montants donnés pour ces années n'ont pas fait l'objet d'une contractualisation avec l'Etat et doivent donc être considérés comme des estimations prévisionnelles.

Sur la période 2008-2012, le montant des investissements prévus par Aéroports de Paris sur le périmètre régulé est égal à 2 464,4 millions d'euros, en euros constants 2008.

Ce montant d'investissements est réparti, à titre indicatif, par typologie d'investissements de la façon suivante (en euros constants 2008) :

- 1 100,1 millions d'euros pour les investissements de capacité, dont 1 029,6 millions d'euros dédiés aux projets structurants sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et 70,5 millions d'euros pour les autres développements de capacité. Ces investissements permettront en particulier de construire le futur satellite S4 de Paris-Charles de Gaulle dont la mise en service est prévue au 3^{ème} trimestre 2012,
- 186,1 millions d'euros pour les investissements de restructuration,
- 674,8 millions d'euros pour les investissements de maintenance,
- 254,4 millions d'euros pour les investissements immobiliers¹²;
- 248,9 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance des travaux.

¹⁰ Voir paragraphe 6.3.2. "Services aéroportuaires"

¹¹ Voir paragraphe 6.3.2.6. "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires"

¹² En ce non compris les investissements dits de diversification immobilière après 2010, puisqu'à compter de 2011 l'activité de diversification immobilière sera en dehors de périmètre régulé.

Les montants des investissements propres à chaque aéroport sont les suivants (en euros constants 2008) :

- 1 532,2 millions d'euros sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle¹³,
- 196,8 millions d'euros sur l'aéroport de Paris-Orly,
- 39,7 millions d'euros sur l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes franciliens mentionnés à l'article D. 251 du Code de l'aviation civile,
- 695,7 millions d'euros non répartis géographiquement.

Aéroports de Paris envisage de financer ses investissements principalement par autofinancement et par l'utilisation de sa trésorerie au 31 décembre 2007, qui résultent notamment de l'augmentation du capital réalisée en juin 2006 et de la cession des titres BCIA intervenue en février 2007. En complément de ce programme d'investissement, les remboursements de dette à échéance s'élèvent en 2008 à 231,6 millions d'euros. Le financement du remboursement de ces dettes se fera par un recours à des ressources externes, emprunt obligataire ou autre, pour un montant global d'environ 250 à 300 millions d'euros.

Le montant des engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élevait, au 31 décembre 2007, à 170,2 millions d'euros :

- 68,3 millions d'euros pour les investissements de capacité,
- 30,1 millions d'euros pour les investissements de restructuration,
- 37,4 millions d'euros pour les investissements courants,
- 5,9 millions d'euros pour les investissements liés aux développements immobiliers,
- 16,1 millions d'euros pour les investissements au titre des frais d'étude et de surveillance des travaux,
- 12,4 millions d'euros d'investissements de sûreté.

Le tableau ci-dessous présente le budget des investissements d'Aéroports de Paris relatifs au périmètre régulé sur la période 2008-2012 (en euros constants 2008) qui correspond aux engagements pris par Aéroports de Paris au travers du CRE. Les années 2011 et 2012 sont une estimation prévisionnelle non contractualisée à ce stade. Ce tableau intègre les investissements relatifs à l'immobilier de diversification jusqu'en 2010 inclus. À partir de 2011, la réglementation actuelle prévoit que l'immobilier de diversification sortira du périmètre de régulation, il n'est donc pas inclus dans le tableau ci-dessous.

<i>en millions d'euros constants 2008</i>	2008	2009	2010	2008-2010*	2011	2012	2008-2012
Investissements de capacité, dont :	166,8	145,7	185,3	497,8	335,4	267,0	1100,1
CDG VAL	5,9	0,0	0,0	5,9	0,0	0,0	5,9
Reconstruction et achèvement du terminal 2E	22,4	2,0	0,0	24,4	0,0	0,0	24,4
Tri Bagages Est Phase 1	17,3	3,0	0,0	20,3	0,3	1,6	22,1
Satellite S3 (dont LISA, hors extension TBE)	7,6	0,0	0,0	7,6	0,0	1,5	9,1
Phase 2 du TBE pour satellites S3 et S4	4,0	16,0	33,5	53,5	50,5	51,0	155,0
Terminal Régional T2G	27,2	0,0	0,0	27,2	0,0	0,0	27,2
Satellite S4 (dont LISA - hors extension TBE)	33,1	69,2	96,9	199,1	172,1	119,8	491,0
Accès routier est de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle	0,0	0,0	16,1	16,1	12,7	8,1	36,9
Mise à étage du parking PX	1,9	8,9	17,7	28,5	37,7	30,0	96,2
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	6,1	0,0	0,0	6,1	0,0	0,0	6,1
Aires avion AGEN (Aires Grand Est Nord)	1,7	12,0	4,0	17,7	4,0	3,0	24,7
Accueil B777 et nouveaux gros porteurs à Orly	0,0	11,0	0,0	11,0	18,0	3,0	32,0
Investissements de restructuration, dont :	48,1	53,2	29,0	130,3	30,2	25,6	186,1
Réhabilitation CDG1 (hors rénovation des satellites)	40,8	32,2	3,8	76,8	0,0	0,0	76,8
Rénovation des satellites CDG1	4,0	7,0	6,8	17,8	9,3	0,0	27,1
Réhabilitation du terminal 2B	0,0	5,0	12,0	16,9	14,6	0,0	31,5
Circuits internationaux Orly Sud	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0
Rénovation des Halls 3 & 4 Orly Ouest	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	15,3	20,5
Investissements courants	141,8	135,9	131,0	408,6	133,5	132,7	674,8
Développement immobilier (hors diversification après 2010)	83,0	93,6	63,2	239,8	12,2	2,4	254,4
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	54,9	50,2	50,9	156,0	50,7	42,3	248,9
Total périmètre régulé	494,6	478,5	459,4	1 432,5	562,0	469,9	2 464,4

* Périmètre régulé du CRE

¹³ Voir paragraphe 6.3.2.1. "Paris-Charles de Gaulle – programme d'investissements".

Les montants des budgets d'investissement et leurs échéanciers tels que cités dans le tableau ci-dessus sont en totalité ceux retenus par Aéroports de Paris et l'Etat pour l'établissement des paramètres d'évolution des redevances. Aéroports de Paris ne peut pas garantir aux investisseurs le respect des délais et budgets cités dans le tableau ci-dessus. En cas de force majeure ou pour une raison indépendante de la volonté d'Aéroports de Paris, les délais sont susceptibles d'être prolongés et les investissements sont susceptibles de dépasser les

budgets susvisés. Ceci pourrait notamment être le cas pour des raisons liées à l'augmentation du coût des matériaux ou de la main d'œuvre, à des difficultés techniques imprévisibles, à des intempéries exceptionnelles, à des modifications réglementaires lui imposant des obligations supplémentaires ou pour d'autres raisons¹⁴.

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

¹⁴ Voir paragraphe 4.1. "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris - Aéroports de Paris est exposé à des risques inhérents à son activité de construction d'ouvrages complexes"

6.1.	Présentation générale	37
6.1.1.	<i>Les activités du Groupe</i>	37
6.1.1.1.	<i>Services aéroportuaires</i>	37
6.1.1.2.	<i>Immobilier</i>	39
6.1.1.3.	<i>Escale et prestations annexes</i>	39
6.1.1.4.	<i>Autres activités du Groupe</i>	39
6.1.2.	<i>Les atouts du Groupe</i>	40
6.1.3.	<i>Stratégie</i>	41
6.2.	Présentation du marché	43
6.2.1.	<i>Le fonctionnement d'un aéroport</i>	43
6.2.1.1.	<i>Le gestionnaire de l'aéroport</i>	43
6.2.1.2.	<i>Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale</i>	44
6.2.1.3.	<i>Les acteurs du fret et du courrier</i>	45
6.2.1.4.	<i>Les services de l'Etat</i>	46
6.2.2.	<i>Le trafic aérien de passagers dans le monde et en France</i>	46
6.2.2.1.	<i>Evolution du trafic aérien de passagers dans le monde</i>	46
6.2.2.2.	<i>Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris</i>	47
6.2.3.	<i>L'évolution future du trafic aérien de passagers</i>	52
6.2.3.1.	<i>L'évolution future du trafic aérien de passagers au niveau mondial</i>	52
6.2.3.2.	<i>L'évolution future du trafic aérien de passagers en France</i>	52
6.2.4.	<i>Evolution du trafic de fret</i>	53
6.2.5.	<i>Position d'Aéroports de Paris sur le marché aéroportuaire</i>	54
6.3.	Description des principales activités d'Aéroports de Paris	57
6.3.1.	<i>Présentation du Groupe</i>	57
6.3.2.	<i>Services aéroportuaires</i>	58
6.3.2.1.	<i>Paris-Charles de Gaulle</i>	59
6.3.2.2.	<i>Paris-Orly</i>	65
6.3.2.3.	<i>Paris-Le Bourget</i>	67
6.3.2.4.	<i>Aérodromes d'aviation générale et hélicoptère</i>	70
6.3.2.5.	<i>L'activité du fret aérien</i>	70
6.3.2.6.	<i>Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires</i>	72
6.3.2.7.	<i>La sûreté</i>	77
6.3.2.8.	<i>Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris</i>	79
6.3.2.9.	<i>L'offre de services d'Aéroports de Paris</i>	83
6.3.2.10.	<i>Prestations industrielles</i>	83
6.3.3.	<i>Activités en matière immobilière</i>	84
6.3.3.1.	<i>Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière</i>	85
6.3.3.2.	<i>Les terrains loués à des tiers</i>	85
6.3.3.3.	<i>Bâtiments loués</i>	85
6.3.3.4.	<i>Stratégie de l'activité immobilière</i>	86
6.3.4.	<i>L'escale</i>	89
6.3.5.	<i>Autres activités</i>	91
6.3.5.1.	<i>Développement d'activités de gestion aéroportuaire à l'étranger</i>	91
6.3.5.2.	<i>Développement d'activités d'ingénierie en France et à l'étranger</i>	94
6.3.5.3.	<i>Hub télécom</i>	95
6.3.5.4.	<i>La distribution commerciale : Société de Distribution Aéroportuaire</i>	97
6.3.5.5.	<i>Formations dans le domaine des ressources humaines</i>	98
6.4.	Facteurs de dépendance	98
6.4.1.	<i>Clients</i>	98
6.4.2.	<i>Propriété intellectuelle</i>	98
6.4.3.	<i>Evénements ayant sensiblement influencé les affaires ou la rentabilité d'Aéroports de Paris en 2007</i>	98
6.5.	Position concurrentielle du Groupe	98
6.6.	Environnement législatif et réglementaire	98
6.6.1.	<i>Sources de la réglementation applicable au Groupe</i>	98
6.6.2.	<i>Réglementation des activités aéroportuaires du Groupe</i>	99
6.6.2.1.	<i>Réglementation relative aux revenus générés par l'exploitation des plates-formes aéroportuaires</i>	99

6.6.2.2.	<i>Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique et classification des aérodromes</i>	99
6.6.2.3.	<i>Travaux de construction, extension ou modification des aérodromes</i>	100
6.6.2.4.	<i>Propriété des actifs, rétrocession d'une partie de la plus-value dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris et servitudes</i>	101
6.6.2.5.	<i>Attribution des créneaux horaires</i>	102
6.6.2.6.	<i>Sécurité aéroportuaire</i>	104
6.6.2.7.	<i>Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)</i>	105
6.6.2.8.	<i>Contrôles et sanctions</i>	107
6.6.2.9.	<i>Autres réglementations</i>	107
6.7.	Informations environnementales	108
6.7.1.	<i>La politique de développement durable</i>	108
6.7.2.	<i>La politique environnementale</i>	108
6.7.3.	<i>Bilan environnemental, les actions mises en œuvre</i>	110
6.7.3.1.	<i>Le bruit, concertation et aide à l'insonorisation</i>	110
6.7.3.2.	<i>La lutte contre le changement climatique</i>	111
6.7.3.3.	<i>Qualité de l'air</i>	112
6.7.3.4.	<i>L'eau</i>	113
6.7.3.5.	<i>Les déchets</i>	114
6.7.3.6.	<i>La gestion des activités polluantes ou à risques</i>	114
6.7.3.7.	<i>Mesure et surveillance</i>	115
6.7.3.8.	<i>Amiante</i>	116
6.7.4.	<i>Liens avec les collectivités territoriales environnantes</i>	116
6.7.5.	<i>Liens avec les parties prenantes</i>	117

6.1. Présentation générale

Aéroports de Paris est le deuxième groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire. Le système aéroportuaire du Groupe est également le sixième mondial par le nombre de passagers en 2007¹⁵. Porte d'entrée de la France, première destination touristique mondiale, Aéroports de Paris est un point de connexion incontournable pour le transport aérien international. De par sa localisation géographique, ses infrastructures de premier plan et sa forte position concurrentielle, Aéroports de Paris est idéalement positionné pour profiter pleinement de la croissance attendue du trafic aérien mondial. Sa stratégie de croissance repose sur le renforcement de ses capacités d'accueil en aérogare, l'enrichissement de son offre de services et, à plus long terme, l'exploitation de son potentiel immobilier.

Le chiffre d'affaires du Groupe s'est élevé à 2 292,4 millions d'euros en 2007, dont 1 836,9 millions d'euros provenant des services aéroportuaires, 194,2 millions d'euros de l'activité immobilière, 195,3 millions d'euros de l'escale et prestations annexes et 326,9 millions d'euros des autres activités du Groupe (dans chaque cas avant éliminations inter-segments ; ces éliminations inter-segments ayant représenté au total 260,9 millions d'euros). Le résultat opérationnel courant ressort quant à lui à 442,1 millions d'euros, et le résultat net part du Groupe, corrigé des éléments non récurrents (liés pour l'essentiel aux impacts de l'opération d'introduction en bourse de juin 2006, à la réorganisation des activités d'assistance en escale et la cession des titres BCIA en février 2007), s'est élevé à 239,0 millions d'euros, en hausse de près de 19,2 % par rapport à 2006¹⁶.

Près de 1 100 entreprises sont implantées sur les aéroports du Groupe, représentant plus de 110 000 emplois directs, y compris les 11 381 collaborateurs du Groupe (effectifs moyens 2007). Au-delà du seul secteur du transport aérien, le Groupe est également un acteur majeur de l'économie nationale et régionale : les plates-formes franciliennes induisent plus de 300 000 emplois pour la région Ile-de-France.

6.1.1. Les activités du Groupe

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Sur ces plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations performantes et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins. Les aéroports du Groupe ont accueilli 86,4 millions de passagers en 2007, dont 80 % en provenance ou à destination de l'étranger, et ont permis le transport de 2,41 millions de tonnes de fret et de courrier. En 2007, ses plates-formes ont enregistré plus de 776 800 mouvements d'avions opérés par la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, dont celles appartenant aux trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. Paris est ainsi relié à environ 547 villes dans 135 pays, dont 333 villes desservies au moins une fois par semaine.

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

6.1.1.1. Services aéroportuaires

Ils représentent en 2007 un chiffre d'affaires 1 836,9 millions d'euros avant éliminations inter-segments et un taux de marge opérationnelle courante¹⁷ de 25,2 %.

Le cœur de l'activité du Groupe et sa principale source de revenus est l'exploitation des trois principaux aéroports de la région parisienne, qui ont des caractéristiques complémentaires :

- *Paris-Charles de Gaulle* (1 335,3 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2007 avant éliminations inter-segments). Inauguré en 1974 et situé au nord de Paris, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est la destination privilégiée des vols long courrier. Il accueille la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, y compris les trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. Les deux tiers de son trafic passagers sont constitués de trafic de point à point et un tiers de trafic de

¹⁵ Sauf indication contraire, la source pour les données de marché et pour les données rapportées au marché qui figurent dans le présent document de référence correspond à une estimation d'Aéroports de Paris sur la base des informations, notamment en termes de chiffre d'affaires, publiées par les autres gestionnaires d'aéroports, par les compagnies aériennes et par les analystes

¹⁶ Le résultat net part du Groupe s'élève à 321,8 millions d'euros, en hausse de 111,5 % par rapport à 2006

¹⁷ Le taux de marge opérationnelle courante d'un segment est égal au ratio de son résultat opérationnel courant (sans allocation de frais de siège) sur son chiffre d'affaires avant éliminations inter-segments

correspondance, dont 6 % de trafic en correspondance avec le train. Il est actuellement le hub mondial de la compagnie Air France-KLM ainsi que le principal hub européen de l'alliance SkyTeam avec 20 695 opportunités de connexions en moins de deux heures par semaine¹⁸, ce qui fait de lui la première plate-forme de correspondance d'Europe. Les quatre pistes parallèles de Paris-Charles de Gaulle ont une capacité de programmation de 112 mouvements par heure à compter de la saison d'été 2008, chiffre qui devrait être porté à terme à 120 mouvements par heure. Ses installations aéroportuaires incluent trois terminaux d'une capacité de 53 millions de passagers, qui sont complétés par une large gamme de services aux passagers, incluant plus de 32 000 m² d'espaces dédiés aux commerces bars et restaurants et plus de 27 000 places de parking. Sa superficie de 3 257 hectares lui donne l'espace suffisant pour assurer l'expansion future de la plate-forme,

- **Paris-Orly** (468,7 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2007 avant éliminations inter-segments). Situé au sud de Paris, Paris-Orly est aujourd'hui l'aéroport de proximité spécialisé dans le trafic point à point, sur les destinations métropolitaines (notamment avec La Navette d'Air France), d'Europe du Sud, des DOM TOM et de l'Afrique du nord. L'aéroport de Paris-Orly accueille également des compagnies à bas coût (low cost) desservant principalement l'Europe et des compagnies spécialisées dans le trafic de loisir moyen et long courrier. Il offre aux compagnies aériennes une grande fluidité avec deux aérogares passagers, Orly sud et Orly ouest, d'une capacité totale de 30 millions de passagers et trois pistes opérationnelles (dont deux utilisées en temps normal) d'une capacité de programmation de 76 mouvements par heure. Le premier atout de l'aéroport de Paris-Orly pour les passagers est sa proximité immédiate avec Paris (le centre de Paris est à 20 kilomètres), facilitée par une desserte de première qualité, tant par la route que par les transports en commun. Paris-Orly dispose par ailleurs de tous les services de commodité, avec plus de 10 000 m² d'espaces dédiés aux commerces, bars et restaurants et environ 20 000 places de parking. Avec une emprise de 1 540 hectares située au sein d'un pôle économique majeur en Ile de France, Paris-Orly offre des opportunités de développement immobilier,
- **Paris-Le Bourget et aérodromes d'aviation générale** (32,9 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2007 avant éliminations inter-segments). Premier aéroport d'affaires en Europe, Paris-Le Bourget offre des prestations spécialisées destinées aux clients de l'aviation d'affaires. Il a été choisi comme base française et européenne pour la flotte d'avions d'affaires de nombreuses sociétés ainsi que par des sociétés d'aviation spécialisées dans les formules d'abonnement et de multipropriété. Ces savoir-faire et la tradition industrielle de la plate-forme ont fait de l'aéroport de Paris-Le Bourget le lieu

d'implantation privilégié de plusieurs sociétés de maintenance aéronautique. Implanté sur 553 hectares au nord de Paris, Paris-Le Bourget est équipé de trois pistes.

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

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

- **pour les clients professionnels**, tels que les compagnies aériennes, les assistants en escale, les services de l'Etat ou les transitaires, Aéroports de Paris est le garant de la bonne gestion des différents flux qui se croisent sur un aéroport : flux des avions sur les aires aéronautiques, qui doivent être disponibles et sûres, flux des passagers dans les aérogares et à travers les différents filtres de contrôle et flux des bagages, cargo et ravitaillement entre la zone publique et l'avion. A cette fin, le Groupe exploite des infrastructures complexes et met à disposition des clients professionnels des équipements, des réseaux et des systèmes d'information. Il leur fournit également des prestations telles que les télécommunications, l'énergie et les fluides ou encore le traitement des déchets. Enfin, il leur loue des locaux d'exploitation et des espaces en aérogares (bureaux, salons, etc.),
- **pour le grand public**, qu'il s'agisse des passagers aériens, visiteurs, accompagnateurs ou personnels travaillant sur les plates-formes aéroportuaires, Aéroports de Paris propose directement ou indirectement les services suivants : offre commerciale en zone réservée ou en zone publique (boutiques, bars et restaurants, banques, bureaux de change), parkings automobiles, locations de voitures, publicité et divertissement, services de télécommunications, hôtels, restauration collective, accueil personnalisé ou services à la personne, ainsi que des services en ligne accessibles sur le site Internet du Groupe. L'importance de la fréquentation des aérogares permet également à Aéroports de Paris de valoriser ses espaces publicitaires auprès des annonceurs français et étrangers.

Le chiffre d'affaires du segment des services aéroportuaires se compose de quatre éléments principaux¹⁹:

¹⁸ Source : Air France-KLM

¹⁹ Voir paragraphe 9.3.2. " Chiffre d'affaires (produits des activités ordinaires) du Groupe "

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

Les redevances pour services rendus sont calculées selon des principes fixés par le nouveau cadre législatif et réglementaire institué par la loi du 20 avril 2005. Pour les années 2006-2010, le plafond de leur évolution annuelle est fixé par le Contrat de régulation économique (CRE), conclu entre Aéroports de Paris et l'Etat. Aux termes de ce contrat, le plafond de revalorisation annuelle des redevances est ainsi fixé à 3,25 % au-dessus du taux de l'inflation annuelle. En 2008, compte tenu des paramètres du CRE, le niveau d'évolution retenu s'élève à 3,80 %, contre 4,25 % en 2007.

6.1.1.2. Immobilier

Le segment représente en 2007 un chiffre d'affaires de 194,2 millions d'euros avant éliminations inter-segments et un taux de marge opérationnelle courante de 25,2 %.

Le Groupe exerce une activité immobilière en exploitant sur ses plates-formes les terrains autour des emprises dédiées aux activités aéroportuaires. Sur un domaine d'environ 6 686 hectares, Aéroports de Paris dispose d'un patrimoine foncier affecté à l'activité immobilière de 1 213 hectares, dont 881 sont déjà exploités. Sur ses terrains, Aéroports de Paris a construit environ 1,16 million de m² de surfaces hors œuvre net (SHON), correspondant à 0,95 million de m² de surface utile commercialisable. 82 % de ces surfaces sont louées à des tiers. L'activité immobilière concerne des actifs destinés au soutien de l'activité

aéroportuaire (notamment hangars, fret), à l'immobilier d'affaires (bureaux, locaux industriels) et à des lieux de vie (hôtels, commerces, crèches, services de proximité). Le Groupe dispose d'environ 348 hectares de réserves foncières disponibles sans contraintes fortes.

6.1.1.3. Escale et prestations annexes

Ce segment représente en 2007 un chiffre d'affaires de 195,3 millions d'euros avant éliminations inter-segments et un taux de marge opérationnelle courante de - 6,1 %.

Aéroports de Paris et ses filiales regroupées au sein du groupe Alyzia fournissent des services d'assistance en escale à de grandes compagnies aériennes, parmi lesquelles Vueling, Continental Airlines, Air Algérie, Corsair, Iberia et American Airlines. Activité soumise à la concurrence depuis 1998 en application de la réglementation européenne (directive 96/67/CE du 15 octobre 1996), l'assistance en escale comprend des services tels que l'enregistrement des passagers, le traitement des bagages, l'assistance des avions en piste (nettoyage cabine, guidage arrivée/départ, assistance au placement et au démarrage, chargement et déchargement des aéronefs), le transfert du fret sur l'aéroport ainsi que certains services de sûreté.

6.1.1.4. Autres activités du Groupe

Elles représentent en 2007 un chiffre d'affaires de 326,9 millions d'euros avant éliminations inter-segments et un taux de marge opérationnelle de 6,6 %.

Le Groupe vend et exporte les compétences développées depuis de nombreuses années dans le cadre de l'aménagement et de la gestion aéroportuaire à travers deux filiales participant à de grands projets en France et à l'étranger : Aéroport de Paris Management (exploitation d'aéroports à l'étranger et assistance technique) et ADP Ingénierie (maîtrise d'œuvre dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie pour des installations situées principalement à l'étranger : aéroports, stades, opéras, immeubles de grande hauteur, etc.

Plus récemment, le Groupe a développé une filiale, Hub télécom, spécialisée dans les services de télécommunications sur les sites complexes (aéroports, ports, centres de congrès et autres pôles d'échanges). Aéroports de Paris commercialise également des prestations de formation.

Enfin, depuis 2003, Aéroports de Paris s'est associé au groupe Lagardère Services (anciennement Hachette Distribution Services) au sein d'une société commune, la Société de Distribution Aéroportuaire, pour gérer en direct des boutiques d'alcools, tabac, parfums, cosmétiques et de gastronomie dans les terminaux des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Société de Distribution Aéroportuaire est exploitante depuis 2003 de toutes les boutiques

alcools, tabac, parfums, cosmétiques du terminal 2 de Paris-Charles de Gaulle, ainsi que de certains points de vente de gastronomie, et exerce depuis janvier 2006 des activités identiques au terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle. En novembre 2006, son périmètre d'activité s'est étendu au terminal 3 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et le 1^{er} janvier 2007, aux deux terminaux de l'aéroport de Paris-Orly (Orly Sud et Orly Ouest). L'ensemble des contrats permettant à Société de Distribution Aéroportuaire d'exercer son activité viendra à expiration le 31 décembre 2013. Aéroports de Paris commercialise également des prestations de formations.

6.1.2. Les atouts du Groupe

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

- grâce à sa taille et à sa localisation géographique, le Groupe bénéficie d'un positionnement stratégique en Europe pour les compagnies aériennes et les passagers qui génère un socle de trafic très important tant en correspondance qu'en point à point grâce à :
 - l'attractivité naturelle de Paris et de la France, première destination touristique mondiale avec plus de 80 millions de touristes étrangers en 2007²⁰,
 - une forte densité de la zone de chalandise, avec 11,6 millions d'habitants qui font de Paris la première capitale urbaine d'Europe²¹ et avec l'ensemble des grandes villes d'Europe occidentale à moins de deux heures de vol de ses aéroports,
 - l'absence de grand aéroport concurrent dans un rayon de 300 kilomètres,
- avec trois plates-formes complémentaires à Paris qui lui permettent de capter toutes les catégories de trafic (long et moyen courrier, domestique et bas coût, loisirs/charter et affaires), Aéroports de Paris est une porte d'entrée incontournable en France,
- Aéroports de Paris dispose d'une infrastructure aéronautique existante de premier plan : deux doubles de pistes indépendants pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, trois pistes opérationnelles pour l'aéroport de Paris-Orly (dont deux sont utilisées en temps normal), et des infrastructures susceptibles d'accueillir les nouveaux avions gros porteurs (Airbus A340-600, Boeing B777-300 ER et Airbus A380). En outre, la conception modulaire des infrastructures de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et l'importance des terrains disponibles permettent au Groupe d'adapter ses investissements dans de nouvelles infrastructures au rythme de croissance du trafic aérien, sans limitation structurelle ni restructuration majeures,
- Aéroports de Paris est au centre d'un réseau de routes et de connections ferroviaires qui en font l'un des acteurs majeurs de l'intermodalité : une gare TGV, une desserte par des connections autoroutières (A1, A3, A104) et ferroviaires (gares RER et TGV pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, RER et Orlyval pour l'aéroport de Paris-Orly) qui facilitent l'accès des passagers et des transporteurs de fret. Par ailleurs, le projet de bouclage de l'autoroute A104 (la "Francilienne") prévu en 2011 devrait faciliter l'accès nord-est de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle et les nouveaux aménagements dans cette zone. Enfin, le projet CDG Express, dont l'Etat a repris la responsabilité, devrait permettre en 2012 de relier l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à Paris par le train en 20 minutes avec des fréquences toutes les 15 minutes,
- le Groupe bénéficie d'un très bon positionnement sur le marché : la diversité de ses clients et la répartition équilibrée de son trafic entre grandes zones géographiques lui permettent de bénéficier d'une croissance et d'un risque économique très diversifiés²². Par ailleurs, la puissance du hub de Paris-Charles de Gaulle lui permet d'avoir des clients importants puisqu'il accueille les plus grandes compagnies aériennes internationales et les trois grandes alliances internationales SkyTeam, Star Alliance et OneWorld. La plate-forme de Paris-Charles de Gaulle sert également de base principale au premier groupe aérien européen, le groupe Air France-KLM,
- les emprises des plates-formes du Groupe lui donnent une réserve foncière significative qui permet à la fois de faire face durablement à la croissance estimée du trafic et d'exploiter les opportunités offertes par le marché immobilier,
- les activités du Groupe s'exercent dans un cadre de régulation clair et modernisé :
 - Aéroports de Paris détient ses terrains et ses installations aéroportuaires en pleine propriété,
 - Aéroports de Paris est, de par la loi et sans limitation de durée, l'exploitant des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget,
 - les textes législatifs et réglementaires gouvernant ses activités ont été modernisés en 2005 et répondent aux besoins d'un acteur majeur du secteur aéroportuaire : d'une part, les obligations d'Aéroports de Paris dans son rôle d'autorité aéroportuaire sur les aéroports qu'il exploite ont été définies dans un cahier des charges ; d'autre part, le système de régulation des redevances aéroportuaires, qui constituent une source importante des revenus d'Aéroports de Paris, a été modernisé²³,

²⁰ Source : Ministère délégué au tourisme

²¹ Source : INSEE 2005

²² Voir paragraphe 6.3.2. "Services aéroportuaires"

²³ Voir paragraphe 6.6. "Environnement législatif et réglementaire"

- le Contrat de régulation économique portant sur la période 2006-2010 signé le 6 février 2006 entre Aéroports de Paris et l'Etat fixe le plafond d'évolution des redevances aéroportuaires à l'inflation annuelle augmentée de 3,25 %, en contrepartie d'engagements clairs d'Aéroports de Paris en matière d'investissements et de qualité de service²⁴.

6.1.3. Stratégie

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

Tirer parti de la croissance attendue du trafic en développant les capacités aéroportuaires²⁵

S'appuyant sur une large capacité d'accueil avion, Aéroports de Paris poursuivra sur ses plates-formes parisiennes un programme d'investissements d'environ 2,5 milliards d'euros sur la période 2008-2012²⁶ (pour le périmètre régulé pris en compte dans le CRE) destiné à accueillir plus de passagers dans ses aéro-gares et dans de meilleures conditions d'efficacité et de confort. Ce programme vise en particulier à augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle de 19,4 millions de passagers à l'horizon 2010 (par rapport à 2005) et à rendre encore plus performant le fonctionnement de cette plate-forme de correspondance.

Le programme d'investissements 2008-2012 inclut notamment :

- *sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle :*
 - la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal 2E, consécutivement à l'effondrement d'une partie de la voûte de celle-ci le 23 mai 2004, qui a été inaugurée en mars 2008,
 - les travaux relatifs au terminal régional T2G qui sera destiné aux passagers de l'espace Schengen voyageant sur des appareils de 50 à 100 places et dont l'ouverture est prévue en septembre 2008,
 - la rénovation complète du terminal CDG 1 en quatre phases (dont les trois premières sont déjà achevées) d'ici le 1^{er} trimestre 2009,
 - les études et les dépenses liées à la construction et la mise en service du satellite S4, future salle d'embarquement parallèle à la Galerie Parisienne devant être relié au terminal 2E par le prolongement de la ligne LISA et dont la mise en service est actuellement programmée pour 2012,
 - la création d'environ 4 000 places de parking,

- les études relatives à l'extension du TBE, qui permettra de connecter le système de tri bagages automatisé des modules Satellite 3 et Satellite 4 au TBE du terminal 2 mis en service en 2007 avec une mise en service prévue pour 2013,

- l'amélioration de la qualité de service et des surfaces commerciales au terminal 2, à travers la réhabilitation du terminal 2B et les investissements nécessaires à l'accueil de l'Airbus A380.

Les capacités d'accueil de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle atteindront alors environ 81 millions de passagers,

- *sur la plate-forme de Paris-Orly :* l'aménagement des circuits internationaux de l'aérogare Orly sud d'ici à juin 2008 et les opérations d'adaptation des pistes pour l'accueil des gros porteurs, prévues entre 2009 et 2012.

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

Les milliers de salariés des entreprises présentes sur les plates-formes d'Aéroports de Paris ainsi que les millions de personnes qui fréquentent les aéro-gares sont les consommateurs naturels des services d'Aéroports de Paris. En se positionnant résolument comme une entreprise au service de ses clients professionnels, des passagers et du public, Aéroports de Paris a engagé de nombreuses initiatives :

- *mettre la qualité au centre de l'organisation :* en se réorganisant autour de plates-formes et d'unités opérationnelles, le Groupe a mis en place des interfaces client avec des responsabilités renforcées et clairement identifiées, dispose d'un réseau qualité et a adapté la mesure de performance de ses dirigeants pour intégrer des critères quantitatifs de qualité,
- *faire de la qualité de service un moteur de la performance économique :* la démarche de qualité de service d'Aéroports de Paris vise à offrir aux passagers et au public les meilleures conditions de fluidité, d'information, d'accueil et de confort, notamment pour leur libérer du temps, faciliter leurs formalités et les placer dans un environnement favorable les incitant à utiliser les services marchands proposés par Aéroports de Paris (les commerces notamment). Le Groupe a pris des engagements forts en matière de qualité de service : vis-à-vis de l'Etat d'une part, dans le cadre du CRE, à travers 10 indicateurs associés à un mécanisme d'incitation financière ; vis-à-vis de ses clients d'autre part, à travers la charte "Destination Clients" pour le grand public et à travers les "service level agreements" (engagements sur les niveaux de service) pour les compagnies aériennes ou certaines de leurs alliances. Le Groupe a par ailleurs créé une nouvelle signature, "le monde entier est notre invité", destinée à accompagner cette démarche ;

²⁴ Voir paragraphe 5.2. "Investissements", paragraphe 6.3.2.6. "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires" et paragraphe 20.8. "Procédures judiciaires et d'arbitrage"

²⁵ Voir paragraphe 6.2.3. "L'évolution future du trafic aérien de passagers" et paragraphe 6.2.5. "Position d'Aéroports de Paris sur le marché aéroportuaire"

²⁶ Voir paragraphe 5.2.3. "Principaux investissements planifiés"

- *Développer l'offre de services marchands pour exploiter pleinement le potentiel commercial des aéroports* : le Groupe considère que les activités commerciales offrent des perspectives de croissance et de rentabilité. 86 % des passagers passent plus d'1 heure 30 sur les deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris et 70 % des passagers y passent plus de deux heures. Le Groupe entend profiter de ce potentiel en mettant en œuvre un ensemble d'actions :

- une augmentation de 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 sous douane en zone internationale,
- l'amélioration des emplacements, de la visibilité, de la configuration et de l'ambiance des zones commerciales sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly,
- l'élargissement de l'offre de produits afin de répondre aux besoins ciblés de l'ensemble des passagers aériens et de favoriser une plus grande attractivité de l'offre commerciale,
- l'amélioration de la gestion du temps et des flux passagers grâce à une meilleure fluidité et à une signalétique améliorée leur permettant d'être mieux informés de l'offre commerciale et de mieux estimer le temps libre avant l'embarquement,
- l'amélioration de la perception du niveau des prix de l'offre commerciale et de la fidélisation de la clientèle.

- *Augmenter le nombre des parkings automobiles, renforcer leur sécurité et accroître les recettes* : Aéroports de Paris est le deuxième exploitant de parcs de stationnement en Ile-de-France (hors stationnement urbain de surface). Le Groupe prévoit d'accroître de manière importante son offre de places de stationnement sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en l'augmentant d'environ 5 100 places (stationnement public) entre 2006 et 2010 par la création nette d'environ 4 300 places à laquelle s'ajoute la réallocation au stationnement public de 800 places. Cette activité bénéficiera en outre d'un programme continu de rénovations, notamment pour les 3 500 places du parc P0 d'Orly Ouest ou celles du parc P1, situé sur le toit du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, afin de sécuriser et de consolider les niveaux de fréquentation, notamment sur l'aéroport Paris-Orly, et d'améliorer la perception du rapport qualité-prix de cette prestation,
- *Offrir toujours plus de services à valeur ajoutée* : au-delà des services déjà existants, Aéroports de Paris prévoit de créer une gamme complète de services afin de proposer des réponses ciblées à des segments de clientèle identifiés, notamment en matière de technologies de communication (consommation nomade) et en matière de facilitation du voyage (services complémentaires payants, assistance à la personne).

Renforcer l'efficacité et la performance économique

Le CRE apporte une visibilité sur les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires jusqu'en 2010 et sur le programme d'investissements pris en charge par la Société, et fixe des objectifs d'amélioration de la qualité des services offerts par Aéroports de Paris à ses clients. Dans le cadre de ce premier contrat, Aéroports de Paris cherchera à améliorer ses marges d'exploitation notamment par une maîtrise des charges et une augmentation de la productivité. Aéroports de Paris a, par le passé, fait la preuve de sa capacité à générer des gains de productivité puisqu'entre 2001 et 2005, sa productivité a crû de 12 % en termes de nombre de passagers par salarié. La Société a l'ambition d'améliorer sa productivité (hors les effectifs de la maison-mère affectés à l'activité d'assistance en escale) d'au moins 15% entre 2005 et 2010. Ainsi, cette productivité mesurée sur le périmètre de la société Aéroports de Paris s'est améliorée de 5,6 % en 2007, après une hausse de 4,6 % en 2006. Aéroports de Paris a par ailleurs engagé une réorganisation de son activité d'assistance en escale, dans un contexte concurrentiel très exigeant.

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

Le Groupe entend exploiter son potentiel immobilier non aéroportuaire sur l'ensemble de ses plates-formes, en concertation avec son environnement, tout en respectant ses contraintes financières et en gardant le contrôle de ses actifs. Il considère que l'attractivité intrinsèque de Paris, la qualité de desserte de ses plates-formes par le transport terrestre, le rôle des aéroports comme moteurs de développement et la disponibilité de ses réserves foncières présentent des opportunités importantes de développement immobilier. Aéroports de Paris envisage d'investir sur ses ressources propres environ 340 millions d'euros entre 2008 et 2012 dont environ 63 % pour l'immobilier de diversification. Sur la période 2006-2010, environ 60 hectares de foncier seront ouverts au développement immobilier, permettant la construction par Aéroports de Paris ou en partenariat avec des tiers d'environ 315 000 m² de locaux divers : entrepôts de fret, bureaux, commerces et services, locaux d'activité. Les projets phares en cours de mise en œuvre incluent la création d'un pôle d'affaires autour de l'aéroport de Paris-Orly, l'accélération du développement immobilier (services de fret, commerces) sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour accompagner le développement du transport aérien et la valorisation des terrains disponibles autour de l'aéroport. Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, il est envisagé de créer à la fois des locaux d'activités industrielles et des structures pour accompagner le développement de l'aviation d'affaires. En application de ce plan de développement, Aéroports de Paris a loué en 2007 10,9 hectares de terrains. L'investissement correspondant s'est élevé à 17,3 millions d'euros.

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

Aéroports de Paris a pour objectif de continuer à exploiter les nombreuses compétences du Groupe dans les activités techniques connexes très spécialisées telles que les télécommunications, la gestion de projets, l'ingénierie, l'architecture, le management aéroportuaire et la formation des cadres et personnels dans le contexte d'aéroports ou de réalisations impliquant la gestion d'importants flux de personnes. Ces activités permettent au Groupe de maintenir ses compétences au plus haut niveau et d'accroître sa notoriété technique à l'étranger ainsi que de nouer des partenariats industriels dans des zones qui connaissent une forte croissance telles que la Chine ou le Mexique.

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 aéroportuares de qualité. Ces prises de participation, qui mobilisent des capitaux significatifs, se feraient par priorité dans des pays de l'OCDE.

Inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable

Aéroports de Paris mène depuis plusieurs années une politique volontariste de développement durable pour accompagner sa croissance. L'objectif de cette stratégie vise à l'acceptabilité, par les territoires voisins, les collectivités locales et leurs habitants, du développement des activités aéroportuares, de manière responsable et concertée. Cette politique s'appuie sur trois piliers essentiels :

- la gestion environnementale des pollutions et impacts environnementaux des activités d'Aéroports de Paris,
- l'exercice de la responsabilité économique d'Aéroports de Paris au travers de programmes de coopération,
- le souci de la responsabilité sociale et sociétale d'Aéroports de Paris.

Elle est évaluée tous les deux ans par une agence de notation extra financière indépendante, BMJRatings. Le premier exercice réalisé en 2003 avait attribué à Aéroports de Paris la note B+ pour les domaines environnement et relations avec la so-

ciété civile. En 2005, la même agence décernait à Aéroports de Paris la note A+ mais sur un périmètre élargi (inclusion des domaines ressources humaines, fonctions commerciales et fonctions achats et gouvernance). Pour 2007, cet exercice d'évaluation globale a été reconduit sur le même périmètre : Aéroports de Paris maintient sa performance avec l'attribution renouvelée de la note A+.

Cette notation a été retenue comme l'un des objectifs de l'accord d'intéressement pour la période 2006-2008.

Enfin, sur ses trois principaux sites, Aéroports de Paris est certifié ISO 14001.

6.2. Présentation du marché

6.2.1. Le fonctionnement d'un aéroport

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

6.2.1.1. Le gestionnaire de l'aéroport

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

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

- il conçoit, aménage et organise la construction des infrastructures aéroportuaires et leur accès,
- il met à la disposition des compagnies aériennes et des autres professionnels (assistants en escale, services de l'Etat, etc.) des infrastructures et des installations (banques d'enregistrement, salles d'embarquement, tapis de livraison bagages, postes de stationnement des avions, etc.) qu'il alloue tout au long de la journée aux différents utilisateurs en fonction de leurs besoins ; il leur loue également des locaux et leur fournit des prestations annexes,
- il décide de l'implantation et donne en location les espaces nécessaires pour la fourniture des services marchands pour répondre aux besoins des passagers, ce qui recouvre notamment les boutiques, bars et restaurants,
- il accueille, informe et facilite le parcours des passagers et met à leur disposition des services destinés à améliorer leur confort (parkings, hôtels, services de télécommunications, accueil personnalisé, services à la personne, etc.). A compter du 26 juillet 2008, conformément au règlement (CE) n°1107/2006 du 5 juillet 2006, il doit se substituer aux transporteurs aériens pour s'assurer que les passagers handicapés ou à mobilité réduite bénéficient d'une assistance pour accéder aux services aéroportuaires et circuler dans les installations, y compris pour embarquer et débarquer des aéronefs,
- il met en œuvre, sous le contrôle de l'Etat, des mesures de sûreté du transport aérien (inspection et filtrage des passagers et des bagages, sécurisation des accès périmétriques, etc.).

Le cadre général des conditions d'exploitation par Aéroports de Paris est précisé dans le cahier des charges annexé au décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005²⁷.

Le gestionnaire d'aéroport ayant en particulier pour mission de faciliter l'optimisation des perfor-

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

Alors que l'attribution et l'allocation des créneaux horaires relèvent de la compétence d'un organisme indépendant²⁸, 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.

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

La responsabilité du gestionnaire d'aéroport à l'égard du passager cesse avec l'entrée en vigueur du contrat de transport entre la compagnie aérienne et le passager, c'est-à-dire lorsque le passager est placé sous la garde de la compagnie aérienne (en pratique lorsqu'il est en salle d'embarquement). Les compagnies aériennes sont en outre responsables de la totalité du chargement et du déchargement des avions. Pour tout ou partie des services précités, les compagnies aériennes s'appuient généralement sur des prestataires appelés assistants en escale, parmi lesquels Aéroports de Paris et certaines de ses filiales²⁹.

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

²⁷ Voir paragraphe 6.6.2.7. "Aspects techniques de la gestion aéroportuaire (le cahier des charges)"

²⁸ Voir paragraphe 6.6.2.5. "Attribution des créneaux horaires"

²⁹ Voir paragraphe 6.3.4. "L'escale"

Description		Attentes prioritaires
Compagnies traditionnelles		
Compagnies membres d'une alliance : SkyTeam, Star Alliance, OneWorld ³⁰	Compagnies ayant une offre de services globale et différenciée et une offre de destinations interconnectées au sein de leur réseau via leurs hubs ou avec les réseaux d'autres compagnies via des accords de codeshare, d'interline, de partenariat	⇒ Installations, produits et services aéroportuaires répondant au fonctionnement en hub
Compagnies indépendantes : Emirates, El Al, Air Algérie, Air Austral		⇒ Regroupement sous un même toit ⇒ Mutualisation des installations et des ressources aéroportuaires ⇒ Qualité de service au sol et respect de l'image
Compagnies à bas coût (low cost) :		
"Pures" low-cost : easyJet, Sky Europe, Sterling	Compagnies ayant une offre de services limitée et une offre de destinations régulières "point à point", avec une stratégie axée sur la minimisation des coûts d'exploitation pour proposer à leurs clients des tarifs minimum	⇒ Simplification du traitement au sol
Low cost "Hybrides" (mix low-cost / charter) : Transavia, Atlas Blue		⇒ Temps d'escale minimum ⇒ Faibles coûts aéroportuaires ⇒ Offre de produits et services "à la carte selon leur type de clientèle
Compagnies charters		
Onur Air, Blueline, Air Méditerranée, Karthago Airlines	Compagnies, affrétées par des voyagistes (Tour Operators), ayant une offre de services aériens loisirs non réguliers sur des destinations en point à point	⇒ Pas d'installation dédiée ⇒ Faibles coûts aéroportuaires ⇒ Simplification du traitement au sol ⇒ Convivialité et fonctionnalité des installations sans service particulier

6.2.1.3. Les acteurs du fret et du courrier

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

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

- *les commissionnaires en transport* ou agents de fret (ou transitaires) qui organisent l'enlèvement, le transport et la livraison des marchandises et sont en charge de l'organisation de toute la chaîne de transport, y compris du choix des prestataires de transport (transporteurs routiers et aériens), de la gestion des documents et du bon déroulement des formalités douanières,
- *les compagnies aériennes*, qui transportent le fret soit dans les soutes de vols passagers (vols mixtes) soit sur des vols tout cargo. Elles assurent essentiellement le transport des colis et parfois leur chargement dans le cas d'auto-assistance, les autres services (traitement au sol, formalités douanières, transport terrestre et chargement à bord) étant assurés par les assistants en

aérogares et les assistants en piste, au même titre que pour les opérations passagers. La principale compagnie aérienne présente sur les aéroports franciliens est Air France Cargo. Cette dernière concentre la plus grande partie de ses activités sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle,

- *les acteurs du fret express*, ou intégrateurs, ainsi désignés car ils assurent l'ensemble des maillons de la chaîne logistique du fret aérien de l'expéditeur au destinataire pour garder un contrôle total à chaque étape de l'envoi et ainsi garantir des délais de livraison très courts. En particulier, l'intégrateur américain FedEx a installé son hub européen sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle,
- *les acteurs traditionnels du courrier*, activité historiquement à l'origine du transport aérien, qui transportent non seulement le courrier, mais également la presse et les petits colis urgents. La Poste a regroupé ses services aériens sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Tous les principaux acteurs de la chaîne du fret aérien mondial sont présents sur l'emprise des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ou dans leurs environs immédiats, ce qui constitue un avantage concurrentiel de première importance.

³⁰ A Paris, les compagnies aériennes membres de l'alliance SkyTeam sont Aéroflot, AeroMexico, Air France-KLM, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air, Northwest Airlines, China Southern, Air Europa et Kenya Airways. Les compagnies aériennes membres de Star Alliance sont Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines (à partir de 2008), Austrian, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS), Singapore Airlines, Swiss, Spanair, SouthAfrican, TAP Air Portugal, Thai Airways, United, US Airways et Varig. Enfin, l'alliance OneWorld regroupe Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, LAN, Qantas, Japan Airlines, Malev et Royal Jordanian.

6.2.1.4. Les services de l'Etat

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

- *le contrôle du trafic aérien* : le contrôle du trafic aérien est en charge de l'arrivée et du départ des avions vers et depuis les aires de stationnement. Dans le cadre de la capacité maximale de programmation telle qu'elle résulte de la configuration physique de l'aéroport et des règles d'allocation des créneaux horaires, il détermine la capacité de chaque plate-forme en termes de nombre de mouvements d'avions en fonction des conditions opérationnelles et de visibilité. Le contrôle du trafic aérien est assuré en France par la direction des services de la navigation aérienne, au sein de la direction générale de l'aviation civile (DGAC),
- *les opérations de sûreté* : l'Etat assure directement certaines missions de sûreté du transport aérien, 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 intervenant dans le cadre de l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile. Dans ce même domaine, il confie la mise en œuvre de certaines autres missions de sûreté à Aéroports de Paris : contrôles de sûreté des passagers et des bagages, des personnels et des marchandises³¹,
- *les services publics de sécurité* : sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, les missions de sécurité publique relèvent, en application du décret n° 96-828 du 19 septembre 1996 relatif à la répartition des attributions et à l'organisation de la coopération entre la police nationale et la gendarmerie nationale et de l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, de la compétence de la direction de la police aux frontières (DPAF) et de la gendarmerie du transport aérien (GTA). Ces missions sont exécutées sous l'autorité du préfet compétent, qui prend les mesures propres à garantir l'ordre public sur l'aéroport (articles L. 213-2 et R. 213-3 du Code de l'aviation civile). Les services publics de sécurité doivent être distingués des opérations de sûreté qui visent à prévenir les actes illicites mettant en cause la sécurité des avions et des passagers,
- *les contrôles aux frontières* : le contrôle des personnes, notamment dans le cadre du contrôle de l'immigration, est assuré par les services de la DPAF et le contrôle des biens est assuré par les services des douanes françaises. Le contrôle sanitaire aux frontières, qui a pour objet de prévenir la propagation par voie notamment aérienne des maladies

transmissibles, est assuré, en application de l'article R. 3115-2 du Code de la santé publique, par les services de la direction départementale des affaires sanitaires et sociales, auxquels Aéroports de Paris peut être amené à apporter son concours en application de l'article 33 de son cahier des charges.

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

6.2.2.1. Evolution du trafic aérien de passagers dans le monde

Le secteur aéroportuaire mondial bénéficie d'un trafic aérien qui est en croissance sur le long terme, malgré des ralentissements ponctuels. Le nombre de passagers transportés est ainsi passé de 21,1 millions en 1947 à près de 2,2 milliards en 2007, soit un taux de croissance annuelle moyenne (TCAM) de 8,1 %.

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

Le transport aérien mondial a connu la plus grave crise de son histoire au cours des années 2001 à 2003, à la suite de l'accumulation d'événements internationaux dramatiques (attentats terroristes perpétrés aux Etats-Unis le 11 septembre 2001, guerre en Afghanistan, épidémie de pneumopathie atypique (SRAS) en Asie, guerre en Irak) qui se sont ajoutés au ralentissement de l'économie mondiale sur cette période. Cette crise s'est traduite par un tassement important du trafic, ce qui a fait perdre quelques années de croissance au secteur.

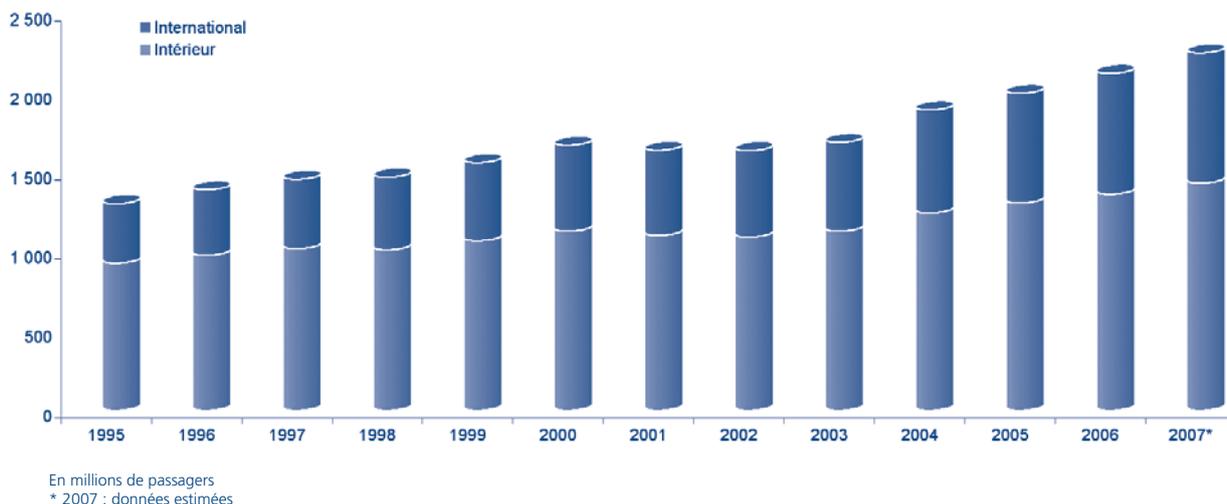
De 2001 à 2002, le trafic est demeuré au-dessous de 1,67 milliard de passagers atteints en 2000 (1,64 en 2001 et 1,63 en 2002). En 2003, la situation a continué de s'aggraver au cours du premier trimestre puis,

³¹ Voir paragraphe 6.3.2.7. "La sûreté"

à partir du deuxième trimestre, le trafic mondial de passagers a amorcé une reprise pour finalement enregistrer sur l'année 1,69 milliard de passagers. En 2004, le trafic aérien est de nouveau en croissance sensible, confirmant la reprise et retrouvant des rythmes de croissance équivalents à ceux qui avaient été enregistrés au cours de la deuxième moitié des années 1990. Il atteint, en 2004,

1,89 milliard de passagers, soit une croissance de 12,1 % par rapport à 2003 et dépasse d'environ 13 % le niveau atteint en 2000. Cette croissance s'est poursuivie en 2005, à un rythme d'environ 5,5 % par rapport à 2004 pour atteindre 2 milliards de passagers. En 2007, la croissance se poursuit pour atteindre 2,2 milliards de passagers, soit une hausse de 6,0 % par rapport à 2006.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic aérien au niveau mondial depuis 1995³².



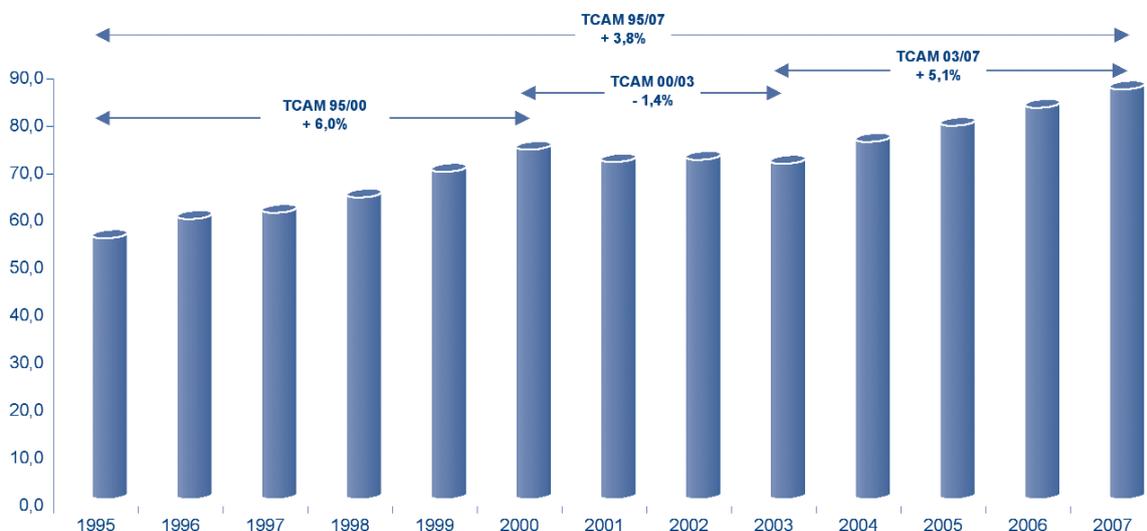
6.2.2.2. Evolution du trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris

Le trafic aérien de passagers sur les plates-formes d'Aéroports de Paris a enregistré au global une croissance de 1995 à 2007 en traversant des périodes contrastées similaires à l'évolution du trafic mondial. Sur cette période, le TCAM du trafic d'Aéroports de Paris hors fret s'est élevé à 3,8 % en nombre de passagers (y compris passa-

gers en transit) et 2,8 % en nombre de mouvements (hors mouvements d'avions tout cargo). La croissance en nombre de passagers a été plus forte qu'en nombre de mouvements d'avions, l'emport moyen d'un avion étant passé de 104 passagers en 2000, à 105 passagers en 2003 et à 117 passagers en 2007.

Les deux graphiques ci-dessous présentent l'évolution du trafic sur les plates-formes du Groupe entre 1995 et 2007 en nombre de passagers et de mouvements d'avions.

Evolution du nombre de passagers



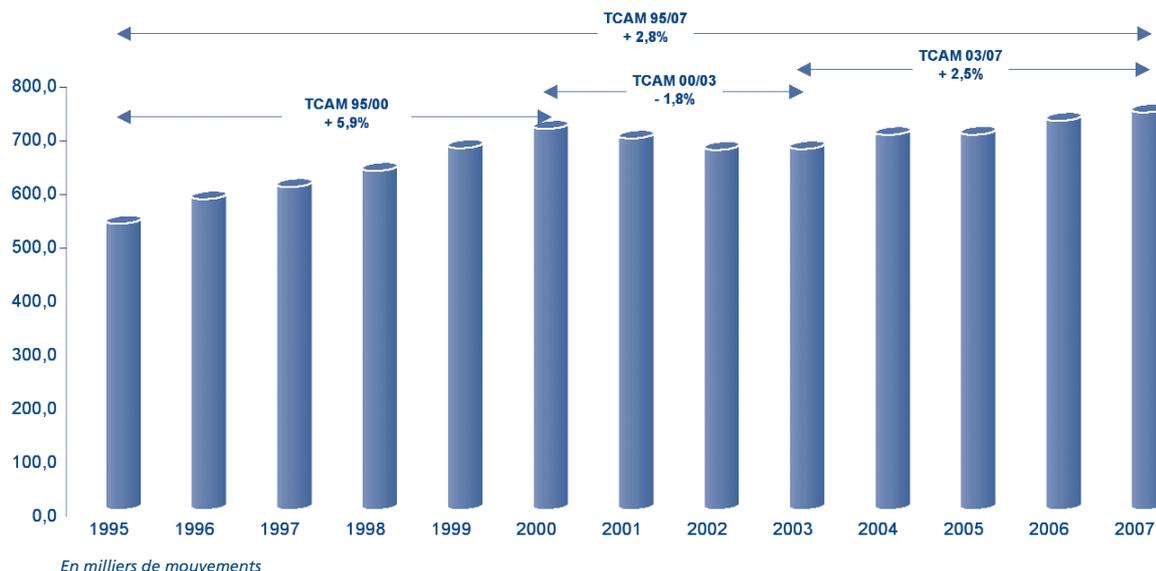
En millions de passagers commerciaux (y compris passagers en transit)

³² Source : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

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

La croissance du trafic entre 1995 et 2007 est tirée principalement par le trafic international. En revanche, le trafic sur les vols intérieurs était en léger retrait sur la période (-0,3 % par an en moyenne).

Ainsi, la part du trafic international et européen passe de 68 % du trafic total en 1995 à près de 80 % du trafic total en 2007.



Le trafic en 2007 sur les plates-formes du Groupe

En 2007, Aéroports de Paris a accueilli 86,4 millions de passagers sur ses deux principales plateformes, en hausse de 4,7 % par rapport à 2006.

En millions de passagers	31/12/07	31/12/06	Variation 2007/2006
Paris-Charles de Gaulle	59,9	56,8	+5,4 %
Paris-Orly	26,4	25,6	+3,2 %
Total Aéroports de Paris	86,4	82,5	+4,7 %

Le trafic passagers a été le suivant :

Le nombre de mouvements commerciaux (y compris fret et courrier) a évolué comme suit :

Nombre de mouvements	31/12/07	31/12/06	Variation 2007/2006
Paris-Charles de Gaulle	543 810	532 961	+2,0 %
Paris-Orly	232 991	229 371	+1,6 %
Total Aéroports de Paris	776 801	762 332	+1,9 %

Le trafic en 2007 par flux géographiques

Les deux moteurs de la croissance du trafic à Paris en 2007 ont été d'une part l'Europe, avec en particulier

la dynamique qui se confirme du trafic des compagnies à bas coûts dites low cost, et d'autre part le trafic international hors Europe, essentiellement du trafic long courrier, qui est très lié à l'attractivité de Paris-Charles de Gaulle comme hub majeur au niveau mondial. Le trafic international hors Europe progresse de + 5,9%, contre + 3,9% en 2006.

L'année 2007 a de nouveau été très bonne s'agissant du trafic avec l'Europe, avec une croissance de + 7,0 %, qui vient s'ajouter aux +8,3 % de croissance réalisés en 2006. Les plus fortes croissances en Europe ont été enregistrées avec l'Espagne (+ 15,2 %) et l'Italie (+ 12,1 %). Cette forte croissance s'explique en particulier par l'essor des compagnies low cost, dont la croissance atteint + 27,5 % sur les plates-formes d'Aéroports de Paris en 2007. En Europe, le trafic des compagnies low cost croît de 41,7 % sur les pays de l'espace Schengen. Parmi les compagnies européennes traditionnelles, on note les bonnes performances d'Ibérie, de Lufthansa et de TAP Air Portugal.

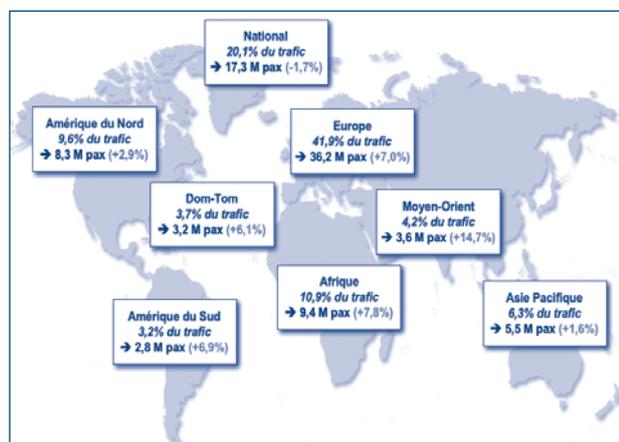
S'agissant des autres destinations internationales hors Europe, qui sont principalement des destinations long courrier, le trafic est également très dynamique, puisqu'il augmente de 5,9 % :

- L'Afrique croît + 7,8 % en raison d'une forte poussée sur l'Afrique du Nord, en particulier le Maroc, grâce à l'entrée en vigueur de l'accord de ciel ouvert avec ce pays,

- le Moyen Orient est extrêmement dynamique + 14,7 %. A cela deux raisons : d'une part la forte croissance du trafic touristique et ethnique, vers des destinations comme l'Egypte, le Liban ou Israël. L'année 2007 a été en effet marquée par un relatif calme géopolitique dans la région. On a donc un effet "rattrapage" par rapport à 2006. D'autre part, le fort développement des compagnies Etihad, Qatar Airways et Emirates vers les destinations du Golfe persique,
- l'Amérique latine connaît une vive croissance, de 6,9 %, avec un fort développement sur le Brésil et un effet coupe du monde de rugby au mois de septembre sur l'Argentine,
- les DOM-TOM se redressent à + 6,1 % après une activité difficile en 2006,
- l'Amérique du Nord progresse de + 2,9 %, principalement tirée par la forte croissance avec le Canada (+10,6%). Rappelons que vit à Montréal la plus grande diaspora de Français à l'international. En revanche les Etats-Unis, première destination internationale au départ de Paris, sont toujours atones,
- l'Asie/Pacifique ressort en croissance relativement modeste de 1,6 %. La Chine, qui est la première destination sur cette zone géographique, enregistre une forte croissance (+6,2%). En revanche le Japon (deuxième destination sur ce segment) est un marché mature (+1,8%) et l'Inde (troisième destination sur ce segment) recule (-3,3%, la forte croissance d'Air France et Air India ne pouvant pas compenser totalement l'interruption des liaisons de Delta airlines vers ce pays.

En France, le trafic domestique est en recul de 1,7 %, en raison de l'ouverture de la ligne de TGV Est en juin 2007 et des conflits sociaux observés dans le secteur du transport aérien en octobre et en décembre. L'effet du détournement de trafic par le rail (TGV Est) se fera statistiquement sentir jusqu'en juin/juillet 2008.

La carte suivante présente la ventilation géographique du trafic du Groupe en 2007.



Poids de la zone/faïceaux dans le trafic total (Paris - Orly & Paris - Charles de Gaulle)
-> Données en millions de passagers avec transit (y compris passagers en transit) (évolution 2006/2007)

Les compagnies aériennes

Les dix premières compagnies représentent environ 70 % du trafic total (hors transit) sur les deux principales plates-formes du Groupe. Le tableau ci-dessous présente la part de trafic représentée par chacune des dix premières compagnies aériennes présentes sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly.

Compagnie	Passagers	% du total
Air France-KLM	46 846 280	54,4 %
easyJet airlines	3 527 941	4,1 %
Iberia	1 735 315	2,0 %
Lufthansa	1 510 657	1,8 %
Corsair	1 435 068	1,7 %
Air Europa / Air Espana	1 187 213	1,4 %
Vueling airlines sa	1 167 208	1,4 %
Aigle azur	1 092 737	1,3 %
Alitalia	1 076 809	1,3 %
British Airways	1 005 339	1,2 %

Le groupe Air France-KLM représente plus de la moitié du trafic commercial de passagers. Les trois alliances (Star Alliance, OneWorld et SkyTeam) sont présentes à Paris et représentent plus de 60 millions de passagers, soit environ 70,5 % du trafic passagers.

Le trafic des compagnies à bas coût représente près de 10,5 % des passagers, en progression de 27,5 % par rapport à 2006.

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

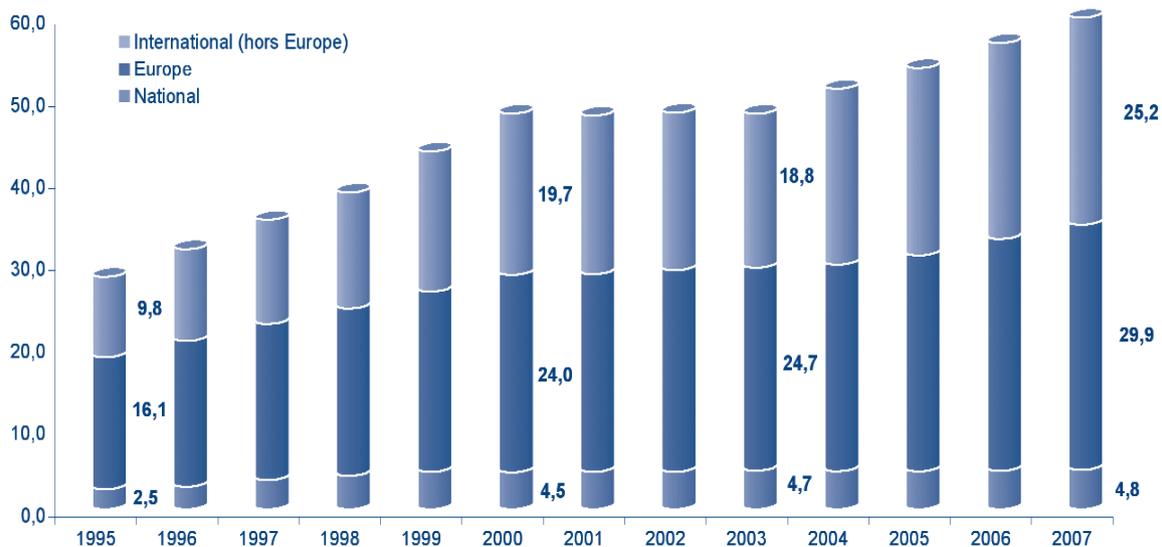
Evolution détaillée du trafic sur les deux principales plates-formes du Groupe

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

Evolution du trafic à Paris-Charles de Gaulle

L'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle reflète le dynamisme des compagnies aériennes et des trois grandes alliances, en particulier la montée en puissance du hub d'Air France et, plus largement, de l'alliance SkyTeam, ce qui a permis à l'aéroport d'enregistrer depuis 1995 un TCAM de 5,4 %, taux supérieur à celui de l'évolution du marché mondial tel que mesuré par l'OACI.

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle de 1995 à 2007.



En millions de passagers commerciaux (y compris passagers en transit)

En 2007, le trafic a continué de progresser à Paris-Charles de Gaulle, atteignant 59,9 millions de passagers (y compris passagers en transit), en hausse de 5,4 % par rapport à 2006. Le trafic international est le moteur de la croissance, avec 55,1 millions de passagers en 2007, soit une progression de 5,8 % par rapport à 2006, dont + 1,7 % pour l'Europe et + 6,1 % pour le reste du monde. Les passagers en correspondance représentent environ 31,9 % du total, contre 32,3 % en 2006. Le taux d'emport moyen atteint 118 passagers par vol.

L'année 2007 a notamment été marquée par :

- L'inversion de la tendance de trafic vers les DOM TOM (+ 2,5 % de 2006 à 2007 contre - 27,9 % entre 2005 et 2006)

- l'accélération de la croissance vers l'Amérique du sud (+ 13,2 % de 2006 à 2007 contre + 8,2 % de 2005 à 2006) et le Moyen-Orient (+ 17,3 % de 2006 à 2007 contre + 8,6 % de 2005 à 2006),
- la poursuite de la croissance modérée vers l'Amérique du nord avec + 2,4 % de 2006 à 2007 (+ 0,4 % de 2005 à 2006),
- une légère progression du trafic national (+ 2,6 % de 2006 à 2007) qui confirme l'inversion de tendance enregistrée de 2005 à 2006 avec + 1,6 % contre - 1,1 % de 2005 à 2004,
- une croissance soutenue vers l'Europe avec une progression de 5,6 % entre 2006 et 2007 (contre + 7,5 % de 2005 à 2006) qui reste supérieure à la progression de 2004 à 2005 (+ 4,5 %).



La carte ci-contre détaille la structure du trafic de Paris-Charles de Gaulle par zones géographiques. Elle fait apparaître le poids prépondérant du trafic international, qui représente environ 92 % du trafic total, avec plus de 54 % pour les destinations européennes et près de 46 % pour les autres destinations internationales.

Poids de la zone/faisceaux dans le trafic Paris - Charles de Gaulle
-> Données en millions de passagers (y compris passagers en transit) (évolution 2006/2007)

Evolution du trafic à Paris-Orly

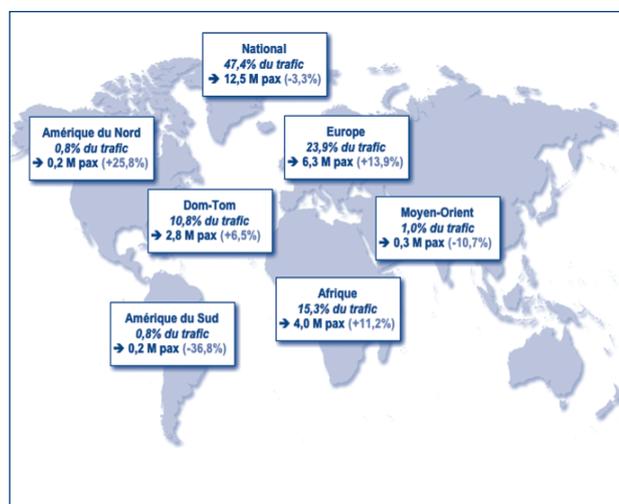
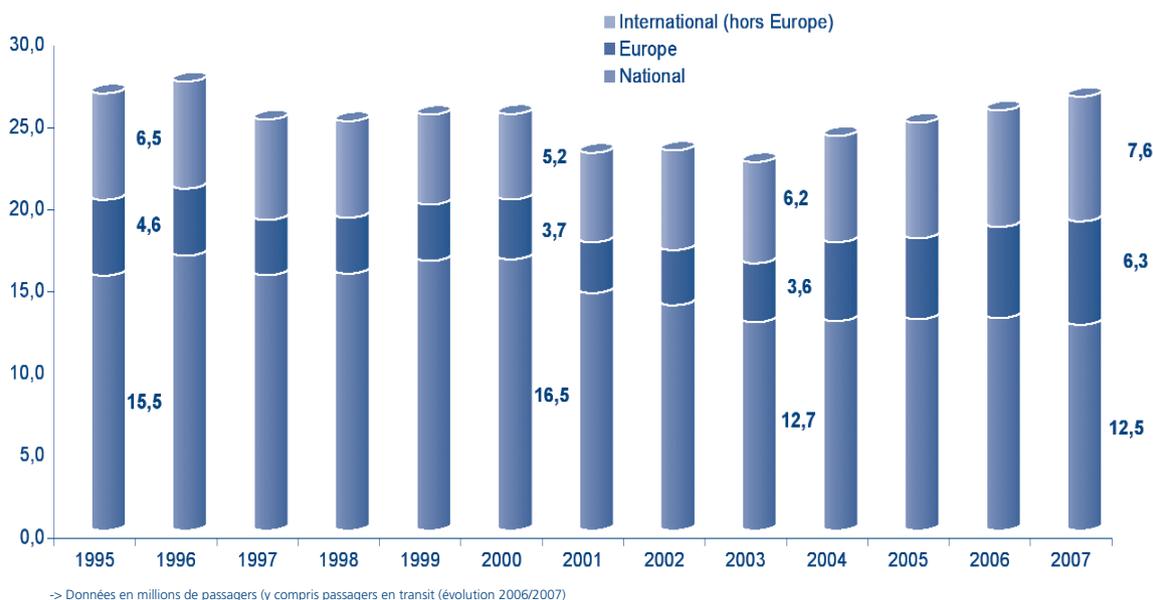
L'évolution du trafic à Paris-Orly a été moins favorable que celle de Paris-Charles de Gaulle, du fait du plafonnement à 250 000 du nombre de créneaux aéroportuaires attribuables sur une année et de l'impact :

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

national, notamment celle du TGV Sud-Est et Est. 2007 confirme la tendance de reprise amorcée en 2004 avec une hausse de trafic de 3,2 % par rapport à 2006 pour atteindre 26,4 millions de passagers.

La croissance du trafic reste tirée par le trafic international (qui dépasse pour la première fois 50 % du trafic de l'aéroport) et notamment au niveau de l'Europe (+13,9 % entre 2006 et 2007), grâce à l'implantation sur Paris-Orly de compagnies à bas coût, au premier rang desquelles la compagnie easyJet. Ces compagnies représentent 15 % du trafic passagers de l'aéroport et sont en très forte progression en 2007 (+28 % par rapport à 2006). Conséquence de ces évolutions de trafic, le taux d'emport moyen s'est progressivement amélioré pour l'ensemble du trafic de Paris-Orly, passant de 106 passagers par vol en moyenne en 2000 à 113 en 2007.

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du trafic sur la plate-forme de Paris-Orly de 1995 à 2007.



La carte ci-contre détaille la structure du trafic 2007 de Paris-Orly par zones géographiques.

Poids de la zone/faisceaux dans le trafic Paris - Orly
-> Données en millions de passagers (y compris passagers en transit (évolution 2006/2007))

Malgré une baisse de 3,3 points liée notamment aux mouvements sociaux dans le secteur du transport aérien et à la concurrence TGV sur Strasbourg depuis l'été 2007, le trafic national reste prépondérant en 2007 et représente environ 47,4 % du trafic de la plate-forme, contre 50,6 % en 2006.

6.2.3. L'évolution future du trafic aérien de passagers

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

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

Selon l'Airports Council International, la croissance du nombre de passagers sur le marché mondial pourrait être supérieure à 4 % par an jusqu'en 2020. Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation européenne, anticipe une multiplication de 1,7 à 2,1 fois du nombre de mouvements d'avions dans l'espace européen d'ici 2025 par rapport à 2005.

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

L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) prévoit dans le Passenger Forecast 2007-2011 que la croissance du trafic aérien en PKT sur la période 2007-2011 devrait augmenter de 5,2 % par an en moyenne. Selon l'IATA, toutes les destinations au départ de l'Europe devraient croître de façon soutenue, avec en particulier le développement rapide du trafic vers le Moyen-Orient (+ 6,1 % par an), l'Asie (+ 6,6 %) et l'Afrique (+ 5,6 % par an). Le trafic avec l'Amérique du Nord devrait croître lui aussi, de 4,3 % par an. Quant au trafic international à l'intérieur de l'Europe, l'IATA prévoit une croissance au rythme de 4,8 % par an. Le trafic intra-européen bénéficiera notamment du dynamisme du trafic aérien en Europe centrale et orientale.

De son côté, Airbus estime dans le Global Market Forecast 2007-2026 que le trafic passager va croître en moyenne de 4,9 % par an en PKT entre 2007 et 2026. Selon l'avionneur, le trafic entre l'Europe et le Moyen-Orient devrait croître de 7,6% par an, celui avec l'Asie de 5,9 %. Le trafic avec l'Amérique du Sud, de son côté, devrait croître de 6,2 % par an, toujours selon Airbus.

Boeing, pour sa part, prévoit dans le Current Market Outlook 2007 une croissance moyenne annuelle du trafic passager de 5,0 % en PKT entre 2006 et 2026 et de 4,5% en nombre de voyageurs. Parmi les marchés en croissance, Boeing estime que le trafic en PKT entre l'Europe et l'Asie du Nord (Japon, Corée) devrait croître de 5,4 % par an, celui avec l'Amérique du Sud de 5,9 %. Selon Boeing, le trafic avec l'Asie du Sud-Ouest devrait croître de 5,6 % par an et celui avec le Moyen-Orient de 4,2 %.

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

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

Le régulateur français, représenté par le ministre chargé de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre chargé de l'aviation civile, a retenu comme hypothèse centrale du CRE un taux de croissance du trafic aérien moyen (en nombre de passagers) de 3,75 % par an sur la période 2006-2010. Par ailleurs, compte tenu de la nature incertaine des prévisions de trafic, le niveau de redevances est assujéti par le CRE à une formule d'ajustement en fonction du niveau réel de croissance du trafic³³.

Aéroports de Paris estime que l'hypothèse centrale du CRE reste valide en moyenne pour la période des trois années à venir 2008-2010, après la bonne croissance du trafic enregistrée en 2006 et en 2007³⁴.

³³ Voir paragraphe 6.3.2.6. "Revenus générés par les activités d'exploitation des plates-formes aéroportuaires"

³⁴ Voir le paragraphe 12.2. "Objectifs du Groupe" et 13.1. "Prévisions ou estimations du bénéfice du Groupe"

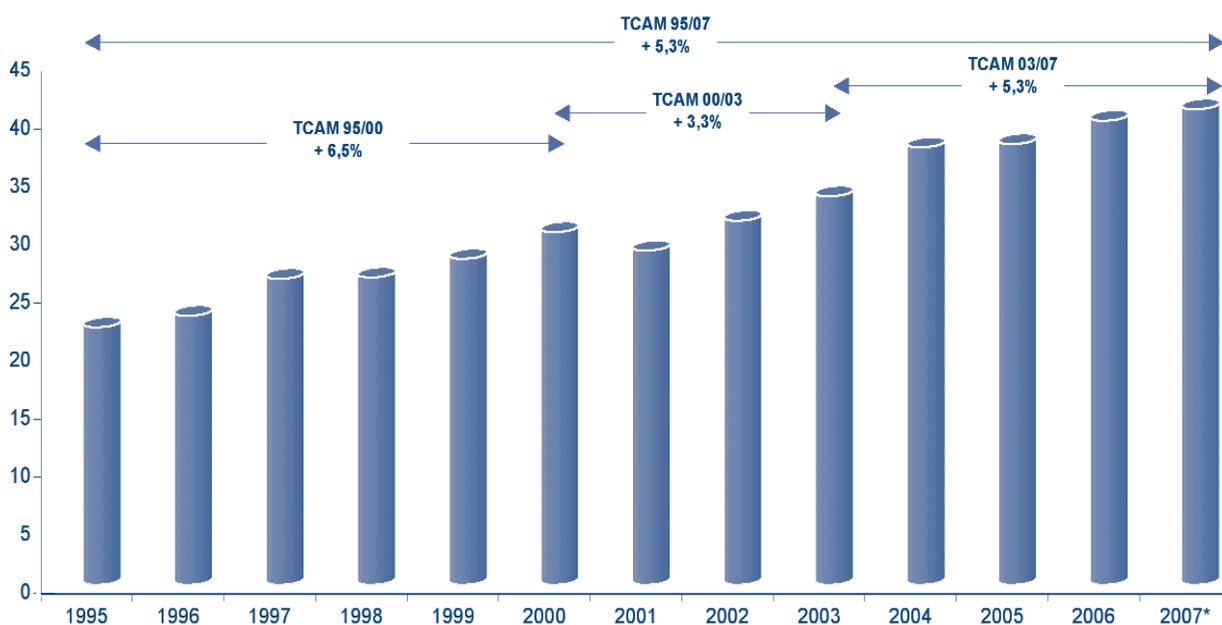
6.2.4. Evolution du trafic de fret

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

L'importance du trafic de fret aérien (international et intérieur confondus) a été multipliée entre 1960

et 2001 par 58 selon l'OACI, passant de 2 à 117 milliards de tonnes-kilomètres-transportées (TKT). Si l'on retient la définition donnée par l'IATA, le trafic est passé de 2,5 à 140 milliards de TKT sur cette même période³⁵. En 2006, le fret transporté à l'échelle mondiale sur les vols réguliers atteint 39 millions de tonnes contre 38 en 2005.

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



En millions de tonnes
Source : Organisation de l'Aviation Civile
* Source : OACI

Aéroports de Paris a figuré au premier rang européen et au septième rang mondial du fret aérien (y compris le courrier) en 2007 avec un volume de 2,41 millions de tonnes transportées (y compris courrier) (soit environ 5 % du tonnage mondial total). En 2007, les plates-formes gérées par Aéroports de Paris ont traité 90,3 % du fret transporté sur les aéroports français³⁶.

La plupart des études tablent sur une croissance mondiale du trafic aérien de fret en TKT comprise entre 5,3 % et 6,0 % par an en moyenne à l'horizon 2025. Elle devrait donc être supérieure au taux de croissance du trafic passagers. Ainsi, selon l'ACI, la croissance du trafic de fret devrait se poursuivre jusqu'en 2020, avec un taux estimé de l'ordre de 5,4 % par an.

L'IATA indique dans le Freight Forecast 2006-2010 que le trafic fret sur la période 2006-2010 devrait augmenter de 6,0 % par an en moyenne, notam-

ment grâce aux échanges avec l'Asie et plus particulièrement avec l'Inde et la Chine. Selon l'IATA, toutes les destinations au départ de l'Europe devraient connaître une croissance soutenue et le trafic fret avec l'Asie-Pacifique devrait augmenter annuellement de 6,0 %, avec le Moyen-Orient de 5,8 % et avec l'Afrique de 5 %. L'IATA prévoit par ailleurs que le trafic international à l'intérieur de l'Europe devrait croître de 4,6 %.

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

³⁵ Source : DGAC

³⁶ Source : Union des aéroports français (UAF): résultat d'activité des aéroports français 2007

Boeing, pour sa part, prévoit dans le Current Market Outlook 2006 une croissance moyenne annuelle du fret de 6,1 % entre 2005 et 2025.

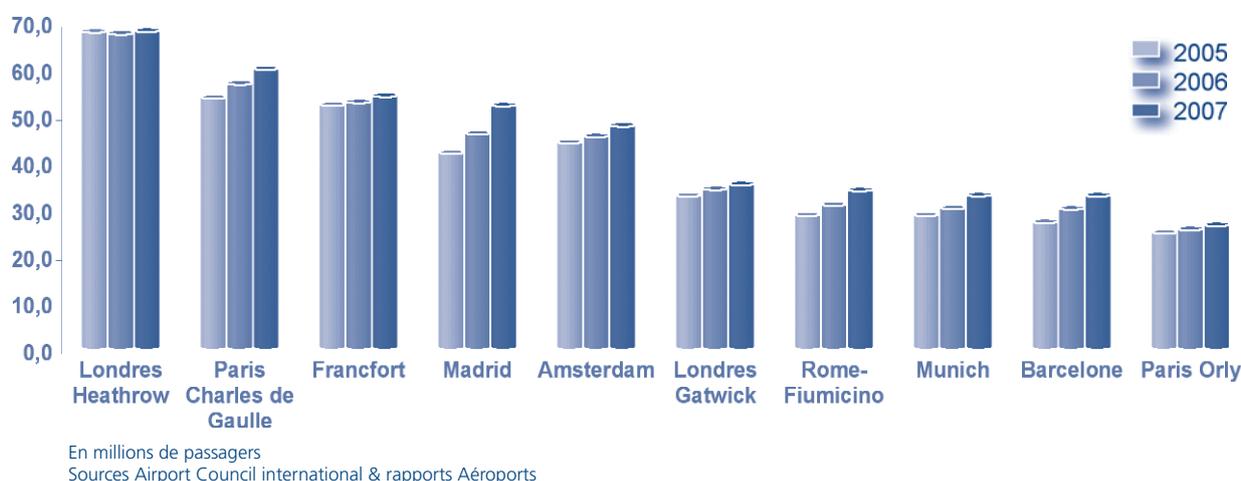
En France, la DGAC, dans une étude du mois d'octobre 2005, a estimé que le trafic de fret aérien français devrait connaître une croissance supérieure à 4 % par an d'ici à 2025, grâce notamment à l'essor du transport express qui devrait devenir majoritaire.

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

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

ci-dessous, qui présente la liste des dix aéroports européens ayant reçu le plus grand nombre de passagers en 2007 ainsi que l'évolution du nombre de passagers de 2003 à 2007³⁷, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly figurent en effet respectivement à la deuxième place et à la dixième place européenne.

Grâce à ses deux plates-formes, le système aéroportuaire d'Aéroports de Paris occupe toujours la 2ème place en Europe, avec un total de 86,4 millions de passagers en 2007, derrière Londres (126,8 millions de passagers pour Heathrow, Gatwick et Stansted) mais devant Francfort (54,2 millions de passagers, géré par Fraport AG), Madrid (52,1 millions de passagers, géré par Aena), Amsterdam (47,8 millions de passagers, géré par Schiphol Group), Munich (33,9 millions de passagers, géré par Flughafen München GmbH) et Rome-Fiumicino (33,9 millions de passagers, géré par Aeroporti di Roma).



Le système aéroportuaire parisien Aéroports de Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly occupe également la 6^{ème} place au niveau mondial :

Rang	Ville	Passagers en millions ³⁸
1	Londres	126,8
2	New York	110,0
3	Tokyo	102,2
4	Chicago	95,6
5	Atlanta	89,4
6	Paris	86,4

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

³⁷ Source : Airports Council International(ACI)

³⁸ Source : ACI et données des aéroports concernés - mars 2008

Concurrence avec les autres hubs

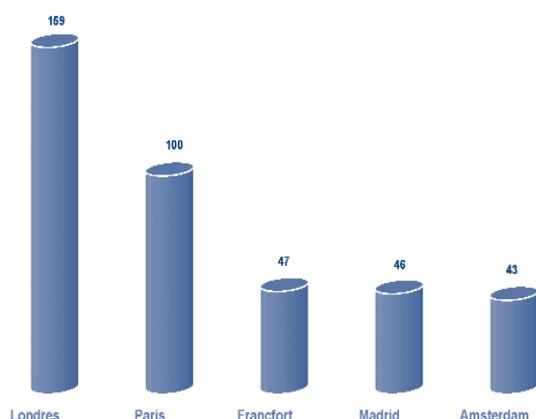
Pour faire face au renforcement de la concurrence internationale dans le trafic aérien, de nombreuses compagnies bâtissent désormais des alliances en vue de mettre en réseau leurs différentes dessertes, de façon à maximiser l'offre proposée à leurs clients. Dans cette "mise en réseau", le rôle de l'aéroport est essentiel puisque c'est le lieu de passage d'une desserte à une autre. Plus l'aéroport est performant, plus il offre de possibilités de correspondances, plus il est stratégique. Aéroports de Paris met ainsi à disposition du groupe Air France-KLM des infrastructures essentielles au fonctionnement du hub que ce groupe a implanté à Paris-Charles de Gaulle.

Dans ce contexte de consolidation du transport aérien autour de quelques grandes alliances et des principales compagnies aériennes qui les composent, Aéroports de Paris est principalement en concurrence avec le système aéroportuaire de Londres, qui accueille notamment la compagnie British Airways et les membres de l'alliance OneWorld, avec l'aéroport de Francfort, hub de Lufthansa et de ses partenaires de Star Alliance, et avec l'aéroport d'Amsterdam - Schiphol, deuxième base d'opérations du groupe Air France-KLM.

Dans une moindre mesure, le système aéroportuaire parisien est également en concurrence avec des hubs en développement, comme Madrid-Barajas, siège de la compagnie Iberia et Munich-Franz Josef Strauß, 2^{ème} hub de Lufthansa. Enfin, Aéroports de Paris est également en concurrence avec des aéroports plus lointains qui affichent leurs ambitions de devenir des plaques tournantes entre l'Europe, l'Amérique et l'Asie, comme l'aéroport de Dubaï pour la compagnie Emirates.

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

- sa situation géographique, au carrefour Nord-Sud de l'Europe occidentale, ce qui positionne idéalement Paris par rapport à la plupart des grandes destinations



mondiales au départ de l'Europe, et l'absence de grands aéroports concurrents à moins de 300 kilomètres, situation unique en Europe continentale,

- l'attractivité de la France, tant d'un point de vue touristique que pour les investisseurs internationaux. La France est la première destination touristique mondiale avec plus de 80 millions de visiteurs en 2007, en hausse de 2,6 % par rapport à 2006³⁹, c'est aussi la deuxième destination préférée pour les nouvelles implantations en Europe, avec 23 % du total en 2006⁴⁰,
- l'importance économique de la région Ile-de-France, au niveau national, étant le principal pôle productif (30 % du produit intérieur brut français, 32 % des exportations françaises⁴¹), décisionnel, éducatif et de recherche français,
- l'attraction qu'exerce Paris, première destination mondiale pour le tourisme d'affaires, première ville du monde pour les congrès internationaux, avec 229 congrès en 2005, et première offre hôtelière européenne avec 80 000 chambres⁴²,
- le réservoir considérable de demande de transport aérien que génère l'agglomération parisienne, qui est la première capitale urbaine européenne en termes de population en 2005, avec 9,9 millions d'habitants, devant Londres (9,3 millions), Madrid (4,9 millions), Bruxelles (4,5 millions) et Berlin (3,8 millions)⁴³,
- enfin, ce sont 25 millions d'habitants qui vivent à moins de 200 kilomètres des deux principales plates-formes d'Aéroports de Paris.

L'attractivité naturelle de Paris génère en effet un fort trafic origine/destination, ce qui explique la proportion élevée du trafic point à point dans le total du trafic d'Aéroports de Paris. Cette proportion atteint les trois-quarts du trafic en 2007 (75,6 % sur le total des deux plates-formes Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly), contre un quart pour le trafic en correspondance. Le trafic point à point a ainsi représenté 65,3 millions de passagers en 2007 contre 21,1 millions de passagers en correspondance.

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

Londres : Heathrow, Gatwick, Stansted
Paris : Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly
Francfort : Francfort-Hahn
Source : rapport des aéroports

³⁹ Source : Ministère du tourisme

⁴⁰ Source : Ernst & Young

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

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

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

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

Une conséquence des deux points précédents est la forte connectivité du hub de Paris-Charles de Gaulle 2 : avec une moyenne de 20 695 correspondances hebdomadaires en moins de deux heures pour Air France-KLM, il dépasse ses trois principaux concurrents européens que sont le hub de Lufthansa sur l'aéroport de Francfort avec 13 020 correspondances en moyenne, le hub de KLM sur l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol avec 7 193 correspondances en moyenne et celui de British Airways situé sur l'aéroport de Londres-Heathrow avec 7 070 correspondances en moyenne⁴⁴.

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

Concurrence avec les grands aéroports régionaux

Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont les deux premiers aéroports français, devant les aéroports de Nice-Côte d'Azur (10,4 millions de passagers en 2007), de Lyon-Saint Exupéry (7,3 millions de passagers) et de Marseille-Provence (6,9 millions de passagers).

Le trafic des aéroports régionaux métropolitains français représente environ 57 millions de passagers en 2007⁴⁵. Environ 48% du trafic hors transit est national contre 52% international⁴⁶. La concurrence avec les grands aéroports régionaux français s'exerce principalement en matière de trafic international, une grande partie du trafic national de ces aéroports se faisant avec Paris.

Sur le segment du trafic international, les aéroports régionaux bénéficient depuis plusieurs années du développement du trafic point à point, notamment sous l'effet de la montée en puissance des compagnies à bas coût. Ce trafic direct échappe donc à Aéroports de Paris puisqu'il n'y a pas de correspondance sur le hub de Paris-Charles de Gaulle. Une étude de la DGAC de fin 2007⁴⁷ indique que ces liaisons internationales point à point concernent exclusivement des destinations court et moyen-courrier vers l'Europe, à la seule exception de l'aéroport Nice-Côte d'Azur, qui propose des vols réguliers notamment vers New York, Atlanta et Dubaï.

Pour les destinations long-courrier, cette même étude note que près de 80 % des voyages au départ des grands aéroports régionaux français impliquent d'effectuer au moins une correspondance dans un hub majeur (cette proportion atteint 91% pour les destinations vers l'Amérique ou l'Asie). 30 % de ces correspondances se font avec Paris-Charles de Gaulle. Seul Francfort attire plus de 10 % de ce trafic de correspondance au départ des aéroports régionaux français, avec 12 %. Les autres aéroports, (Munich, Amsterdam, Madrid, Lyon, Milan) captent chacun entre 5 % et 8 % de ce trafic. Paris-Charles de Gaulle apparaît donc bien comme la plaque tournante du trafic international moyen et long-courrier français, non seulement pour sa région de chalandise "naturelle", mais plus largement pour l'ensemble du territoire national.

Concurrence avec les aéroports spécialisés

Dans la mesure où elles représentent désormais un peu plus de 15 % du trafic passagers accueilli par l'aéroport de Paris-Orly, la présence des compagnies à bas coût dites low cost, au premier rang desquelles figurent easyJet, constitue pour les prochaines années un facteur de développement majeur de cette plate-forme.

Sur ce segment des compagnies à bas coût, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly sont en concurrence avec l'aéroport de Beauvais-Tillé, situé dans l'Oise à environ 80 kilomètres de Paris. Doté de trois pistes, cet aéroport, qui est géré par la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, associée à Veolia Transport, héberge plusieurs compagnies low cost qui ne sont pas implantées sur Paris-Orly (telles que Ryanair, Wizzair et Blue Air) et a accueilli 2,1 million de passagers en 2007⁴⁸.

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

Concurrence avec les autres moyens de transport

En Europe, le transport aérien est concurrencé par le rail et dans une moindre mesure par la voiture. Le temps total de trajet en train reste le facteur de choix dominant des passagers entre les deux modes de transport et structure très fortement la part de marché relative du train et de l'aérien. Si le train à grande vitesse est généralement privilégié pour les trajets de moins de trois heures, il cède le pas à l'avion pour les trajets de plus de quatre heures. La zone de concurrence correspond aux trajets d'une durée comprise entre trois et quatre heures. L'aéroport de Paris-Orly,

⁴⁴ Source : Air France-KLM

⁴⁵ Union des Aéroports Français. Y compris la part française du trafic de Bâle-Mulhouse

⁴⁶ Source : Union des Aéroports Français. Hors Aéroports de Bâle-Mulhouse

⁴⁷ 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).

⁴⁸ Source : Union des Aéroports français

et dans une mesure moindre celui de Paris-Charles de Gaulle, sont confrontés à cette concurrence, qui devrait s'accroître avec la densité croissante du réseau de TGV français 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 annuellement environ 3 millions de passagers. Par ailleurs, Aéroports de Paris entend maintenir et développer une offre de services de qualité de service élevée qui devrait permettre à l'aéroport de Paris-Orly de limiter les pertes de parts de marché par rapport au train dans les années à venir.

Concurrence sur le marché du fret

Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont traité en 2007 2,41 millions de tonnes de fret et courrier. Cette performance positionne Paris au premier rang européen devant Francfort, Londres et Amsterdam. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle occupait également en 2006 la septième place mondiale, derrière les aéroports de Memphis, Hong Kong, Anchorage, Séoul, Shanghai et Tokyo. Au niveau national, Paris occupe la première place devant les aéroports de Toulouse, Bâle Mulhouse, Marseille, Vatry et Lyon⁴⁹.

Les principaux concurrents en Europe en matière de fret aérien sont Francfort (2,16 millions de tonnes), Amsterdam (1,65 millions de tonnes), qui en ont fait un axe important de leur stratégie de développement. Les aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick, Stansted) (1,70 million de tonnes), bien que générant un trafic fret important, desservent en effet principalement le marché de l'agglomération londonienne et le marché anglais et ne sont pas des concurrents directs pour la desserte de l'Europe continentale, ne bénéficiant pas des mêmes facilités d'accès, notamment autoroutières. Dans une moindre mesure, Cargolux opère un nombre important de vols tout cargo à partir du Luxembourg. Emirates cherche enfin à monter en puissance à partir de son hub de Dubaï.

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

En outre, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle concentre trois pôles d'échanges sur une même plate-forme : ceux d'Air France-KLM, de FedEx, et de La Poste. Cette proximité permet une interconnexion des trois réseaux, ce qui autorise un nombre plus élevé de possibilités de correspondances. L'aéroport de Paris-Charles

de Gaulle est ainsi le seul aéroport hub européen à disposer d'un hub cargo (les hubs d'UPS, TNT et DHL se situent en effet sur les aéroports de Liège, Cologne et Bruxelles).

FedEx est le plus gros transporteur de fret aérien au monde, avec 15,1 milliards de TKT en 2007⁵⁰. Le groupe Air France-KLM est le deuxième acteur mondial, avec 11,4 milliards de TKT⁵¹, et le premier transporteur mondial de fret général (hors fret express). La puissance du groupe Air France-KLM est renforcée par la première place de l'alliance SkyTeam en matière de fret, grâce notamment à des acteurs importants comme Korean Air et Northwest.

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

6.3. Description des principales activités d'Aéroports de Paris

6.3.1. Présentation du Groupe

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

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

Les activités du Groupe sont réparties en quatre segments principaux :

- *les services aéroportuaire*, qui regroupent l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire d'aéroports : conception, construction et exploitation des aérogares, pistes et autres infrastructures, affectation des ressources aéroportuaire, aménagement et location des espaces nécessaires pour la fourniture de services aux passagers et au public au sein des aérogares, et autres services annexes (parkings, tri des bagages, sûreté, stationnement des avions),

⁴⁹ Source : Union des Aéroports français, chiffres 2007

⁵⁰ Source : IATA

⁵¹ Source : Air France-KLM

- le développement et l'exploitation de l'immobilier sur les emprises des plates-formes hors aérogares,
- l'assistance en escale et les prestations annexes. L'assistance en escale, qui comprend notamment l'enregistrement des passagers, le traitement des bagages, l'assistance des avions en piste (nettoyage cabine, guidage arrivée/départ, assistance au pla-

cement et au décollage, etc.) et le transfert du fret, est une activité soumise à la concurrence en application de la directive européenne n°96/67/CE du 15 octobre 1996,

- les autres activités : gestion des aéroports à l'étranger, ingénierie, télécommunications spécialisées, exploitation de boutiques.

Le tableau ci-dessous indique le chiffre d'affaires (ou produits des activités ordinaires) et le résultat opérationnel courant du Groupe par segment pour les exercices clos les 31 décembre 2006 et 2007.

En millions d'euros	31/12/07		31/12/06		2007 / 2006	
	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant
Services aéroportuaires	1 836,9	462,7	1 726,4	426,2	+ 6,4 %	+ 8,6 %
Immobilier	194,2	49,0	175,7	43,7	+ 10,5 %	+ 12,2 %
Escale et prestations annexes	195,3	- 11,9	177,1	- 17,4	+ 10,3 %	+ 31,7 %
Autres activités	326,9	21,5	226,3	17,5	+ 44,4 %	+ 22,4 %
Eliminations inter-segments et éléments non affectés*	- 260,9	- 79,2	- 228,7	- 79,1	+ 14,1 %	+ 0,1 %
Total	2 292,4	442,1	2 076,8	390,9	+ 10,4 %	+ 13,1 %

* Principalement frais de siège

6.3.2. Services aéroportuaires

Aéroports de Paris est le 2^{ème} groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire. Le système aéroportuaire du Groupe est également le sixième mondial sur la base du nombre de passagers en 2007 et le septième aéroport mondial pour le fret aérien (y compris le courrier). Ses trois principales plates-formes lui donnent une grande complémentarité sur son secteur pour profiter des différentes sources de trafic :

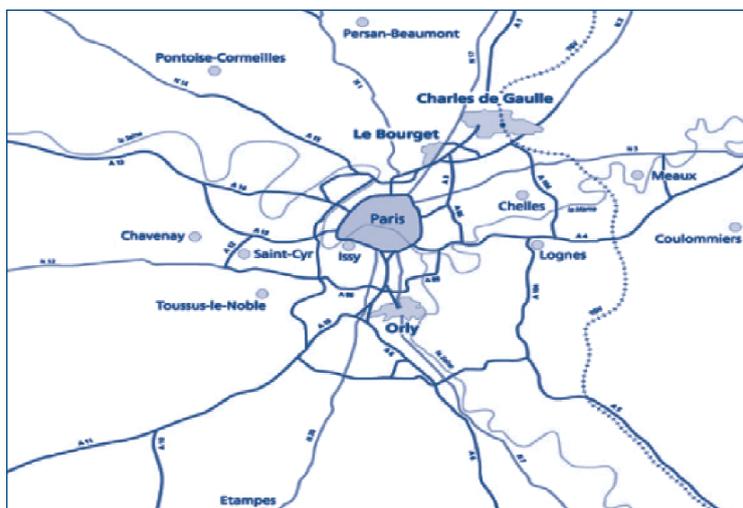
- Paris-Charles de Gaulle, plate-forme spécialisée pour le trafic long courrier, qu'il soit de point à point ou de correspondance, est le hub mondial du groupe Air France-KLM, le hub européen de l'alliance SkyTeam et de la compagnie FedEx et la 1^{ère} plate-forme de correspondance en Europe en

nombre d'opportunités de correspondance offertes en moins de deux heures,

- Paris-Orly, aéroport de proximité spécialisé dans le trafic point à point, sur les destinations métropolitaines (notamment La Navette d'Air France), d'Europe du Sud, des DOM TOM et de l'Afrique du Nord (notamment du Maghreb), accueille également les compagnies à bas coût (low cost) desservant principalement l'Europe et les compagnies spécialisées dans le trafic de loisir moyen et long-courrier (charter),

- Paris-Le Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe.

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



Le dynamisme et la position privilégiée du Groupe sur le marché aéroportuaire se manifestent par les chiffres clés suivants pour l'exercice 2007 :

- 86,4 millions de passagers, dont 79,9 % de passagers internationaux (y compris Europe) et 24,4 % en correspondance,
- près de 777 000 mouvements d'avions desservent environ 547 villes dans 135 pays, dont 333 villes desservies au moins une fois par semaine,
- 210 000 passagers empruntant les terminaux de Paris-Charles de Gaulle les jours de pointe et 97 000 ceux de Paris-Orly,
- 2,41 millions de tonnes de fret (y compris le courrier),
- plus de 42 000 m² d'espaces commerciaux, bars et restaurants qui ont dégagé un chiffre d'affaires global de 343,2 millions d'euros contre 286,5 millions d'euros en 2006,
- 11 381 salariés du Groupe, auxquels s'ajoutent plus de 110 000 salariés des 1 100 d'entreprises présentes sur les aéroports, soit au total plus de 300 000 emplois directs et indirects de la région Ile de France liés aux activités d'Aéroports de Paris.

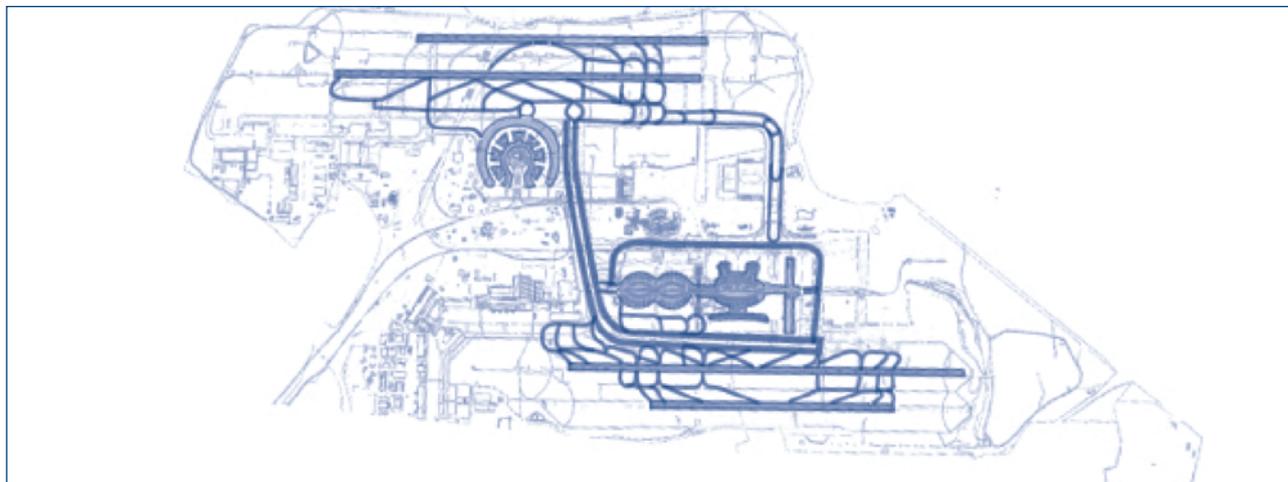
6.3.2.1. Paris-Charles de Gaulle

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

La plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, située au nord de Paris, est implantée sur 3 257 hectares. Elle est dotée de quatre pistes (organisées en deux doublets parallèles indépendants) d'une capacité maximale de programmation pouvant être portée à terme à de 120 mouvements par heure (limitée actuellement à 112 mouvements par heure), de trois terminaux passagers : CDG 1 (trafic international et Schengen, qui regroupe notamment les compagnies de Star Alliance), CDG 2 (trafic international et Schengen, qui regroupe notamment les vols de la compagnie Air France-KLM et de ses partenaires de l'alliance SkyTeam et ceux des compagnies de l'alliance OneWorld) et CDG 3 (principalement trafic charter et compagnies à bas coût, et de six gares de fret⁵²). Les trois terminaux de Paris-Charles de Gaulle représentent une capacité nominale de 61,6 millions de passagers.

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

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



L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle rassemble l'ensemble des liaisons commerciales long courrier et intercontinentales du système aéroportuaire parisien géré par Aéroports de Paris, à l'exception de celles vers les DOM TOM et vers les Caraïbes, qui sont opérées au départ de Paris-Orly⁵³. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, qui est la porte d'entrée du monde en France. L'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle était de 2 628 salariés en 2007.

En 2007, Paris-Charles de Gaulle a accueilli 59,9 millions de passagers, contre 56,8 millions en 2006, soit une croissance de 5,4 %.

Les villes desservies

Au total, près de 470 villes dans le monde ont été desservies au départ de Paris-Charles de Gaulle en 2007. Près de 59 % d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine, près de 47 % d'entre elles sont desservies plus de cinq fois par semaine, et près de 26 % d'entre elles sont desservies plus de 20 fois par semaine.

⁵² Voir le paragraphe 6.3.2.5. "L'activité du fret aérien"

⁵³ Voir paragraphe 6.3.2.2. "Paris-Orly"

Le tableau ci-dessous décrit le nombre de villes desservies en 2007 au départ de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, par fréquences hebdomadaires et par zones géographiques.

	Au moins 1 fois par semaine	Plus de 5 fois par semaine	Plus de 10 fois par semaine	Plus de 20 fois par semaine
National	18	15	14	14
Europe	128	100	84	70
Afrique	46	35	22	9
Amérique du Nord	25	22	16	15
DOM TOM	2	2	2	0
Amérique du Sud	13	9	9	2
Moyen-Orient	21	17	13	6
Asie Pacifique	23	20	17	8
Total	276	220	177	124

La nature du trafic

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

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

En l'espace de quelques années, Paris-Charles de Gaulle est devenu le hub mondial de la compagnie Air France-KLM et le principal hub européen de l'alliance SkyTeam, leurs vols sont hébergés en priorité sur les terminaux de CDG 2. Ce dernier est ainsi aujourd'hui le plus performant des hubs européens par le nombre d'opportunités de correspondances possibles entre vols moyens et longs-courriers⁵⁴. En moyenne, le hub de CDG 2 enregistre plus de 1 000 vols par jour, offre près de 21 000 opportunités de connexions en moins de deux heures par semaine ; il accueille quotidiennement en moyenne 164 000 passagers à l'arrivée et au départ, plus de 26 000 passagers en correspondance et 31 000 bagages en correspondance.

⁵⁴ Source : Air France-KLM

Les compagnies aériennes

La répartition du trafic par compagnie aérienne traduit le poids grandissant des alliances, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

	Trafic 2007 (en millions)	% trafic total de Paris - Charles de Gaulle
Skyteam	36,5	61,2 %
Star Alliance	5,3	8,9 %
OneWorld	3,2	5,4 %
Total des 3 alliances	45,0	75,1 %
Autres compagnies	14,9	24,9 %
Total Paris-Charles de Gaulle	59,9	100,0 %

La présence des alliances est confortée grâce à une allocation des ressources adaptée à leurs stratégies commerciales respectives. Aéroports de Paris localise de façon préférentielle les vols des compagnies membres de Star Alliance dans le terminal CDG 1, ceux des compagnies membres de OneWorld dans les terminaux CDG 2A et 2B, et ceux des compagnies membres de SkyTeam principalement dans les terminaux CDG 2C, 2D, 2E et 2F.

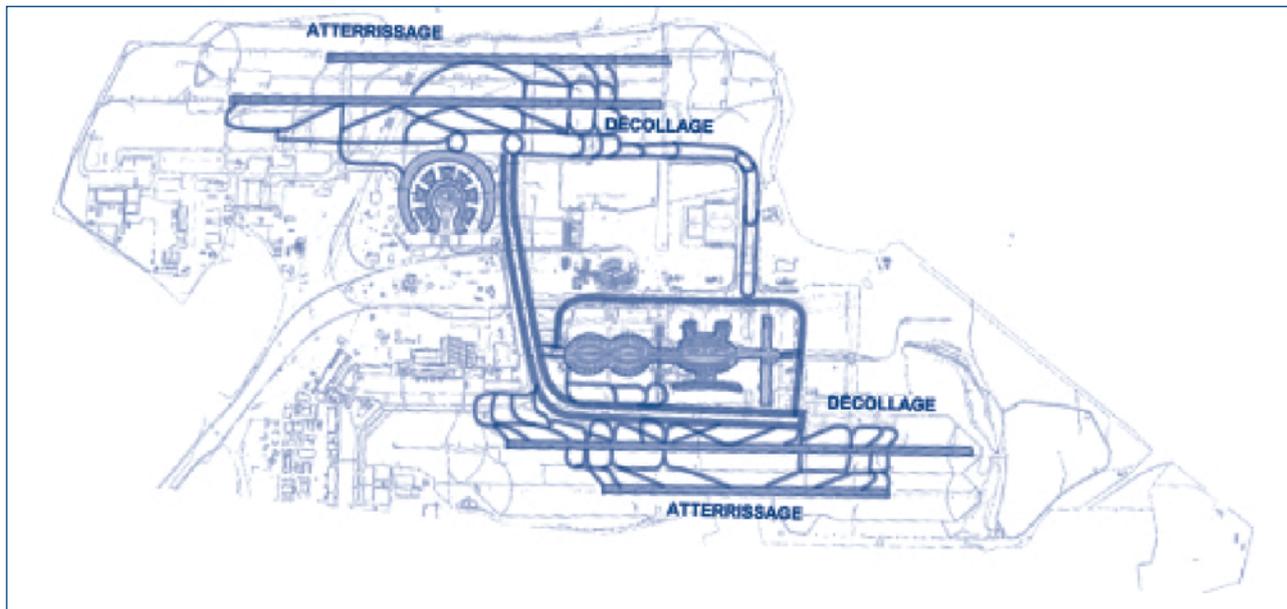
Le tableau ci-dessous présente les dix compagnies aériennes représentant le plus grand nombre de passagers sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :

Compagnie	Passagers	% du total
Air France-KLM	33 299 459	55,8%
Lufthansa	1 510 657	2,5%
easyJet airlines	1 486 937	2,5%
Vueling Airlines sa	1 167 208	2,0%
Alitalia	1 076 809	1,8%
British Airways	1 005 295	1,7%
XL Airways France SA	771 148	1,3%
American Airlines	705 155	1,2%
Air Méditerranée	646 557	1,1%
SAS Scandinavian Airlines	622 272	1,0%

Les pistes

La plate-forme de Paris-Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace grâce à ses deux doublets de pistes, comparable à ceux des aéroports d'Atlanta et de Dallas-Fort Worth aux Etats-Unis. Les deux pistes originelles placées au sud et au nord de l'aéroport ont chacune été doublées par une nouvelle piste chacune, respectivement en 1998 et 2000.

La disposition physique de ces deux doublets de pistes permet leur utilisation indépendante puisque deux avions peuvent ainsi réaliser simultanément leur approche vers les deux doublets. Par ailleurs, pour chacun des doublets, une piste est spécialisée pour les décollages, l'autre pour les atterrissages, ce qui permet une réduction des nuisances sonores occasionnées par le trafic. Le fonctionnement des doublets est illustré par le schéma suivant.



Grâce à ce système, la plate-forme peut actuellement programmer 110 mouvements (arrivées/départs) par heure (112 à l'été 2008), chiffre qui devrait être porté à terme à 120. Pour absorber le trafic, l'aéroport dispose d'environ 80 postes de stationnement avions au contact et d'un peu plus de 100 postes au large (hors zones de fret).

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

La plate-forme de Paris-Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transports routier et ferroviaire qui la rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des entreprises exerçant leur activité au sein de l'aéroport, et la place à la pointe des pôles aéroportuaires en termes d'intermodalité. Les principaux accès sont les suivants :

- l'autoroute A1 (autoroute du Nord) relie Paris à Bruxelles. Pour les passagers provenant de Paris, l'autoroute A1 se situe à côté du boulevard périphérique de Paris. Elle est reliée aux autoroutes A3 (Paris Est), A86 et A104 (la Francilienne). Les autoroutes A1 et A3 sont pour le moment le principal accès routier à l'aéroport,
- l'autoroute A104, accessible par l'est de l'aéroport, via la RN2, assure un accès secondaire à l'aéroport, qui deviendra un accès principal direct par l'Est lorsque la Francilienne sera bouclée à l'Est, ce qui est prévu pour 2011,
- une gare TGV au cœur du terminal CDG 2 qui a permis, en 2007, à environ 3 millions de passagers de relier le réseau à grande vitesse le plus dense du monde, par près de 60 trains directs par jour à destination de 55 villes françaises et étrangères dont Bruxelles). En juin 2007, la mise en service du TGV Est Européen a donné accès en direct depuis la gare TGV de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à 3 nouvelles gares françaises, à raison de 3 allers-retours quotidiens : Strasbourg, Lorraine TGV et Champagne-Ardenne TGV. Strasbourg n'est plus qu'à 2h25 en train de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, Metz et Nancy à 1h30 et Reims à 45 minutes,
- deux stations de RER (CDG 1 et CDG 2) qui placent l'aéroport à 30 minutes de Paris, à raison d'un train toutes les 8 minutes en heure de pointe. Le passage à une desserte d'un train toutes les 6 minutes en heure de pointe est prévu à l'horizon 2011, en liaison avec la mise en œuvre du schéma directeur d'amélioration du RER B,
- une importante gare routière associée à la gare RER de CDG 1, qui permet une desserte en transport en commun sur toute la région limitrophe de l'aéroport. Chaque terminal dispose en outre d'un espace spécifiquement conçu pour permettre aux passagers de rejoindre rapidement les transports en commun routiers qui offrent un choix important de destinations.

L'ensemble des installations est desservi par 220 kilomètres de routes, dont Aéroports de Paris est le gestionnaire.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte environ 27 000 places de parking. Sur ce total, environ 20 100 places de stationnement sont mises à la disposition des passagers et du public, dont environ 15 000 places en parcs proches (au contact direct des terminaux) et environ 5 100 places en parcs plus éloignés, à tarifs réduits et desservis par navettes de bus. 6 500 places correspondent à des parcs réservés aux personnels travaillant sur l'aéroport. Le solde est utilisé par des professionnels opérant sur la plateforme : loueurs de voitures, taxis, cars de groupes, navettes de bus.

En 2007, les parcs de stationnement situés sur cet aéroport ont généré 94,6 millions d'euros de recettes, dont 20,9 millions d'euros grâce aux abonnements, en hausse de 15,8 % par rapport à 2006.

En 2007, environ 34 % des passagers se sont rendus à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en voiture privée (y compris des voitures de location) ou deux roues, 28 % en taxi et 38 % par transports en commun (train, bus, cars de groupe, navettes hôtels). Plus de 50 % des passagers au départ ou à l'arrivée viennent du centre de Paris ou s'y rendent.

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

Aéroports de Paris, en collaboration avec la SNCF et Réseau Ferré de France, a participé à la réalisation des études de faisabilité du projet CDG Express, au sein d'un groupement d'intérêt économique (le GIE "CDG Express") constitué à cet effet. Ce projet consiste en la réalisation d'un lien ferroviaire rapide de 32 kilomètres qui reliera la gare de Paris Est à la gare TGV de CDG 2 en 20 minutes. Le service devrait être disponible 365 jours par an, sur une plage horaire étendue, avec un train toutes les 15 minutes, et avec une fiabilité opérationnelle et un confort passager élevés. Dans la mesure où il permettra d'améliorer la liaison entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le projet CDG Express est accueilli favorablement par Aéroports de Paris. Le tracé de cette future liaison a été adopté à la suite du débat public qui s'est tenu en 2004 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). A l'issue de ce débat une solution d'infrastructure, dite "solution Virgule", a été retenue. Cette solution fait usage au maximum des voies de

chemin de fer existantes et minimise le besoin en percement de tunnels. Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a inscrit le projet CDG Express au titre des priorités devant faire l'objet d'une réalisation. L'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a mis en place le cadre réglementaire nécessaire pour la réalisation de cette opération, sous la responsabilité de l'Etat. En conséquence le GIE "CDG Express" a été dissout et les études réalisées sous son égide ont été transférées à l'Etat à qui est confié le pilotage du projet. La mise en service de CDG Express est prévue pour 2012.

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

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

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

- accroître la capacité d'accueil de l'aéroport, avec la réalisation de nouvelles infrastructures (Galerie Parisienne puis S4, terminal régional T2G en particulier), la rénovation de terminaux existants et l'optimisation de l'utilisation des infrastructures,
- mettre en œuvre un pilotage opérationnel plus performant au moyen de plusieurs outils, comme la certification aéronautique, le développement d'un pilotage opérationnel coopératif entre Aéroports de Paris, le prestataire de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes ou encore un suivi renforcé des flux de passagers et de fret,

- développer l'intermodalité en tirant au mieux profit de la complémentarité avec le TGV et en améliorant la liaison entre les terminaux CDG 1 et CDG 2,
- améliorer la qualité de service aux clients de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. A l'égard des passagers, cette amélioration doit se traduire par la mise en place d'engagements qualité et de nouveaux services, par des innovations technologiques, par une attention accrue accordée aux passagers en correspondance, par une meilleure prise en compte des passagers à mobilité réduite et par une augmentation sensible du nombre de postes avions au contact des aéro-gares,
- mettre en œuvre une politique commerciale compétitive grâce notamment à une dynamisation accrue des surfaces commerciales de l'aéroport, une offre de parcs de stationnement mieux valorisée, une politique tarifaire plus en rapport avec les besoins des clients et un programme de maîtrise des charges (sûreté, consommation d'énergie, etc.).

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

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

Plusieurs projets d'envergure concourant directement à l'achèvement du hub de CDG 2 ont été mis en service au cours de l'année 2007, parmi lesquels peuvent être cités :

- la mise en service du CDGVal, métro automatique qui relie depuis avril 2007, les terminaux 1 et 2, et qui contribue à l'aménagement et à la desserte des zones d'activités de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et renforce leur interconnexion avec les gares SNCF,
 - La Galerie Parisienne (anciennement appelée satellite S3), situé à l'est des terminaux CDG 2E et CDG 2F, et dont l'ouverture au public a eu lieu le 27 juin 2007. La vocation de ce satellite d'embarquement est d'améliorer les performances du hub de CDG 2, grâce à la capacité supplémentaire qu'il apporte (8,6 millions de passagers), et à l'augmentation du nombre d'avions traités au contact de l'aérogare qu'il permet (plus de 20 postes avion). La Galerie Parisienne peut également accueillir simultanément jusqu'à 6 avions gros porteurs de type Airbus A380,
 - la première phase de la mise en service du Tri Bagages Est (TBE), système de tri des bagages entièrement automatisé intégrant l'inspection filtrage des bagages de soute à 100 %, effectuée en octobre 2007. Le TBE représente pour la Société un investissement de 17,3 millions d'euros en 2008 et 22,1 millions d'euros sur la période 2008-2012. Ce système de tri des bagages intégré permettra le traitement automatique de l'ensemble des bagages des terminaux CDG 2E, CDG 2F puis de la galerie Parisienne.
- La Société va poursuivre sur la période 2008-2012 son programme d'investissements visant à améliorer l'efficacité du hub de Paris-Charles de Gaulle et faire face à la croissance du trafic, avec notamment :
- la reconstruction de la jetée d'embarquement du terminal CDG 2E consécutivement à l'effondrement d'une partie de la voûte de celle-ci le 23 mai 2004. Ces travaux représentent un investissement de 22,4 millions d'euros pour l'année 2008. La réouverture de cette salle d'embarquement le 30 mars 2008 a permis de remettre en service 10 postes avions au contact direct de l'aérogare. Elle représente une capacité nominale de 7,6 millions de passagers par an. Pour faire face au déficit en postes de stationnement gros porteurs dans l'intervalle, trois postes ont été créés sur les aires LIMA au printemps 2007, à proximité du futur satellite S4,
 - les travaux relatifs au terminal régional de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (T2G), qui sera destiné aux passagers de l'espace Schengen voyageant sur des appareils de 50 à 100 places. Ce terminal, d'une capacité nominale de 3 millions de passagers par an et les installations annexes représentent un investissement total estimé à ce jour à 87,6 millions d'euros, dont 27,2 millions d'euros pour l'année 2008. L'achèvement est programmé en septembre 2008,
 - la poursuite de la rénovation du terminal CDG 1, démarrée en 2004, pour un montant total estimé, sur la période 2008-2012, à 76,8 millions d'euros. Les travaux de rénovation s'effectuent en quatre phases, chacune immobilisant un quart du terminal (soit une capacité de 2,5 millions de passagers). La mise en exploitation du premier quart rénové de ce terminal est intervenue en décembre 2005 et celle du 2^{ème} quart en mars 2007. Le troisième quart rénové a ouvert en avril 2008. En 2008, la Société a prévu d'investir 40,8 millions d'euros dans ce projet, dont l'achèvement définitif est prévu au premier trimestre 2009,
 - les études relatives au satellite S4, future salle d'embarquement parallèle à la Galerie Parisienne devant être reliée au terminal 2E par le prolongement de la ligne LISA et dont la mise en service est actuellement programmée pour 2012. La capacité prévisionnelle du satellite S4 sera d'environ 7,8 millions de passagers par an. Ce satellite dédié au trafic international long courrier pourra accueillir simultanément 16 gros porteurs dont 7 de type A380. Les études de définition de l'ouvrage ainsi que les premiers travaux préparatoires ont été engagés en 2007,

- l'augmentation de l'offre de places de stationnement public de 5 100 places entre 2006 et 2010. La société prévoit d'investir dans la mise à étages du parc PX, situé au nord de CDG2 et le long de la ligne CDG Val, un montant de 96,2 millions d'euros sur la période,
- les études relatives à l'extension du TBE, qui permettra de connecter le système de tri bagages automatisé des modules Satellite 3 et Satellite 4 au TBE du terminal 2 mis en service en 2007. La réalisation de cette extension est programmée pour une mise en service en 2013,
- l'amélioration de la qualité de service et des surfaces commerciales au terminal 2, à travers la réhabilitation du terminal 2B. L'opération consiste à

doter le terminal des circuits d'embarquement et de débarquement conformes aux standards actuels. La réhabilitation du terminal devrait s'achever en 2011,

- les investissements nécessaires à l'accueil de l'Airbus A380. Avec la Galerie Parisienne et le poste au terminal 1, la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle dispose de 7 postes A380 au contact. En 2009, un poste supplémentaire sera ouvert au contact de l'aérogare CDG 2C, portant à 8 le nombre total de postes, situation comparable à celles de ses principaux concurrents. Par ailleurs, la capacité des postes A380 au contact pourra être augmentée en fonction des demandes des compagnies aériennes par la création de 3 postes supplémentaires.

Le tableau ci-dessous synthétise les investissements projetés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour la période 2008-2012.

<i>en millions d'euros, euros constants 2008</i>	2008	2009	2010	2008-2010*	2011	2012	2008-2012
Investissements de capacité, dont :	159,3	127,8	178,5	465,6	308,5	255,5	1 029,6
CDG VAL	5,9	0,0	0,0	5,9	0,0	0,0	5,9
Reconstruction et achèvement du terminal 2E	22,4	2,0	0,0	24,4	0,0	0,0	24,4
Tri Bagages Est phase 1	17,3	3,0	0,0	20,3	0,3	1,6	22,1
Satellite S3 (dont LISA, hors extension du TBE)	7,6	0,0	0,0	7,6	0,0	1,5	9,1
Phase 2 du TBE pour satellites S3 et S4	4,0	16,0	33,5	53,5	50,5	51,0	155,0
Terminal régional T2G	27,2	0,0	0,0	27,2	0,0	0,0	27,2
Satellite 4 (dont LISA - hors extension TBE)	33,1	69,2	96,9	199,1	172,1	119,8	491,0
Accès routier Est de la plate-forme	0,0	0,0	16,1	16,1	12,7	8,1	36,9
Mise en étages du parking PX	1,9	8,9	17,7	28,5	37,7	30,0	96,2
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E4	6,1	0,0	0,0	6,1	0,0	0,0	6,1
Aires avion AGEN (Aires Grand Est Nord)	1,7	12,0	4,0	17,7	4,0	3,0	24,7
Investissements de restructuration, dont :	45,1	53,2	29,0	127,3	25,0	10,3	162,6
Réhabilitation CDG1 (hors rénovation des satellites)	40,8	32,2	3,8	76,8	0,0	0,0	76,8
Rénovation des satellites CDG1	4,0	7,0	6,8	17,8	9,3	0,0	27,1
Réhabilitation du terminal 2B	0,0	5,0	12,0	16,9	14,6	0,0	31,5
Investissements courants	71,4	71,7	60,9	204,0	67,2	68,9	340,0
TOTAL	275,8	252,6	268,4	796,8	400,6	334,7	1532,2

* Périmètre régulé du CRE

Capacités

L'élaboration du programme d'investissements 2008-2012 a été l'occasion d'une remise à plat des capacités nominales des terminaux de Paris-Charles de Gaulle. Les capacités nominales ont été revues de 47,1 millions de passagers à 53 millions de passagers 2006 et 2007, grâce à :

- une hausse du trafic annuel moyen par poste avion,
- une optimisation systématique des circuits passagers.

A fin 2007, la capacité d'accueil de Paris-Charles de Gaulle s'élève à 61,6 millions de passagers grâce à la capacité supplémentaire offerte par la Galerie Parisienne (8,6 millions de passagers). La capacité prévue pour fin 2012 s'élève à 80,9 millions de passagers. Cette augmentation est rendue possible notamment par :

- la mise en service de la jetée du terminal 2E (prévue fin mars 2008) qui apporte 4,7 millions de pas

sagers supplémentaires, (2,8 millions pour 2008 et 1,9 millions pour 2009),

- la mise en service du terminal 2G (prévu en septembre 2008) qui apporte 3 millions de passagers supplémentaires,
- l'achèvement de la réhabilitation de CDG1 (prévue pour le 1^{er} trimestre 2009) qui apporte 2,5 millions de passagers supplémentaires,
- la mise en service au troisième trimestre 2012 du satellite S4 et le passage en zone Schengen de la face sud-ouest de la Galerie Parisienne qui apportent 8,4 millions de passagers supplémentaires.

Grâce à notre programme d'investissements, la capacité de nos infrastructures est désormais adaptée à la croissance attendue du trafic et ce pour plusieurs années.

6.3.2.2. Paris-Orly

Description générale de la plate-forme de Paris-Orly

Située au sud de Paris, à 16 kilomètres du centre de la capitale, la plate-forme de Paris-Orly offre un réseau de dessertes vers l'Europe, l'Afrique du Nord (notamment le Maghreb) et les DOM TOM et des correspondances avec les lignes intérieures françaises. Elle est très appréciée de la majorité des passagers pour sa proximité de Paris, son accessibilité et sa simplicité. Avec 26,4 millions de passagers en 2007 contre 25,6 millions en 2006 et environ 233 000 mouvements d'avions, c'est le deuxième aéroport français et le dixième aéroport européen⁵⁵.

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



Siège de 26 000 emplois directs, l'aéroport de Paris-Orly est partie intégrante d'un pôle économique majeur d'Ile-de-France comprenant le marché d'intérêt national de Rungis, la SOGARIS (Société anonyme d'économie mixte de la gare routière de Rungis), les parcs d'activité de SILIC (une société cotée spécialisée dans l'immobilier d'entreprise locatif en région Ile de France qui est un acteur important du segment des parcs tertiaires locatifs) et le Centre commercial de Belle-Epine.

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

A l'égard des compagnies aériennes et des transporteurs de fret aérien, les principaux atouts de la plate-forme de Paris-Orly sont, d'une part, des coûts d'utilisation modérés (grâce notamment aux distances de roulage pour les avions qui sont particulièrement faibles pour un aéroport de cette dimension) et, d'autre part, la fluidité des pistes, qui assure une grande régularité d'exploitation. Entre le terminal et les pistes, six minutes de temps de roulage sont nécessaires en moyenne. C'est un des temps les moins élevés dans le monde pour un aéroport de cette taille.

En 2007, l'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris-Orly était de 1 505 salariés.

Les villes desservies

Au total, plus de 280 villes ont été desservies en 2007. Plus de 50 % d'entre elles sont desservies au moins une fois par semaine, soit 142 villes, et près de 36 % d'entre elles sont desservies plus de cinq fois par semaine. Au niveau international, la zone Afrique compte le plus grand nombre de villes desservies au moins une fois par semaine, notamment en Afrique du Nord.

La nature du trafic

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

Les compagnies aériennes

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

Compagnie	Passagers	% du total
Air France / KLM	13 546 719	51,3%
easyJet Airlines	2 041 004	7,7%
Iberia	1 558 843	5,9%
Corsair	1 432 270	5,4%
Aigle Azur	958 911	3,6%
Royal Air Maroc	807 053	3,1%
Air Europa / Air Espana	634 532	2,4%
TAP Portugal	607 472	2,3%
Tunis Air	542 038	2,1%
Air Caraïbes	535 789	2,0%

Les dix premières compagnies représentent plus de 85 % des passagers en 2007. La compagnie Air France-KLM et ses partenaires représentent quant à eux un peu plus de 51 % du trafic de la plate-forme avec environ 13,5 millions de passagers. Les compagnies Brit Air et CCM opèrent leurs lignes nationales sous numéro de vol ou en partage de code avec Air France.

Les compagnies low cost ont représenté sur la même période environ 4 millions de passagers, soit près de 15,3 % du trafic total de la plate-forme. La compagnie easyJet a accueilli quant à elle 2 millions de passagers. Corsair, compagnie régulière à dominante

⁵⁵ Source : Airports Council International

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

Les pistes

Avec une emprise de 1 540 hectares, l'aéroport de Paris-Orly dispose de trois pistes. Les deux pistes principales sont orientées Est-Ouest. Elles sont équipées pour les atterrissages tous temps et sont spécialisées, selon la direction du vent, soit pour l'atterrissage, soit pour le décollage. Leurs dimensions respectives sont de 3 300 x 45 mètres pour la piste sud (piste 3) et 3 600 x 45 mètres pour la piste nord (piste 4). Une troisième piste de 2 400 mètres (piste 2) est orientée nord-sud. Elle est utilisée par fort vent traversier ou en cas d'indisponibilité d'une des pistes principales. La capacité maximale de programmation des pistes de Paris-Orly est de 76 mouvements par heure.

Contraintes réglementaires

Le trafic sur l'aéroport de Paris-Orly est assujéti à deux contraintes réglementaires. Un arrêté du 6 octobre 1994 du ministre de l'équipement, du transport et du tourisme limite en effet à 250 000 par an le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Paris-Orly. Par ailleurs, l'aéroport est soumis depuis 1968 à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h00.

Le plafond de créneaux horaires fixé par l'arrêté de 1994 a été atteint dès 1996, après deux ans de forte croissance. Puis, le niveau de trafic annuel s'est stabilisé aux environs de 240 000 mouvements d'avions jusqu'en 2000. Après une période de repli sensible entre 2001 et 2003, le nombre de mouvements est reparti à la hausse pour atteindre 233 000 en 2007.

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

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

L'aéroport de Paris-Orly compte environ 20 000 places de parking. Sur ce total, près de 15 000 places de stationnement sont mises à disposition des passagers et du public, dont 10 000 places en parcs proches (au contact direct des terminaux) et 5 000 places en parcs à tarif réduits, desservis par navettes de bus. Environ 3 800 places correspondent à des parcs réservés aux personnels travaillant sur l'aéroport. Enfin, près de 1 200 places sont mises à la disposition des loueurs de voitures.

En 2007, les parcs de stationnement situés sur cet aéroport ont généré 53,0 millions d'euros de recettes, contre 50,6 millions d'euros en 2006.

Chaque terminal est également pourvu d'une gare routière d'où partent des services de bus à destination de Paris (cars Air France, service Orlybus de la RATP) et des pôles urbains voisins. La gare routière d'Orly Ouest a été complètement rénovée en 2007 avec le soutien financier du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la Région Ile-de-France⁵⁶.

Stratégie de la plate-forme de Paris-Orly

L'aéroport de Paris-Orly a pour stratégie de tirer au mieux profit de ses atouts au premier rang desquels sa proximité de Paris, sa simplicité d'utilisation pour les passagers et son efficacité opérationnelle, de façon à maximiser les recettes à l'intérieur du cadre réglementaire des 250 000 créneaux annuels autorisés. La mise en œuvre de cette stratégie est bâtie autour des deux objectifs suivants :

- le maintien d'une croissance du nombre de passagers qui permettrait à l'aéroport de Paris-Orly de bénéficier d'un fort effet de levier financier dans la mesure où ses charges de fonctionnement sont peu dépendantes du niveau de trafic. Compte tenu de la limitation imposée sur le nombre de mouvements que peut accueillir l'aéroport, l'atteinte de cet objectif passe par une augmentation de l'emport moyen par vol,
- le développement significatif des recettes commerciales générées par les aérogares Orly sud et Orly ouest, grâce notamment à la rénovation de leurs zones commerciales.

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

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

⁵⁶ Voir paragraphe 6.7.1.2. "Qualité de l'air - les plans de déplacements urbains"

- développement d'une approche proactive des compagnies aériennes dont le positionnement commercial est le plus adapté à ces objectifs.

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

Le Groupe compte renforcer l'attractivité de la plate-forme de Paris-Orly grâce à une modernisation des installations. Après avoir consacré plus de 38,1 millions d'euros au titre des services aéroportuaires en 2007 à cet effet, Aéroports de Paris prévoit d'investir 196,8 millions d'euros entre 2008 et 2012 (dont 33,1 millions d'euros en 2008) en vue de permettre l'adaptation des infrastructures à la hausse prévue du trafic aérien.

Une opération de rénovation est engagée depuis fin 2005 en vue du réaménagement des circuits internationaux (départs et arrivées) d'Orly sud, avec une ouverture progressive des nouvelles installations programmée de novembre 2007 à juin 2008. D'un coût total de 24,4 millions d'euros, cette opération permettra de séparer les flux internationaux départ des flux internationaux arrivée pour créer un espace unique, non cloisonné, d'embarquement international et de développer dans cet espace d'embarquement une grande zone commerciale dont la surface atteindra plus de 2 200 m², contre 880 m²

aujourd'hui. Cette opération comprend également l'extension de la salle de livraison des bagages avec l'installation de deux tapis de livraison pour avions gros porteurs. Cette opération combine un objectif d'amélioration de qualité pour 6 millions de passagers, d'accroissement des recettes commerciales, de gain de capacité d'environ 10 % et de réduction des coûts de sûreté.

L'opération d'adaptation de la piste 4 pour l'accueil du B777-300ER permet, depuis 2006, de traiter ces nouveaux avions qui desservent en particulier les DOM-TOM. Dans un second temps, la piste 3 devra être elle-même adaptée, ainsi que d'autres voies de circulation. Cette rénovation, d'un montant estimé à 32,0 millions d'euros, est prévue entre 2009 et 2012. Des opérations complémentaires pour généraliser la compatibilité des voies de circulation avec le B777-300ER et améliorer le dispositif d'aires de manœuvre sont envisagées sur la période pour un montant de 10 millions d'euros. Les adaptations entreprises pour l'accueil du B777 permettent un accueil des A380 en déroutement.

Une opération majeure de réhabilitation des halls 3 et 4 d'Orly Ouest pourrait intervenir à l'horizon 2011-2012 pour un montant estimé à 20,5 millions d'euros. La réalisation effective de cette réhabilitation demandera des études complémentaires.

Le tableau ci-dessous synthétise les investissements projetés sur l'aéroport de Paris-Orly pour la période 2008-2012.

<i>en millions d'euros, euros constants 2008</i>	2008	2009	2010	2008-2010*	2011	2012	2008-2012
Investissements de capacité, dont :	-	11,0	-	11,0	18,0	3,0	32,0
Accueil B777 et nouveaux gros porteurs	-	11,0	-	11,0	18,0	3,0	32,0
Investissements de restructuration, dont :	3,0	-	-	3,0	5,2	15,3	23,5
Refonte des circuits internationaux Orly Sud	3,0	-	-	3,0	-	-	3,0
Rénovation des halls d'Orly Ouest	-	-	-	-	5,2	15,3	20,5
Investissements courants dont :	30,1	27,0	32,4	89,5	26,6	25,2	141,3
Rénovation parc PO d'Orly	5,6	-	-	5,6	-	-	5,6
TOTAL	33,1	38,0	32,4	103,5	49,8	43,5	196,8

* Périmètre régulé du CRE

6.3.2.3. Paris-Le Bourget

Description générale

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Le Bourget est consacré essentiellement à l'aviation d'affaires. Avec ses trois pistes (une piste n°1 nord-est/sud-ouest longue de 3 000 mètres, une piste n°2 nord-sud longue de 2 665 mètres et une piste n°3 est-ouest longue de 1 845 mètres, parallèle aux pistes de Paris-Charles de Gaulle) et ses aires de stationnement,

il peut accueillir tous types d'avions. Paris-Le Bourget est également un pôle important de l'industrie aéronautique : une trentaine de bâtiments dont 11 hangars accueillent plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires. En 2007, l'effectif moyen de la direction de l'aéroport de Paris-Le Bourget était de 166 salariés.

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



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

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

Selon une étude publiée par la DGAC⁵⁷, les utilisateurs de l'aviation d'affaires sont :

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

Avec près de 70 775 mouvements d'avions et d'hélicoptères en 2007, l'aéroport conforte sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe⁵⁸.

La notoriété de la plate-forme de Paris-Le Bourget est renforcée par sa proximité au Parc d'exposition de Paris-Le Bourget, troisième parc d'expositions d'Ile-de-France avec sept halls d'exposition d'une surface de 210 000 m² et 37 hectares d'aménagements extérieurs⁵⁹, qui est destiné à l'accueil de grands salons professionnels, dont le Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE), qui s'y tient tous les deux ans. Le 47^{ème} SIAE s'est déroulé sur l'aéroport en juin 2007 et a connu une

affluence record de visiteurs professionnels. Deux exemplaires de l'A380 ont été présentés ainsi que le Falcon 7X, dernier avion d'affaires long courrier de Dassault Aviation.

En outre, le site de l'aéroport propose de grandes possibilités d'extension pour les compagnies aériennes grâce à des capacités foncières disponibles élevées, 41 hectares étant immédiatement disponibles pour des activités industrielles et de transport aérien. La plate-forme de Paris-Le Bourget est un pôle important de l'activité immobilière du Groupe, le chiffre d'affaires réalisé par le segment immobilier au Bourget représentant une part importante du chiffre d'affaires de la plate-forme (16,8 millions d'euros comparés à un chiffre d'affaires total de 32,9 millions d'euros). Une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris-Le Bourget est étroitement liée à l'aviation d'affaires.

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

- la rapidité des embarquements et débarquements grâce à la mise en place de procédures optimisées pour le transfert entre l'avion et le transport sol,
- sa proximité avec Paris et les centres de décision de La Défense et Cergy Pontoise et avec l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle,
- la discrétion et la confidentialité offertes dans les déplacements,
- la possibilité, sous certaines réserves décrites ci-après, d'atterrir à n'importe quelle heure sur la plate-forme et d'atteindre des destinations non desservies par les lignes commerciales classiques (plus de 700 destinations recensées en 2007, dont 500 internationales),
- la qualité des services fournis au sol et la possibilité de tenir des réunions à l'intérieur même de l'aéroport.

La plate-forme est sujette à des contraintes environnementales croissantes, notamment en matière de bruit. Des procédures antibruit ont déjà été instaurées en vertu desquelles ont notamment été interdits de nuit, entre 22h15 et 6h00, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes (sauf dérogation).

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 contribuera à asseoir la pérennité de l'aéroport et de son développement.

Le marché de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires est née aux Etats-Unis avant la première guerre mondiale et a connu un fort essor depuis les années 1960 grâce à une sensibilisation

⁵⁷ Note thématique de la direction des affaires stratégiques et techniques, n°5, décembre 2006

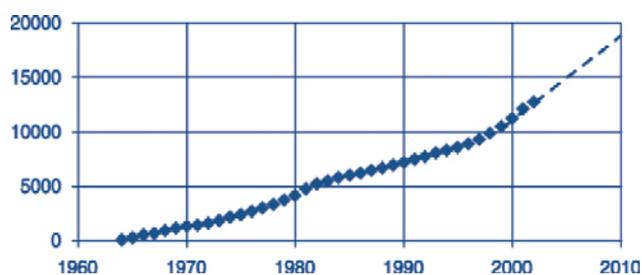
⁵⁸ Source : Roland Berger

⁵⁹ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

accrue des grandes entreprises aux intérêts de ce mode de transport. Selon l'étude précitée de la DGAC, on recense près de 25 000 avions d'affaires dans le monde (dont 52 % d'avions à réactions et 48 % d'avions turbopropulseurs). Selon le motoriste Rolls-Royce, le nombre d'avions d'affaires livrés devrait atteindre 15 400 unités d'ici 20 ans. Le nombre de livraisons devrait augmenter de 32 % entre 2005 et 2014 et de 9 % entre 2015 et 2024. Toutefois, l'Europe ne représente que 10 % de ces livraisons avec environ 2 550 avions, loin derrière les Etats-Unis qui représentent plus de 70 % de ce marché, avec près de 18 000 appareils. Selon la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, la part de l'Europe devrait croître dans l'avenir, grâce notamment aux effets de l'élargissement de l'Union européenne à 27 membres et au renforcement des contraintes propres au transport aérien régulier, notamment dans le domaine de la sûreté.

3 580 unités ont été livrées dans le monde en 2005, un record depuis 22 ans, pour une valeur totale de 15 milliards de dollars. La forte croissance observée en 2005 s'est poursuivie en 2006 et les ventes 2007 sont sur la même ligne. A ce jour le délai d'attente pour la livraison d'un avion d'affaires est de l'ordre de 3 ans.

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



En France, 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 415 avions d'affaires immatriculés, la France occupe désormais la deuxième position européenne, derrière l'Allemagne qui compte 440 appareils et devant le Royaume-Uni, avec 296 appareils⁶⁰.

Trafic sur la plate-forme de Paris-Le Bourget

Depuis sa spécialisation dans l'aviation d'affaires, en 1981, le trafic passagers a baissé de 6 % par an en moyenne, conséquence de l'arrêt du trafic commercial régulier. Depuis 1998, l'aéroport connaît une progression lente mais constante du nombre de passagers transportés, ainsi que du nombre de mouvements⁶¹. En 2007, le trafic s'est établi à 146 000 passagers, contre 142 580 en 2006. Le nombre de

mouvements d'avions et d'hélicoptères (atterrissages et décollages) s'est élevé à 70 775 en 2007, en croissance de 9,4 % par rapport à 2006⁶².

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

Concurrence

L'aéroport de Paris-Le Bourget a conforté en 2007 sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe. Ses principaux comparables sont les aéroports de Farnborough et de Luton près de Londres (avec respectivement environ 20 000 et 29 000 mouvements annuels), l'aéroport de Genève-Cointrin (avec environ 30 000 mouvements d'affaires annuels) et l'aéroport de Cannes-Mandelieu (avec environ 15 000 mouvements annuels)⁶³. Paris-Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires au Bourget (parmi lesquels figurent les compagnies Signature Flight Support, Netjets, Universal Airways, Aéro Service Executive et Dassault Falcon Services) et a amené les grands constructeurs (Dassault Falcon, Cessna Aircrafts, Embraer et Eurocopter) à s'implanter dans la zone d'affaires de l'aéroport. Le rôle de place de formation aux divers métiers du transport aérien s'affirme avec le développement de l'entreprise Flight Safety International (augmentation de 20 % du nombre de simulateurs de vol). La présence de ces acteurs de premier plan sur la plate-forme, ainsi que sa proximité avec Paris, constituent des avantages concurrentiels forts qui selon Aéroports de Paris devraient favoriser la pérennisation de ce positionnement concurrentiel favorable.

Stratégie de la plate-forme de Paris-Le Bourget et programme d'investissements

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

Dans cette perspective, le Groupe a investi près de 3,8 millions d'euros dans la réalisation d'une première aérogare d'affaires, dont l'inauguration a eu lieu en juin 2006, et prévoit d'investir 5,5 millions d'euros dans la rénovation du hangar K1, permettant notamment d'accueillir des compagnies d'aviation d'affaires. La réalisation de cet axe stratégique sera également rendue possible par la création de locaux d'activités mixtes sur l'emplacement d'anciens bâti-

⁶⁰ Source : Dassault Aviation, 2003

⁶¹ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

⁶² Source : plans de vols déposés auprès de la Direction générale de l'aviation civile

⁶³ Source : étude Eurocontrol "Business aviation in Europe", mai 2006

ments voués à la démolition dès la fin des AOT en cours, notamment le long de la façade RN2/RN17. Par ailleurs un pôle hôtellerie, restauration et centre d'affaires, inexistant dans l'environnement immédiat

de la plate-forme pourrait être créé. De nouvelles compagnies aériennes (Jet Group, Encore Fbo) prévoient la construction de complexes d'aviation d'affaires (hangars, locaux commerciaux et bureaux).

Le tableau ci-dessous synthétise les investissements projetés sur l'aéroport de Paris-Le Bourget pour la période 2008-2012.

<i>en millions d'euros, euros constants 2008</i>	2008	2009	2010	2008-2010*	2011	2012	2008-2012
Investissements de capacité	3,1	2,8	2,8	8,7	3,1	3,1	14,9
Investissements courants	4,8	5,1	5,1	15,0	4,9	4,9	24,8
TOTAL	7,9	7,9	7,9	23,7	8,0	8,0	39,7

* Périmètre régulé du CRE

6.3.2.4. Aéroports d'aviation générale et hélicoptère

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

- Meaux-Esbly, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de quatre pistes et de six hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 103 hectares,
- Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, situé dans le Val d'Oise (95), qui dispose de deux pistes et de quatre hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 237 hectares,
- Toussus-le-Noble, situé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes et de douze hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 167 hectares,
- Chavenay-Villepreux, situé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 48 hectares,
- Chelles-le-Pin, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 31 hectares,
- Coulommiers-Voisins, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de quatre pistes et de quatre hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 300 hectares,
- Etampes-Mondesir, situé dans l'Essonne (91), qui dispose de deux pistes et de trois hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 113 hectares,
- Lognes-Emerainville, situé en Seine-et-Marne (77), qui dispose de deux pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 87 hectares,
- Persan-Beaumont, situé dans le Val d'Oise (95), qui dispose de quatre pistes et de deux hangars Aéroports de Paris sur une superficie de 139 hectares,
- Saint-Cyr-l'Ecole, installé dans les Yvelines (78), qui dispose de deux pistes sur une superficie de 75 hectares.

Par ailleurs, Aéroports de Paris assure la gestion de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sur une superficie de 7 hectares, avec quatre hangars appartenant à Aéroports de Paris, cet héliport accueille 17 sociétés et enregistre environ 12.000 mouvements d'hélicoptère par an.

En 2007, les 11 plates-formes d'aviation légères précitées ont enregistré un trafic de 700 000 avions légers contre 680 000 en 2006, pour l'essentiel constitué d'aviation de loisirs, d'école et d'entraînement pour les 10 aéroports. Sur l'aéroport de Pontoise une ligne régulière desservant Brighton avec un avion de 15 places est exploitée depuis juillet 2007. Sur l'héliport, il s'agit uniquement de vols commerciaux et professionnels d'hélicoptères.

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

6.3.2.5. L'activité du fret aérien

L'activité fret est le traitement du transport de marchandise par avion ou par camion. Selon des données de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), de l'International Air Transport Association (IATA) ou de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), le fret aérien représente, en 2007, 3 % des échanges internationaux en volume et 45 % en valeur, soit un marché d'environ 50 milliards de dollars. Selon une étude réalisée en octobre 2005 par la DGAC, le fret aérien constitue une activité faible en volume au niveau français puisqu'il représente 0,1 % du volume total des échanges internationaux de la France, loin derrière les trafics routier, ferroviaire ou fluvial. L'activité du fret aérien constitue néanmoins une activité à forte valeur, dans la mesure où elle représente près de 100 milliards d'euros par an et 14 % du commerce extérieur français (entre 13 et 15 % selon la même étude), à comparer à 3 % pour le transport ferroviaire, 26 % pour le transport maritime et 47 % pour la route. A titre d'illustration, la valeur moyenne d'un kilogramme de marchandise transportée par avion atteindrait environ 114 euros à l'importation et 122 euros à l'exportation, alors

que la moyenne nationale d'un kilogramme de marchandises transportées, tous modes de transport confondus, s'établirait plutôt aux alentours de 1,15 euro à l'importation et 1,9 euro à l'exportation.

Le fret aérien représente une activité significative pour Aéroports de Paris, qui occupait la position de leader au niveau européen en 2007. Outre son poids économique intrinsèque pour Aéroports de Paris, qui peut être estimé à un peu moins de 90 millions d'euros en 2007 (dont environ la moitié au titre de la location de bâtiments, de terrains ou d'aires privatives de stationnement avions aux acteurs du fret et l'autre moitié provenant des redevances d'atterrissage payées par les avions tout cargo et de la part estimée revenir au fret en soute pour la redevance d'atterrissage due au titre des vols passagers (vols mixtes)), le fret est une activité fortement complémentaire du transport aérien de passagers. Pour Aéroports de Paris, elle permet de mieux utiliser les infrastructures aéronautiques tout au long de la journée, les compagnies cargo n'ayant pas les mêmes contraintes d'horaires que les compagnies passagers. Pour les compagnies aériennes, elles sont une source de revenus complémentaires, le chargement de fret étant un élément important pour la rentabilité de leurs lignes passagers. Pour les compagnies aériennes "mixtes", le cargo peut représenter entre 10 et 15 % de leur chiffre d'affaires, voire davantage pour certaines compagnies asiatiques.

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

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

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

précitée de la DGAC, 87 % du fret aérien transporté sur les aéroports français.

L'activité de fret et poste a connu une croissance rapide ces dernières années, avec une croissance annuelle moyenne de 7,6 % depuis 2003. Le tonnage de fret aérien traité sur les deux plates-formes d'Aéroports de Paris a atteint 2,41 millions de tonnes en 2007, y compris le courrier. Il est en augmentation de 7,5 % par rapport à 2006. Le fret aérien hors courrier représente 89 % du volume total traité, soit environ 2,15 millions de tonnes en 2007.

En 2007, les deux principaux faisceaux sont l'Asie Pacifique et l'Amérique du Nord. Ils totalisent à eux deux près de 55 % du trafic cargo parisien et ont progressé de plus de 7 % par rapport à 2006. L'année 2007 a également été marquée par de fortes hausses du fret à destination du Proche-Orient et de l'Europe. Le fret national ne représente en revanche que moins de 5 % du trafic.

Le courrier a connu une croissance annuelle moyenne de 2,8 % depuis 2003, pour atteindre 0,26 tonnes en 2007 (- 0,7 % par rapport à 2006). 60 % correspond à du trafic national, 6 % à du trafic réalisé au sein de l'Union européenne, le reste étant réalisé à l'international.

L'essentiel de l'activité et de la croissance du fret (avec courrier) du Groupe est concentrée sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle qui a représenté 2,15 millions de tonnes en 2007, soit 95,5 % du total.

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

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

Cette zone abrite également l'un des hubs postaux les plus performants d'Europe, qui regroupe sur une surface de 17 hectares, le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste. Disposant d'une vingtaine de points de stationnement d'avions sur des plages horaires définies, il traite actuellement un volume de 245 000 tonnes par an. S'y ajoute sur 6 hectares le centre de traitement du courrier international de La Poste.

Enfin, on y trouve, sur 13,5 hectares, les installations d'environ 51 sociétés de fret (commissionnaires de transport, commissionnaires en douane et société de handling), gérées pour leur compte par la Sogafrö, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris, qui regroupe 35 entreprises spécialisées dans l'interface entre le transport routier et le fret aérien sur 65 000 m² d'entrepôts et bureaux. Aéroports de Paris est actionnaire à 40 % de Roissy Sogaris.

- La deuxième zone, située sur 30 hectares au nord-ouest de l'aéroport, est le hub européen de l'intégrateur FedEx, un acteur majeur du fret express. FedEx, première entreprise mondiale de transport express, y a ouvert en septembre 1999 son plus grand centre de tri en dehors des Etats-Unis, qui peut accueillir simultanément une quinzaine d'avions gros porteurs et traiter 24 000 colis et 30 000 enveloppes par heure, soit environ 1 000 tonnes traitables quotidiennement⁶⁴.

Au total, sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, les bâtiments liés au fret et jouxtant les aires aéronautiques représentent une surface d'environ 500 000 m², desservis par environ 68 postes de stationnement avions dont 41 postes utilisables pour les gros porteurs. L'ensemble offre une capacité annuelle de traitement de l'ordre de 3,5 millions de tonnes par an.

La présence de trois hubs cargo d'acteurs majeurs (Air France-KLM Cargo, FedEx et Europe Airpost) sur une même plate-forme permet une forte interconnexion des trois réseaux entre eux et avec ceux des autres compagnies. Ainsi, La Poste s'appuie-t-elle sur les réseaux de compagnies aériennes dont Air France et de FedEx pour charger le courrier et les colis export de sa filiale Chronopost. De son côté, FedEx utilise des vols Air France-KLM⁶⁵ pour réacheminer ses colis sur des destinations non couvertes par son propre réseau.

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

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

Pour accompagner la croissance du fret aérien sur le long terme, Aéroports de Paris est membre, avec d'autres acteurs du fret et avec des collectivités locales concernées, de l'association "Roissy Carex". Cette association s'est constituée pour étudier la faisabilité économique et technique d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Le projet ayant pris une dimension européenne grâce à des initiatives identiques

en Belgique, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, c'est sous le label "EuroCarex" que des études complémentaires juridiques, techniques et économiques sont poursuivies afin de permettre un développement de l'intermodalité entre les pré et post acheminement par TGV Fret et les liaisons aériennes moyen et long courriers.

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

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

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

Les revenus issus des redevances pour services rendus ("redevances aéronautiques" et "redevances spécialisées" et hors produit de la taxe d'aéroport⁶⁶), sur tous les aéroports et aérodromes exploités par Aéroports de Paris se sont élevées à 837,6 millions d'euros en 2007 contre 765,0 millions d'euros en 2006 (après éliminations inter-segments). Ils ont ainsi représenté 36,5 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 36,8 % en 2006. Ils ont représenté 45,9 % du chiffre d'affaires du segment services aéroportuaires, contre 44,6 % en 2006.

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

En application des dispositions précitées, Aéroports de Paris et l'Etat ont conclu le 6 février 2006 un contrat de régulation économique couvrant la période 2006-2010, le CRE. Il fixe sur la période 2006-2010 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus, le programme des investissements prévus⁶⁷, et détermine les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris⁶⁸.

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 paragraphe suivant "catégories de redevances") est plafonnée à 3,25 % par an hors inflation. Le taux d'évolution du plafond est par ailleurs ajusté à partir de 2007, par des facteurs basés sur l'évolution effective du trafic et la qualité du service, par rapport aux principales hypothèses contractualisées.

⁶⁴ Source : FedEx

⁶⁵ Source : FedEx

⁶⁶ Voir paragraphe 6.3.2.7. "La sûreté"

⁶⁷ Voir paragraphe 5.2.3. "Principaux investissements planifiés ou ayant fait l'objet d'engagements fermes de la part des organes de direction"

⁶⁸ Le CRE peut être consulté sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr

Le niveau retenu de hausse des tarifs des redevances principales est de 3,80 % au 1^{er} avril 2008, contre 4,25 % en 2007 et 5,00 % en 2006. Concernant les redevances accessoires encadrées par le contrat de régulation économique, l'augmentation moyenne retenue des tarifs est de 4,70 % au 1^{er} avril 2008, après 4,20 % au 1^{er} avril 2007 et 5,00 % au 1^{er} avril 2006.

Catégories de redevances

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

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

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

Redevances principales

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

- la redevance d'atterrissage est perçue en contrepartie de l'usage par un aéronef de plus de 6 tonnes (soit la quasi-totalité des avions commerciaux) des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol sur l'une des trois plateformes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Elle est fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef et est modulée en fonction du groupe acoustique dans

lequel est classé l'aéronef. A chaque groupe acoustique et en fonction de l'aéroport et de la période de la journée (jour ou nuit), est associé un coefficient multiplicateur du tarif de la redevance. Les vols tout cargo ou postaux bénéficient en outre d'un abattement (14 % en 2007, ramené à 10 % en 2008) sur les tarifs de la redevance d'atterrissage. Le CRE prévoit la disparition de cet abattement à l'échéance 2010,

- les tarifs de la redevance de stationnement perçue pour les aéronefs de plus de 6 tonnes dépendent de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de celles de l'aire de stationnement (aire de stationnement au contact d'une aérogare ou au large, aire de garage),
- la redevance par passager a pour assiette le nombre de passagers embarqués. Elle est due pour tous les vols au départ sauf pour les passagers en transit direct (en continuation dans le même avion et sous le même numéro de vol), les membres de l'équipage responsables du vol, les enfants de moins de deux ans, ainsi que dans les cas où l'appareil effectue une escale technique ou un retour forcé après le décollage. Son tarif varie suivant la destination du vol, qui peut relever des cinq faisceaux suivants :
 - métropole : 6,30 euros au 1^{er} avril 2008,
 - Schengen : 7,56 euros,
 - Union européenne hors Schengen : 9,07 euros,
 - DOM TOM, Suisse et pays membres de l'Espace économique européen : 9,07 euros, ou
 - international : 15,13 euros.

Par ailleurs, un abattement de 37,5 % sur le tarif de base est appliqué depuis le 1^{er} avril 2008 aux passagers en correspondance (c'est-à-dire aux passagers pour qui, quelle que soit la compagnie qu'ils empruntent, 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques de Paris-Charles de Gaulle ou de Paris-Orly et qui n'effectuent pas un aller-retour dans ce délai), sauf pour les passagers en correspondance à destination de la métropole pour lesquels un tarif plancher est fixé à 4,60 euros. Cet abattement "correspondance" était de 35 % en 2007,

- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation est payée par les compagnies pétrolières présentes sur la plateforme. Elle est assise sur le volume de carburant que les compagnies pétrolières distribuent aux avions. Depuis le 1^{er} février 2005, le tarif de cette redevance est de 0,41 euro par hectolitre de carburant distribué sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. Elle est, à compter du 1^{er} avril 2008, de 0,3045 euro par hectolitre distribué sur l'aéroport de Paris-Le Bourget.

Aéroports de Paris prévoit, conformément au CRE, des évolutions de la structure des tarifs pendant la période 2006-2010 afin de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires comparables à ceux des grands aéroports européens.

Redevances accessoires

Les tarifs des redevances accessoires sont fonction des éléments suivants :

- la redevance d'atterrissage des avions de moins de 6 tonnes est un montant forfaitaire,
- les tarifs de la redevance de stationnement des avions de moins de 6 tonnes est fonction de la masse maximale au décollage ainsi que de la nature du poste de stationnement et de la durée du stationnement,
- la redevance de balisage rémunère l'utilisation du balisage lumineux des pistes. Elle est due chaque fois qu'un avion effectue un atterrissage ou un décollage dans des conditions de visibilité ayant nécessité l'allumage du balisage,
- la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement comprend, à compter du 1^{er} avril 2008, une partie fixe et une partie variable. La partie fixe, dont le tarif est soit annuel soit horaire, est assise sur le nombre de banques d'enregistrement utilisées. La partie variable, correspondant à l'usage d'installations de traitement des bagages, est assise sur le nombre de passagers enregistrés hors correspondance et son tarif varie en fonction du type de destination (Union Européenne et DOM TOM d'une part, autres destinations internationales d'autre part),
- la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages dont la tarification n'est pas fixée par un contrat spécifique (par exemple celle du système de tri des bagages du terminal CDG 1) est assise sur le nombre de bagages de soute embarqués,
- la redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage des avions rémunère une prestation fournie par Aéroports de Paris aux compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pendant la période hivernale, soit du 1^{er} octobre au 31 mai (à Paris-Orly, l'activité est confiée par les compagnies aériennes à des opérateurs sous-traitants d'assistance en escale). La tarification distinguera une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Le montant du tarif unitaire des deux parties de la tarification variera avec la taille de l'avion,
- la redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs est fonction de la masse maximale au décollage des avions et du statut du vol (Union européenne ou hors Union européenne).

Les redevances accessoires dont l'évolution n'est pas gouvernée par le CRE concernent principalement les systèmes particuliers de tri des bagages utilisés par

la compagnie Air France-KLM, dont les tarifs, sous forme de loyers annuels, sont contractualisés. D'autres redevances accessoires concernent également l'utilisation du système informatique CREWS (logiciel de gestion aéroportuaire) et celles de "ressources partagées" nécessaires à l'activité aéroportuaire, tels que des locaux d'exploitation côté pistes et des aires d'entreposage de matériels d'assistance en escale.

Aéroports de Paris est amené en 2008 à créer une redevance de titres de circulation en zone réservée des aéroports et une redevance pour de nouvelles prestations assurées au profit des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Sur ce dernier point, voir le paragraphe 6.6.2.9. "Autres réglementations".

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

Conformément à la définition jurisprudentielle des redevances pour service rendu, les redevances aéroportuaires sont la contrepartie financière des services fournis par Aéroports de Paris aux usagers et doivent rester proportionnées aux coûts correspondants exposés par Aéroports de Paris.

De surcroît, l'article L. 224-2-I du Code de l'aviation civile dispose en son quatrième alinéa que le produit global des redevances perçues ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. Cet article établit également que le montant des redevances aéroportuaires tient compte de la rémunération des capitaux investis pour fournir ces services. En application de ce principe, l'article R. 224-3-1 du Code de l'aviation civile dispose que les tarifs des redevances sont fixés de façon à ce que, en tenant compte des prévisions de trafic de passagers et de marchandises sur les aérodromes, des objectifs d'évolution des recettes et des charges et des programmes d'investissements relatifs à un périmètre d'activités et de services prédéfini, l'exploitant d'aérodrome reçoive une juste rémunération des capitaux investis, cette rémunération s'appréciant au regard du coût moyen pondéré du capital de l'entreprise.

Ce périmètre d'activité et de services, dit "périmètre de régulation", contient les services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du Code de l'aviation civile ainsi que tout ou partie des profits générés par les activités de l'exploitant autres que les services publics aéroportuaires. Pour Aéroports de Paris, ce périmètre, fixé par l'article 1^{er} de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, comprend l'ensemble des activités de la Société liées à la présence des clients du transport aérien, y compris les activités non aéronautiques telles que, par exemple, les locations d'espaces commerciaux ou les parcs de stationnement automobile. Ainsi, aux termes de l'arrêté du 16 septembre 2005, l'ensemble des activités exercées par Aéroports de Paris sur les aéroports de l'Ile-de-France entre dans le champ du périmètre de régulation, à l'exception des activités suivantes :

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

Toutefois, pour ce dernier point et par dérogation, l'arrêté du 16 septembre 2005 ouvre la possibilité, dans le cadre du premier contrat de régulation économique, de faire entrer l'ensemble des activités immobilières d'Aéroports de Paris (y compris l'immobilier de diversification) dans le périmètre de régulation. Cette possibilité a été retenue dans le cadre du CRE 2006-2010. A partir 2011, début de la deuxième période de régulation, la réglementation actuelle prévoit que l'immobilier de diversification sorte du périmètre de régulation.

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

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

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

subventions d'équipement imputée à l'exercice, les plus-values de cessions d'actifs et les transferts de charges, et d'autre part, l'ensemble des charges courantes de l'entreprise, les consommations internes entre le périmètre régulé et le reste de l'entreprise, les dotations aux amortissements des immobilisations et aux provisions d'exploitation, les moins-values de cessions d'actifs et la participation des salariés aux résultats de l'entreprise ,

- le montant des actifs immobilisés financés par l'exploitant est calculé comme la somme des valeurs nettes comptables des actifs d'Aéroports de Paris affectés au périmètre régulé, diminuée, le cas échéant, des provisions pour dépréciation et des subventions d'équipement imputables aux exercices futurs.

- une estimation du coût moyen pondéré du capital de l'exploitant, calculée en fonction du taux de rémunération qu'un investisseur peut attendre de l'entreprise ainsi que du coût moyen de sa dette, conformément aux méthodes couramment employées en matière d'évaluation d'actifs de sociétés.

Principes d'évolution des tarifs des redevances

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

Aux termes de ce contrat, l'évolution d'une période tarifaire à l'autre des tarifs des redevances est plafonnée par un "taux d'évolution de base". 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 1^{er} octobre de l'année $n-2$ et se terminant le 30 septembre de l'année $n-1$.

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

- *un facteur lié au trafic*, si l'évolution du trafic sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, ce facteur correctif compense, au moyen d'un ajustement des tarifs des redevances principales de la période tarifaire suivante, 70 % de l'excédent ou du déficit des recettes constatées à ce titre. Pour déterminer cet ajustement, le trafic effectivement observé une année donnée est comparé au trafic de référence tel qu'il est prévu dans le CRE. La séquence de trafic de référence du CRE est traduite par un indice composite qui associe, avec un poids de 60 %, l'hypothèse du trafic du CRE en nombre de passagers et, avec un poids de 40 %, celle en nombre de mouvements d'avions. L'hypothèse de référence de progression du trafic est de +3,75 % pour le nombre de passagers et de +2,31 % pour le nombre de mouvements d'avions. La zone de franchise (c'est-à-dire pour laquelle aucun facteur correctif lié au trafic n'est calculé) se situe entre +3,5 % et +4,0 % pour le

nombre de passagers et entre +2,16 % et +2,46 % pour le nombre de mouvements d'avions. Pour la période tarifaire 2008, le facteur d'ajustement lié au trafic s'élève à -0,85 %.

- A compter de la période tarifaire 2008, un facteur lié à la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service. Ce facteur correctif, qui est susceptible de s'appliquer ponctuellement sous la forme d'un bonus ou d'un malus, résulte de la mise en place d'indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières. Ces indicateurs (au nombre de dix) sont :

- la disponibilité des postes de stationnement des avions,
- la disponibilité des passerelles télescopiques,
- la disponibilité des équipements électromécaniques,
- la disponibilité des tapis de livraison des bagages,
- la disponibilité des systèmes d'information du public dans les terminaux,
- la satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux,
- la satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols,
- la satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages,
- le délai de réponse aux réclamations, et
- la réalisation du nombre prévu de nouveaux postes de stationnement avions au contact. Ce dernier indicateur a une pondération dix fois supérieure à la pondération des neuf autres indicateurs, cette dernière représentant 0,05 % du produit des quatre redevances principales. Pour la période tarifaire 2008, le facteur d'ajustement lié à la qualité de service s'élève à - 0,29 %.

- par ailleurs, le CRE prévoit que si les dépenses d'investissements autres que celles relatives aux opérations dites de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière, cumulées du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2008, n'atteignent pas 95 % du montant prévu initialement (soit 628 millions d'euros constants 2006), 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat vient en minoration du plafond des tarifs des redevances principales de la période tarifaire 2010, dernière période tarifaire couverte par le premier contrat de régulation économique. Le facteur d'ajustement appliqué sera égal à 26,6 % de la différence entre les investissements constatés sur la période 2006-2008 et 95 % des dépenses initialement prévues dans le CRE sur cette même période.

Détermination des grilles tarifaires applicables aux termes du CRE

Pour l'application des principes de plafonnement et d'ajustement, Aéroports de Paris calcule le prix de l'ensemble des prestations sur la base de "grilles tarifaires". Cet ensemble de prestations et ces grilles tarifaires sont établis pour les redevances principales

d'une part et pour les redevances accessoires d'autre part selon des formules décrites dans le CRE. En application des formules précitées, le plafond d'évolution autorisé pour la période tarifaire 2008 pour les redevances principales était de 4,23 % et de 5,11 % pour les redevances accessoires.

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

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

- la saisine par Aéroports de Paris de la commission consultative économique de l'aéroport concerné au moins trois mois avant le début de chaque période tarifaire,
- la notification par Aéroports de Paris au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie des tarifs des redevances faisant l'objet du CRE et, le cas échéant, des modulations de celles-ci, deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire,
- l'entrée en vigueur des tarifs pour la période tarifaire considérée dans le délai d'un mois à compter de leur publication à moins que les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie n'y fassent conjointement opposition, en cas de manquement aux règles générales applicables aux redevances ou aux stipulations du contrat, dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification.

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

Pour la période tarifaire 2008, la hausse effective moyenne des tarifs des redevances principales sera de 3,80 % (contre un plafond de 4,23 %) et de 4,70 % pour les redevances accessoires (contre un plafond de 5,11 %).

Par ailleurs, suite à un arrêt du Conseil d'Etat du 11 juillet 2007 ayant annulé pour des raisons de procédures les tarifs des redevances applicables lors de la période tarifaire 2006, Aéroports de Paris a procédé à une régularisation a posteriori de ces décisions tarifaires. Tirant d'autre part les conséquences de cet arrêt, Aéroports de Paris a procédé, en reprenant la procédure applicable, à une nouvelle fixation des tarifs 2007.

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

Le CRE prévoit un certain nombre de mécanismes permettant de prendre en compte, en cours d'exécution du contrat, la création de nouvelles redevances, les transferts entre catégories de redevances, la création de nouveaux services, ou la prise en charge de nouveaux coûts qui n'auraient pas été prévus au moment de la signature du contrat.

A ce titre, Aéroports de Paris a créé une nouvelle redevance accessoire à compter du 1^{er} 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 prévoit d'instituer à compter de juillet 2008 une redevance finançant les prestations rendues aux personnes handicapées et à mobilité réduite en application du règlement européen n° 1107/2006 du 5 juillet 2006. Son assiette sera le nombre total de passagers embarqués sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly.

Révision ou fin anticipée du contrat

Le CRE prévoit que, dans l'hypothèse où l'évolution du trafic serait pendant deux années consécutives à l'extérieur de la zone de franchise correspondant à des scénarii d'évolution du nombre de passagers respectivement de +1,25 % et +6,25 % par an et du nombre de mouvements d'avions respectivement de +0,77 % et + 3,85 % par an, l'Etat et Aéroports de Paris examineront la nécessité de réviser le contrat.

De la même façon, le CRE prévoit que l'Etat et Aéroports de Paris conviennent de rechercher un accord amiable sur la nécessité d'une révision ou d'une fin anticipée du contrat en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat.

Préparation du nouveau contrat de régulation économique

Aéroports de Paris et l'Etat se sont engagés, dans le cadre du CRE, à préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant

la période 2006-2010. Aéroports de Paris publiera au plus tard le 1^{er} mai 2010 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat de régulation après avoir réuni la commission consultative économique en vue de l'examen par celle-ci des perspectives d'investissement et d'évolution de la qualité de service sur la période couverte par le deuxième contrat.

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

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

6.3.2.7. La sûreté

Description de l'activité de sûreté

Aux termes de la Convention de Chicago sur l'organisation de l'aviation civile internationale du décembre 1944 et notamment de son article 37 et de son annexe 17, l'organisation de la sûreté sur les aéroports relève des Etats. Dans ce cadre, l'Union européenne a élaboré une réglementation relative à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les principaux textes communautaires sont le règlement n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 et le règlement n° 622/2003 du 4 avril 2003, fixant les mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Le dispositif a été complété par le règlement n°1546/2006 du 4 octobre 2006 est venu réglementer l'emport des liquides en cabine à compter du 6 novembre 2006.

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

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

- un service d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine auquel tous les passagers doivent être soumis (passage sous un portique permettant la détection de métaux complété éventuellement de palpations de sécurité). Tous les bagages de cabine doivent être examinés par un appareil à rayon X et éventuellement être fouillés par un agent. Au total, 163 postes d'inspection filtrage permettent à Aéroports de Paris de procéder à l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine,
- un service d'inspection filtrage des bagages de soute en vertu duquel 100 % des bagages de soute sont inspectés par des moyens définis par l'Etat et qui sont essentiellement des appareils de détection d'explosifs généralement intégrés dans le dispositif de traitement des bagages des plates-formes,
- des mesures d'inspection filtrage des personnels et des véhicules à chacun des accès à la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports, en recourant en particulier à la biométrie (22 postes d'inspection filtrage sont dédiés au personnel et 11 accès routiers sont sécurisés),
- des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (essentiellement les transporteurs aériens et les assistants en escale), telles que les comptoirs d'enregistrement, les salles d'embarquement, les circuits d'accès des passagers aux aéronefs, les zones de traitement des bagages de soute et les dispositifs de protection des bagages de soute en attente de chargement,
- des aménagements en aérogares et hors aérogares (séparation physique des flux de passagers au départ et à l'arrivée, vidéosurveillance des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels,

clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes anti-retour, etc.).

Conformément à l'obligation prescrite par l'article 37 de l'arrêté interministériel du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien, l'ensemble de ces mesures doit être décrit dans un programme de sûreté. Aéroports de Paris a établi ce programme de sûreté qui a été remis aux autorités de l'Etat et fait l'objet d'actualisations régulières. La Direction Générale de l'Aviation Civile a lancé fin 2006 les opérations de contrôle des programmes de sûreté des opérateurs.

Le programme de sûreté, qui précise les missions, les lieux, les moyens et les procédures mises en œuvre, est complété par un programme d'assurance qualité conformément à l'article 38 de l'arrêté susvisé, qui décrit notamment le dispositif de supervision par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté. Ce programme s'organise autour des procédures suivantes : un système de rapport et d'analyse des événements liés à la sûreté alimenté par l'ensemble des acteurs de la sûreté au moyen d'un outil informatique dédié, une boucle d'amélioration continue, la traçabilité de l'ensemble des actions menées dans le cadre de ce programme et la supervision des entreprises prestataires. Cette démarche en matière de qualité des activités de sûreté a été prolongée par Aéroports de Paris qui a obtenu en mars 2006 la certification ISO 9001 Version 2000 délivrée par BVQI pour les activités de sûreté de la direction de la Sûreté et de l'aéroport de Paris-Orly.

Pour répondre à ces obligations réglementaires, Aéroports de Paris mobilise des moyens importants. Ainsi 300 personnes de l'entreprise sont employées à plein temps dans des fonctions sûreté. En outre, près de 4 000 personnes sont employées par un petit nombre d'entreprises prestataires spécialisées auxquelles Aéroports de Paris fait appel pour exercer les missions d'inspection filtrage.

Aéroports de Paris a investi 315 millions d'euros de 2001 à 2007 pour répondre à ses obligations. Le programme d'investissement dans le domaine de la sûreté a été consacré notamment à la mise en œuvre du contrôle à 100 % des bagages de soute (achat et intégration des machines de détection dans les tris des bagages) à la mise en service des postes de contrôle routier pour l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé, à la mise en place d'outils de vidéo-surveillance, à l'installation de la biométrie, à l'augmentation du nombre de postes d'inspection filtrage (PIF), à la séparation physique des flux et à l'achat de détecteurs de traces d'explosifs.

Le renforcement des mesures (doublement des personnels dédiés à leur mise en œuvre) à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, a conduit à la hausse particulièrement rapide des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport, qui sont passées de 173,7 millions d'euros en 2002 à

283,8 millions d'euros en 2004, soit une hausse de 63,4 %. Elles se sont élevées à 374,2 millions d'euros en 2007 contre 349,2 millions d'euros en 2006. Ces dépenses sont constituées notamment de charges de sous-traitance (218 millions d'euros), de charges de personnel (40,4 millions d'euros) et de charges d'amortissements des immobilisations (39,3 millions d'euros).

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

Financement de l'activité de sûreté

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

Le tarif de la taxe est arrêté par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, dans la limite d'un plafond fixé par le Code général des impôts pour le système aéroportuaire parisien (depuis le 1^{er} janvier 2007, le plafond est de 9,50 euros par passager et de 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier). Ce tarif est fonction du besoin de financement de chaque aéroport, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur et de l'évolution prévisible des coûts. Aéroports de Paris est donc étroitement associé à la préparation de la décision ministérielle concernant les tarifs applicables sur les aéroports qu'il exploite. Pour ce faire, Aéroports de Paris fournit aux ministres chargés de l'aviation et du budget les données relatives notamment aux coûts exposés, pour l'année en cours, l'année précédente et les années suivantes, et nécessaires à la fixation du taux de la taxe. L'administration notifie ensuite à Aéroports de Paris les données retenues pour la fixation du taux de la taxe.

La taxe d'aéroport doit permettre de financer les coûts exposés par Aéroports de Paris dans le cadre de l'exercice des missions de sûreté qui lui incombent, y compris la rémunération des actifs immobilisés à ce titre. Il en résulte que les activités de sécurité et de

sûreté ne peuvent être ni bénéficiaires ni déficitaires (le "bénéfice" ou le "déficit" cumulés enregistrés pour les activités financées par la taxe d'aéroport sont pris en compte pour la fixation du taux de la taxe des années suivantes).

A compter du 1^{er} janvier 2007, la taxe d'aéroport s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier. Ces taux restent inchangés en 2008. Par ailleurs, une majoration de la taxe d'aéroport, de 0,88 euros par passager départ, est entrée en application le 1^{er} janvier 2008. Son produit alimente le budget de l'Etat afin que celui-ci participe au financement des missions régaliennes sur les petits aéroports du territoire français (plates-formes dont le trafic annuel est inférieur à 2,2 millions de passagers).

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

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

Description générale de l'activité commerciale

Au cœur de la dynamique de développement du Groupe, les activités commerciales contribuent à la performance économique et à l'attractivité de l'image de marque de ses installations. En effet, les commerces jouent un rôle de premier plan parmi les services rendus aux passagers dans les aéroports. Aéroports de Paris intervient à ce titre en tant qu'aménageur, promoteur et gestionnaire de zones et d'activités commerciales.

Au sein d'un aéroport, certaines des activités commerciales sont exploitées en zone publique et le reste en zone réservée. La zone publique désigne toute partie de l'aéroport ouverte au grand public, c'est-à-dire la zone en amont des filtres de contrôle dans les aérogares et celle qui se situe au cœur des infrastructures de transport (gares TGV/RER, Orlyval, réseau routier). Toute personne, voyageur ou non-voyageur, peut effectuer des achats dans les boutiques implantées en zone publique, mais ces boutiques ne peuvent pas proposer de produits en "duty free" (vente hors taxe). A l'inverse, la zone réservée (également appelée "zone sous douane", même si, formellement, elle inclut également des espaces (notamment la zone "Schengen")⁶⁹ qui ne donnent plus lieu au passage de la douane) correspond à la partie de l'aérogare située au-delà des différents filtres de contrôles (douanes, police aux frontières, postes d'inspection-filtrage) au sein de laquelle les passagers des vols internationaux à destination de tous les pays hors Union européenne, ou à destination des DOM TOM, peuvent acheter des produits en duty free.

⁶⁹ Zone accueillant les vols en provenance et à destination des pays de l'Union européenne ayant ratifié les accords de Schengen du 14 juin 1985 et du 14 juin 1990.

Les boutiques, bars, restaurants et autres services marchands payants sont exploités par des tiers, qui sont actuellement titulaires d'autorisations d'occupation temporaire du domaine public, ayant vocation à être remplacées par des baux civils contractés avec Aéroports de Paris (voir ci-dessous), à la suite du déclassement des biens d'Aéroports de Paris opéré par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Les gestionnaires de ces commerces versent à Aéroports de Paris un loyer dont une part est assise sur le chiffre d'affaires de l'activité considérée. Pour Aéroports de Paris, les revenus tirés des activités commerciales sont en conséquence fortement liés au chiffre d'affaires brut réalisé en caisse par les exploitants des 322 espaces commerciaux actifs (boutiques, bars et restaurants) présents dans les aéroports.

L'offre commerciale proposée dans les aéroports d'Aéroports de Paris est organisée autour de quatre catégories : le cœur de l'offre que représentent les alcools, tabac, parfums, cosmétique et gastronomie (groupe Hachette, Société de Distribution Aéroportuaire et Dufry), le luxe avec les plus grandes marques

françaises du secteur (Cartier, Hermès), le service avec la presse (Relay) et la photo, vidéo, son (Virgin), et enfin la diversification que sont les offres de bijoux, lunettes, accessoires, cadeaux, objets pour enfants, souvenirs des musées.

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

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des redevances perçues par Aéroports de Paris au titre des activités commerciales en 2007, par type de produit ou de service, avant éliminations inter-segments et consolidation de la co-entreprise Société de Distribution Aéroportuaire.

En millions d'euros	31/12/07	31/12/06	2007 / 2006
Boutiques sous douane	146,5	130,3	+ 12,5 %
Boutiques zone publique	9,1	9,4	- 2,8 %
Bars et restaurants	23,6	20,8	+ 13,5 %
Publicité	17,6	17,8	- 1,4 %
Banques et change	12,4	14,0	- 11,3 %
Loueurs	11,9	12,1	- 2,0 %
Autres	8,8	6,3	+ 39,8 %
Total	230,0	210,8	+ 9,1 %

Stratégie en matière d'activité commerciale

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

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

Ce constat a conduit Aéroports de Paris à mettre en place à partir de 2006 un plan d'extension des surfaces commerciales visant une augmentation entre la référence 2004 (dernière année avant les grands travaux de rénovation de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle) et 2010 de 30 % des surfaces de commerces, bars et restaurants, comportant une augmentation de plus de 40 % des surfaces de boutiques sous douane en zone internationale.

Ce plan a depuis été revu à la hausse, notamment s'agissant des surfaces de boutiques sous douane en zone internationale, qui sont les plus intéressantes d'un point de vue économique pour Aéroports de Paris. grâce à l'optimisation des flux de passagers qui permet

Les surfaces commerciales se détaillent comme suit :

En m ²	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Boutiques en zone internationale	10 581	9 177	9 407	14 355	17 222	18 058	18 123
Boutiques en zone Schengen	2 518	2 698	2 828	2 955	3 719	3 948	4 694
Boutiques en zone publique	3 976	3 912	4 062	4 462	4 890	4 890	4 890
Bars et restaurants	20 096	18 518	18 724	20 693	22 173	22 173	22 173
Total	37 171	34 305	35 021	42 466	48 004	49 069	49 880

de dégager plus d'espace pour les surfaces commerciales en zone internationale. Il est désormais prévu que ces surfaces augmenteront d'environ 70% entre 2004 et 2010. Cette hausse plus importante que celle initialement prévue lors de l'introduction en bourse ne nécessitera pas d'investissement supplémentaire significatif car l'investissement réalisé pour la mise en service d'une boutique est sensiblement le même qu'il s'agisse d'une boutique en zone publique ou en zone internationale.

Comme illustré par ce tableau, l'essentiel de l'accroissement des surfaces de vente intervient au cours des années 2007 et 2008, au moment de la mise en service des nouvelles installations et de l'achèvement des réhabilitations en cours.

Le plan de développement des surfaces commerciales prévoit la refonte complète des zones commerciales des terminaux CDG 2A, CDG 2E, CDG 1 et CDG 3 à Paris-Charles de Gaulle. Sur l'aéroport de Paris-Orly, la transformation en profondeur de la zone commerciale du terminal sud sera entreprise et les opportunités d'ouverture de kiosques de vente seront multipliées dans les terminaux (passage de 880 m² aujourd'hui à 2 200 m² de surface commerciale en 2009).

En 2007, près de 7 500 m² de boutiques, bars et restaurants ont été ouverts, dont environ 5 000 m² de boutiques en zone internationale. Outre l'ouverture le 27 juin de la Galerie Parisienne dont la surface commerciale s'élève à 3 200 m², auxquels s'ajoutent 1 400 m² de bars et restaurants, l'année 2007 a été marquée par l'ouverture d'une première tranche de commerces dans l'aérogare d'Orly Sud et par la réouverture de la quasi-totalité de la zone commerciale du corps central du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à échéance de la mise en service du deuxième quart rénové de cette aérogare. Une fois sa réhabilitation achevée, le terminal 1 comportera 3 400 m² de commerces.

En 2008, Aéroports de Paris prévoit d'ouvrir plus de 5 500 m² de boutiques, bars et restaurants. Au terminal 2A, les réaménagements engagés doubleront la surface commerciale d'ici la fin de 2008, avec une galerie commerciale de plus de 1 500 m². La jetée d'embarquement du terminal 2E, qui rouvrira en mars, comptera 3 200 m² de surfaces de vente. Enfin, la galerie commerciale de la zone internationale d'Orly Sud continuera sa mise en service progressive.

Ces extensions de surfaces commerciales permettront de faire passer le ratio de m² de surfaces de boutiques par million de passagers (exprimé en capacité nominale au départ pour l'ensemble des terminaux dédiés au trafic international) de 519 m² / million de passagers en 2004 à environ 650 m² / million de passagers en 2010 pour les zones internationales, soit une amélioration de plus de 25 % de la densité commerciale sous douane. A fin 2007, la densité s'élève à 556 m² / million de passagers.

L'extension des surfaces de vente est facilitée depuis que la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports⁷⁰ exempte

d'autorisation préfectorale préalable (ou "autorisation d'exploitation commerciale") les "magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports", ce qui allège significativement les procédures d'ouverture de surfaces commerciales situées en zone réservée.

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

a titre d'illustration, les points de vente alcools-gastronomie et parfums du hall 1 d'Orly Ouest ont été rassemblés en un magasin unique, agrandi et placé de manière centrale, à l'entrée de la salle d'embarquement. De même, les circulations des passagers au sein de la nouvelle jetée du terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle ont été étudiées afin d'améliorer l'exposition des passagers aux commerces.

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

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

Le choix des enseignes sera par ailleurs mieux différencié entre les terminaux pour prendre en compte la clientèle particulière de chacune des aérogares : on trouvera ainsi des produits haut de gamme ou de luxe pour la clientèle internationale autre qu'européenne (passagers japonais, chinois, ou américains par exemple), tandis que l'offre sera plus diversifiée et accessible dans les terminaux à clientèle essentiellement française ou européenne. Certaines enseignes viseront à offrir un traitement différencié par sexe, âge, ou catégorie socioprofes-

⁷⁰ Qui a modifié l'article L. 720-5 du Code de commerce

sionnelle, afin de mieux répondre aux attentes diverses des passagers et stimuler les comportements d'achat. La reconstruction de la jetée du terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle dont l'ouverture est prévue fin mars 2008 s'est accompagnée d'une refonte complète de l'offre commerciale avec l'arrivée de marques de luxe et de grands noms de la gastronomie et de la restauration.

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

pour y parvenir, un ensemble coordonné de mesures est mis en œuvre, le long du parcours du voyageur, depuis l'arrivée à l'aéroport (orientation vers les parkings automobiles, fluidification du trafic véhicules devant les terminaux), jusqu'à l'embarquement (affectation des portes d'embarquement optimisée par rapport à l'offre commerciale environnante en fonction de la destination du vol). Ces mesures visent également à mieux informer le passager, de façon à diminuer le stress lié au voyage, grâce à la diffusion d'une information temps - distance précise et actualisée, et à le sensibiliser à l'offre commerciale (plans de zones, signalétique).

- *la perception du positionnement prix de l'offre commerciale et la fidélisation de la clientèle.* Le positionnement prix des boutiques et commerces d'Aéroports de Paris bénéficie du nom de Paris, directement évocateur du luxe et de la qualité à la française. Cette image haut de gamme crée une attente naturelle chez les passagers internationaux et a incontestablement permis à Aéroports de Paris de résister à la pression sur les prix à la suite de la suppression du duty free intra-européen le 1^{er} juillet 1999. Aéroports de Paris a réussi à compenser le manque à gagner afférent grâce à la croissance du trafic, au développement des surfaces commerciales et à une meilleure diversification des offres.

Aéroports de Paris entend poursuivre l'amélioration de la perception du rapport qualité - prix, notamment pour les segments de clientèle européenne et moyen-courrier, qui recherchent des produits plus accessibles et de consommation courante. Pour ces passagers, Aéroports de Paris diversifie l'offre avec des enseignes telles que l'Occitane, Swarovsky, Gérard Darel, Swatch, Cécile et Jeanne, etc. et met en œuvre un important effort de relations publiques et d'animations dans les points de vente.

Aspects contractuels de l'activité commerciale

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

La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports a prévu le déclassement, à la date de transformation d'Aéroports de Paris en société, des biens d'Aéroports de Paris qui ne constituent désormais plus des biens du domaine public. La présence d'AOT n'est donc plus justifiée. Néanmoins, la loi du 20 avril 2005 a expressément prévu que les AOT accordées antérieurement à la transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme demeureraient en vigueur sous leur régime juridique d'origine jusqu'à leur date d'échéance normale. Afin de se préparer à cette échéance et pour toutes les nouvelles mises à disposition de surfaces commerciales, Aéroports de Paris a procédé à l'élaboration de modèles de baux, soumis au droit privé, et ayant vocation à se substituer, dans le cadre de toute nouvelle mise à disposition de biens, à l'ancien système d'AOT. Deux catégories de contrats-types de droit privé ont ainsi été élaborées :

- *des baux civils*, dont un modèle a été conçu spécialement pour les boutiques et un autre pour tout autre type d'occupation par des tiers de locaux situés dans la zone correspondant aux terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public (zone aéroportuaire), notamment en aéroports. Dans le cadre de ces contrats, les durées d'occupation proposées par la Société seront en principe de cinq ans pour les boutiques et de dix ans pour les services tels que la restauration. Dans un souci de continuité, ces modèles prévoient par ailleurs que le loyer perçu par Aéroports de Paris comportera une partie fixe indexée sur l'évolution de l'indice du coût de la construction publié par l'INSEE d'une part et une partie variable correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires assortie d'un minimum garanti d'autre part ,

- *des baux commerciaux*, qui ont été élaborés pour les occupations exclusivement en dehors de la zone affectée au service public aéroportuaire. D'une durée de 9 ans, ils sont résiliables conformément aux dispositions du Code de commerce. Ces contrats prévoient que le loyer perçu par la Société sera divisé en deux parties : un loyer fixe minimum garanti indexé sur l'évolution de l'indice du coût de la construction publié par l'INSEE d'une part, et un loyer variable additionnel correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires d'autre part.

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

Dans un souci constant d'amélioration de la satisfaction passagers et des prestations offertes à ses clients, Aéroports de Paris a mis en place de nouveaux services, notamment dans les domaines de l'information, de l'accueil et du confort ainsi que de la facilitation passagers. Ces nouveaux services aux voyageurs se composent de services marchands ou non marchands et comprennent également des e-services accessibles sur le site Internet de la Société, ou via des sites internet de partenaires.

- En matière d'*information des passagers*, ces services comprennent notamment :

- un serveur vocal interactif, le 3950, numéro unique d'information des passagers, proposant notamment 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. L'internaute peut actuellement y trouver des informations sur les horaires, les vols, les accès et également différents services proposés aux passagers, afin de mieux préparer son voyage. Les passagers peuvent aussi y profiter d'offres commerciales exclusives,
- un magazine "consommateur", Aéroports de Paris Magazine, offrant des informations sur Paris, mais aussi sur l'actualité d'Aéroports de Paris et ses coulisses ainsi que des informations promotionnelles sur l'offre commerciale et les services aux passagers dans les terminaux. Publié à raison de dix numéros par an et diffusé à 300 000 exemplaires, il est proposé aux passagers dans l'ensemble des salles d'embarquement sur les plates-formes du Groupe,
- une chaîne de télévision dédiée, AEO, diffusée sur 203 écrans et qui a pour vocation d'informer et de divertir les passagers avec des programmes courts et bilingues, et
- des guides d'informations pratiques mis à disposition des passagers dans les terminaux.

- 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,

- des aires de jeux pour les enfants (partenariat avec la chaîne de télévision Gulli) et par ailleurs des espaces de jeux vidéo (partenariat avec Sony-Play Station),
- de nouveaux espaces de travail avec PC 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, la création d'espaces de repos avec des sièges semi-inclinés,
- depuis 2003, l'opération "gilets oranges", qui est destinée à renforcer l'accueil et à faciliter l'évolution des passagers dans tous les terminaux. Pendant l'été, des jeunes ont été mobilisés pour accueillir, informer, orienter et aider les passagers.

- En matière de *facilitation*, l'offre Aéroports de Paris s'est également étendue récemment avec :

- le lancement d'un service de parking proposant des places réservées proches des entrées d'aérogares, "Parking Premium", avec la possibilité de réserver en ligne. Ce service permet aux passagers d'être certains d'avoir une place disponible à toute heure et permet de gagner de précieuses minutes sur le parcours passager,
- l'information sur les vols pendant son trajet, grâce à l'envoi de SMS sur les téléphones portables des clients ayant souscrit à ce service,

- En matière de *télécommunications*, de services de téléphonie et de transmission de données, dans l'ensemble des terminaux de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, une offre en publiphonie est disponible, des bornes Internet ont été installées et Hub télécom, filiale d'Aéroports de Paris, a déployé un réseau Wifi permettant au grand public de se connecter à Internet sans fil.

6.3.2.10. Prestations industrielles

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

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

- *la production et la fourniture de chaleur à des fins de chauffage*, grâce à des installations thermiques et à des réseaux de distribution d'eau chaude. Aéroports de Paris fournit l'essentiel des besoins en chauffage des entreprises implantées sur ses plates-formes, même si quelques entreprises disposent de leurs propres chaudières alimentées au gaz. Aéroports de Paris utilise le gaz pour plus de 90 % de ses besoins en chaleur, la proportion se monte à 100 % sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. A Paris-Orly, 10 % des besoins sont en complément assurés à partir de l'usine d'incinération du marché d'intérêt national de Rungis,

- *la production et la fourniture de froid pour la climatisation* des installations, grâce à des centrales frigorifiques (alimentées à l'électricité) et à des réseaux de distribution d'eau glacée. A Paris-Orly, Aéroports de Paris n'a que très peu de clients externes pour cette activité. A Paris-Charles de Gaulle, le Groupe fournit également cette prestation aux utilisateurs externes, même s'il est difficile d'estimer la part de marché d'Aéroports de Paris sur la plate-forme, les entreprises concernées pouvant disposer de leurs propres installations de climatisation,
- *la fourniture d'eau potable et la collecte des eaux usées*⁷¹. A l'exception des installations d'Air France Industries en zone nord de l'aéroport de Paris-Orly, Aéroports de Paris assure la totalité des besoins en eau potable des plates-formes. L'eau est achetée à La Lyonnaise des Eaux et à Véolia Eau,
- *la collecte des déchets sur les plates-formes*⁷². Aéroports de Paris assure l'essentiel de cette collecte sur ses plates-formes, avec quelques exceptions s'agissant de déchets spécialisés,
- *l'alimentation en courant électrique*. Aéroports de Paris, qui dispose de son propre réseau pour alimenter ses installations aéroportuaires, fournit également de l'électricité à certains locataires, notamment à l'intérieur des terminaux passagers (boutiques, bureaux des compagnies aériennes). L'essentiel de l'électricité consommée sur les plates-formes est achetée à l'extérieur (pour l'essentiel auprès de Endesa France depuis novembre 2006, avec à partir de 2008 une fourniture à la marge de la part de Atel et Poweo), même si Aéroports de Paris dispose d'une certaine capacité de production pour pouvoir secourir immédiatement les installations aéronautiques en cas de panne.

En 2007, le chiffre d'affaires externe réalisé pour les prestations industrielles rendues par Aéroports de Paris a atteint 69,2 millions d'euros (contre 68,8 millions d'euros en 2006), dont 50,4 millions d'euros pour Paris-Charles de Gaulle et 13,6 millions d'euros pour Paris-Orly.

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

Sur cette plate-forme, le volume de chauffage produit et fourni en 2007 a atteint 300 GWh (contre 314 GWh en 2006) et le volume de froid 111 GWh (contre 119 en 2006), soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 100 000 habitants. Un peu plus de 2,3 millions de m³ d'eau potable ont été fournis en 2007 (inchangé par rapport à 2006) et le volume de déchets récupérés et traités en 2007 a atteint près de 43 000 tonnes, (42 000 en 2006), soit l'équivalent des déchets produits par une ville de 95 000 habitants. En 2006, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

a finalisé les travaux d'une nouvelle chaufferie (la "CFEbis"), ces équipements visant à accompagner le développement de la plate-forme vers l'est.

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

Sur cette plate-forme, le volume de chauffage produit et fourni en 2007 a atteint 130 GWh, contre 136 GWh en 2006, et le volume de froid 18 GWh, contre 24 GWh en 2006. Environ 588 000 m³ d'eau potable ont été fournis en 2007, contre 661 000 m³ en 2006, et le volume de déchets récupérés et traités en 2007 a atteint 13 900 tonnes, contre 13 200 tonnes en 2006. En 2006, l'aéroport de Paris-Orly a notamment modernisé son réseau de chauffage, avec le remplacement des chaudières et des échangeurs sur 3 des 4 réseaux de la plate-forme, permettant de passer d'un réseau d'eau surchauffée à un réseau basse température. En 2007, il a modernisé sa production frigorifique avec le remplacement de 2 groupes froid de puissance unitaire 5 MW, la puissance totale installée étant de 16 MW.

6.3.3. Activités en matière immobilière

Regroupées en 2003 au sein d'une nouvelle direction de l'immobilier, compétente pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et au sein de la direction de l'aéroport de Paris-Le Bourget, les activités immobilières hors aérogares sont un axe stratégique de développement et sont appelées à devenir à moyen terme une source complémentaire de croissance pour le Groupe. Aéroports de Paris, en tant que propriétaire foncier et aménageur, procède aux investissements d'aménagement et de viabilisation de terrains mis ensuite à la disposition d'investisseurs ou d'utilisateurs moyennant le paiement d'un loyer. Aéroports de Paris intervient également en tant que développeur et réalise des programmes immobiliers destinés à ses besoins propres ainsi qu'aux entreprises désireuses de s'implanter ou de s'étendre sur les plates-formes. En tant que propriétaire immobilier, Aéroports de Paris assure la gestion (leasing, réhabilitation, modernisation) de ses actifs. Aéroports de Paris, propose par ailleurs des services de "facility management" (dépannage, gardiennage, nettoyage, courrier).

Aéroports de Paris fournit des prestations immobilières à environ 670 clients externes, dont les principaux sont Air France-KLM, FedEx, GMD-WFS, La Poste, Servair-Acna, le parc des expositions de Paris-Le Bourget, HSBC, Sogaris et le groupe Accor.

Les revenus du segment immobilier du Groupe se sont élevés à 194,2 millions d'euros en 2007, en hausse de 10,5 % par rapport à 2006. 65,5 % sont issus des loyers externes payés par des tiers, 26,2 % des loyers internes au Groupe (dont les loyers payés à Aéroports de Paris SA par les filiales du Groupe, pour 5,1 millions d'euros), et 8,3 % des charges locatives refacturées et d'autres recettes.

⁷¹ Voir paragraphe 6.7.1.3. "L'eau"

⁷² Voir paragraphe 6.7.1.4. "Les déchets"

6.3.3.1. Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière

Le domaine foncier total d'Aéroports de Paris comprend 6 686 hectares, dont 4 606 hectares, soit 69 %, sont exclusivement réservés aux activités aéronautiques du Groupe, 851 hectares soit 13 % sont inexploitable du fait de fortes contraintes d'urbanisme et aéronautiques et 1 229 hectares, soit 18 %, représentent le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière qui se décompose comme suit :

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

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

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

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

6.3.3.2. Les terrains loués à des tiers

Les recettes tirées des locations de terrains à des tiers ont représenté 69,6 millions d'euros en 2007, en hausse de 12,6 % par rapport à 2006, ce qui représente environ 35,8 % des revenus du segment immobilier. Les 544 hectares de terrains loués à des tiers se répartissent comme suit :

- environ 289 hectares servent d'assiette à des bâtiments d'activité en lien avec l'aéroportuaire comme les hangars avions, les gares de fret et l'aviation générale ou d'affaires. 182 hectares se situent à Paris-Charles de Gaulle, 30 hectares à Paris-Orly, 43 hectares à Paris-Le Bourget et 34 hectares sur les aérodromes d'aviation générale. Ces dernières surfaces étant occupées par les aéroclubs et l'aviation de loisir, les tarifs de location de ces terrains sont très en deçà de ceux des terrains d'assiette du reste de ce segment. L'année 2007 a été essentiellement marquée par la mise en location de terrains sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, correspondant à l'activité matériel d'embarcation d'Air France-KLM (1,8 hectare) et sur la plate forme de Paris-Orly, la mise à disposition de 2 hectares supplémentaires pour Air France-KLM dans la zone industrielle nord,

- environ 160 hectares accueillent des produits d'immobilier d'affaires ou d'entreprises de type tertiaire, industriel ou d'activité. Par localisation, 85 hectares de ces terrains sont situés à Paris-Charles de Gaulle et 75 à Paris-Orly. L'année 2007 a été marquée sur la plate forme de Paris-Orly par la mise à disposition d'une parcelle de stationnement de bus d'un hectare pour la société Visual,

- environ 95 hectares sont consacrés à des lieux de vie (hôtels, commerces et services, équipements publics, services publics, parc d'exposition du Bourget). 19 hectares de ces terrains sont situés à Paris-Charles de Gaulle, 21 à Paris-Orly, 47 à Paris-Le Bourget et 8 sur les aérodromes d'aviation générale. Sur les aérodromes d'aviation générale, les 8 hectares loués correspondent à l'implantation d'un karting (Racing Electronic) à Pontoise en 2007.

6.3.3.3. Bâtiments loués

Les loyers tirés de la location à des tiers de bâtiments représentent 57,6 millions d'euros en 2007, en hausse de 6,9 % par rapport à 2006, ce qui représente 29,7 % des revenus du segment immobilier.

Au 31 décembre 2007, le patrimoine bâti propriété d'Aéroports de Paris se composait de 1 160 250 m² de surfaces hors œuvres nets (SHON) correspondant à 1 060 664 m² de surface utile totale. Après déduction des surfaces des parties communes non facturées (environ 7 500 m²) et des surfaces des bâtiments obsolètes (un peu plus de 104 073 m²), les surfaces utiles commercialisables représentent 949 078 m². Sur ce dernier total, Aéroports de Paris occupe 169 956 m² utiles pour ses besoins propres. Le solde, soit 779 122 m², est destiné à être loué à des tiers. Sur ce solde, le taux d'occupation des tiers était de 89,5 % au 31 décembre 2007, soit 697 556 m² effectivement loués. Ces bâtiments loués à des tiers se répartissent de la façon suivante :

- environ 70 % de bâtiments en lien avec l'aéroportuaire : il s'agit essentiellement de hangars pour les activités de maintenance avion (44 % des surfaces louées), des locaux destinés au fret (23 % des surfaces) ou de locaux destinés à l'activité aéroportuaire (3 % des surfaces) ;
- environ 30 % de bâtiments : des bureaux (13 % des surfaces louées), des locaux de logistique, transport et transit (8 % des surfaces), des locaux d'activités et industriels (8 %) et des lieux de vie (1 % des surfaces).

Aéroports de Paris a affiné en juin 2007 le classement de son patrimoine entre l'immobilier aéroportuaire et l'immobilier de diversification. Tout ce qui pourrait indifféremment être logé à l'extérieur de la plate-forme est par nature de la diversification. Précédemment, la classification était basée sur la nature des clients. Cet ajustement a entraîné un transfert de 9 % des bâtiments par Aéroports de Paris de l'immobilier aéroportuaire vers la diversification.

En 2007, les surfaces utiles se répartissent comme suit :

	Immobilier aéroportuaire	Immobilier de diversification
Paris-Charles de Gaulle	72 %	28 %
Paris-Orly	71 %	29 %
Paris-Le Bourget	65 %	35 %

Les surfaces de bâtiments louées à des tiers sont en augmentation de 21 500 m² par rapport à 2006. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 22 600 m² ont été loués pour la nouvelle gare de fret. Sur la plate-forme de Paris-Le Bourget, les surfaces de bâtiment louées à des tiers diminuent de 1 873 m².

6.3.3.4. Stratégie de l'activité immobilière

Le patrimoine existant, la localisation des plates-formes, la qualité des dessertes par le transport terrestre et le rôle moteur des aéroports dans l'aménagement régional et le développement économique national représentent des opportunités de valorisation de l'activité immobilière d'Aéroports de Paris. En effet une localisation sur un aéroport procure un avantage concurrentiel pour certaines entreprises pour lesquelles la réactivité et la rapidité d'acheminement sont essentielles ou pour les entreprises internationales ayant besoin d'un accès facile à leurs clients, fournisseurs ou établissements dans le monde entier.

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

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

- un développement harmonieux et spécifique de chacune des plates-formes et une densification des emprises aéroportuaires dans le cadre d'une vision d'aménageur déclinée sur les différents quartiers suivant l'identité de chacune des plates-formes,
- une approche marketing et tarifaire adaptée à la diversité de l'offre et à la typologie des produits et des marchés visés : loisirs et services, activités industrielles et logistiques, activités tertiaires, activités aéroportuaires,
- une offre de services et de produits à valeur ajoutée favorisant l'efficacité et la compétitivité des entreprises qui choisissent de s'implanter sur les plates-formes : centres d'affaires, complexes hôteliers, commerces, restaurants, services, centres de loisirs,

- l'optimisation des risques et des engagements financiers.

Sur la période 2006-2010, le Groupe a annoncé vouloir aménager, viabiliser et ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares, qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette (SHON) de plus de 315 000 m² dont environ 150 000 m² à Paris-Charles de Gaulle, 150 000 m² à Paris-Orly et 15 000 m² à Paris-Le Bourget. Sur ces 60 hectares, environ 30 hectares devraient accueillir des produits de type aéroportuaires (pour une surface SHON d'environ 85 000 m²) et les 30 autres hectares accueilleraient des produits de type de diversification (pour une surface SHON d'environ 230 000 m²).

Sur ce programme de développement 2006-2010, le bilan d'étape suivant sur la période 2006-2007 peut être fait :

- 154 946 m² SHON (soit 49 % de l'objectif) représentant 40,6 hectares (soit 67 % de l'objectif) ont déjà été réalisés,
- les investissements correspondant à ces surfaces s'élèvent à 192,6 millions d'euros financés à hauteur de 31,1 millions d'euros par Aéroports de Paris et de 161,5 millions d'euros par des tiers.

En 2007, Aéroports de Paris a investi 17,3 millions d'euros pour le développement immobilier (16,4 millions d'euros en 2006) correspondant pour l'essentiel aux constructions des deux nouvelles gares de fret sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly et au lancement de l'extension des installations de tri FedEx à Charles de Gaulle.

Par ailleurs, d'autres projets sont en cours de réalisation :

- sous maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris : l'extension des bâtiments FedEx pour 32 750 m² SHON et la Gare de Fret d'Orly pour 14 700 m² SHON,
- sous maîtrise d'ouvrage de tiers sur des terrains loués par Aéroports de Paris : le hangar Air France-KLM A380 (phase 1) pour 26 000 m² SHON et la base handling de Servair Acna (phase 2) pour 8 400 m² SHON.

A la lumière des résultats obtenus et des projets en cours de développement, l'objectif d'aménager, de viabiliser et d'ouvrir à la commercialisation environ 60 hectares, qui pourront accueillir des bâtiments d'une surface hors œuvre nette de plus de 315 000 m² est maintenu.

Le Groupe estime que la construction de ces immeubles représentera un coût d'investissement total d'environ 712 millions d'euros. Par rapport à 2006, l'estimation du coût de ce programme de développement a augmenté puisqu'il avait été estimé à 643 millions d'euros. Cette augmentation prend en compte la nature des produits qui seront développés, notamment l'extension d'un hôtel à Paris-Charles de Gaulle et l'extension des bâtiments FedEx.

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

Les produits tels que des bureaux, des hôtels, des services ou locaux d'activité, pourront faire l'objet de partenariats avec Aéroports de Paris, dans des proportions variables.

Sur le total des 315 000 m² évoqués ci-dessus, Aéroports de Paris envisage de construire lui-même environ 78 000 m², tandis que les 237 000 m² restant seraient construits par des promoteurs et des investisseurs extérieurs à Aéroports de Paris, avec, le cas échéant, en fonction des opportunités et optimisations financières, une participation d'Aéroports de Paris.

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

Le Groupe Aéroports de Paris a par conséquent réactualisé son plan d'investissement immobilier. Sur la période 2008-2012, celui-ci est désormais estimé à 340 millions d'euros, y compris les investissements en immobilier dit de diversification après 2010.

Compte tenu des sommes déjà engagées sur la période 2006-2007, cette prévision précédente de 164 millions d'euros pour la période 2006-2010 a été recalée à 246 millions d'euros. Cette augmentation de budget est principalement justifiée par le financement en fonds propres :

- de l'extension des installations de FedEx, prévue initialement en financement partenarial et dont le volume d'investissement a par ailleurs doublé,
- du projet Cœur d'Orly pour un périmètre de travaux équivalent, mais correspondant à une augmentation de la part d'investissement d'Aéroports de Paris dans l'ensemble du programme immobilier,
- des opérations nouvelles qui seront livrées après 2010.

Sur la seconde partie de la période, entre 2011 et 2012, les investissements correspondent principalement à :

- l'aménagement et au développement du projet Cœur d'Orly,
- la construction d'un entrepôt de fret,
- la construction d'un bâtiment de bureaux à Roissy-pôle prévu en financement partenarial,

- la construction d'un nouveau centre informatique sur la plate forme de Paris-Charles de Gaulle,
- l'aménagement d'Aéroville, centre de commerces et de services.

Afin d'atteindre ses objectifs et réaliser des projets adaptés aux demandes du marché, Aéroports de Paris a entrepris en 2007 d'approfondir une politique de partenariats avec de grands utilisateurs ou de grands opérateurs immobiliers français.

A ce titre, l'opération Cœur d'Orly consistant à développer un quartier d'affaires sur 13,5 hectares dans un premier temps devrait être réalisée conjointement avec les promoteurs-investisseurs Altarea et Foncière des Régions, désignés fin décembre 2007 à l'issue d'une consultation de plusieurs promoteurs-investisseurs. Cette opération devrait se concrétiser courant 2008 par la création de sociétés de développement détenues à parité entre d'une part Aéroports de Paris et d'autre part les sociétés Altarea et Foncière des Régions. Ces sociétés ont vocation à être spécialisées selon la nature des immeubles (bureaux ou commerce). Les actionnaires des sociétés sont liés par un protocole d'accord et un pacte d'actionnaire régissant leurs droits et obligations qui ont été signés le 10 mars 2008.

La plate-forme de Paris-Charles de Gaulle

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

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

Pour y parvenir, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle envisage à l'horizon 2010 d'avoir développé 36 hectares. 150 000 m² de SHON devraient être construits d'ici à 2010, dont un peu moins de 70 000 m² de fret, maintenance avions et autres activités liées à l'aéroportuaire, environ 72 000 m² de bureaux et locaux industriels et près de 8 000 m² d'équipements publics et de locaux de loisirs.

Six quartiers prioritaires de développement ont été identifiés pour l'immobilier à Paris-Charles de Gaulle : Quartier Fret, Roissy Centre, Quartier Porte Ouest, Roissy Pôle, Quartier Support, Quartier Fret, Maintenance et Fret Express.

Le développement est déjà engagé sur plusieurs de ces quartiers. Le quartier Support accueille la nouvelle unité de catering de Servair et la nouvelle unité d'armement avion d'Acna et également le centre de maintenance du hub d'Air France-KLM. Le quartier Fret, Maintenance et Fret Express accueille le hangar A380 d'Air France-KLM, une résidence hôtelière sociale sur un terrain de 1,5 hectare et l'extension des installations FedEx. Dans le quartier Roissy Pôle est implantée la nouvelle cité des personnels navigants d'Air France.

Au total, en 2007, Aéroports de Paris a mis en location à des tiers 1,8 hectare de terrains sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

S'agissant des bâtiments à construire par Aéroports de Paris, l'année 2007 a été marquée par la mise en service de la nouvelle gare de fret en juillet, d'une surface de 22 600 m², qui vise à répondre à la forte demande des opérateurs.

D'autre part, pour faire face à l'augmentation du trafic fret express sur la plate-forme, FedEx et Aéroports de Paris ont pour projet l'extension du hubFedEx d'ici 2010. Cette convention signée le 28 septembre 2007 prévoit :

- la construction de 13 nouveaux postes avions "gros porteurs", dont les 5 premiers ont été livrés début 2007, 4 autres devant être livrés en 2009 et les 4 derniers en 2010,
- l'extension des bâtiments, correspondant à la création de 32 700 m² de SHON ayant pour objet l'agrandissement du bâtiment du tri, la création d'un dispositif de réception des colis, la reconfiguration du dispositif d'accueil des camions et la création de bureaux. Les nouveaux bâtiments doivent être mis en service en 2009. L'aménagement de parkings et d'aires à matériel est également prévu.

Aéroports de Paris construit ces ouvrages et en est propriétaire, et les loue à Fedex dans le cadre de baux civils ou de baux commerciaux, selon la nature et la localisation des ouvrages.

D'autre part, Aéroports de Paris et son partenaire Unibail continuent les études et mènent les procédures en vue de la construction d'"Aéroville", un centre de commerces et de services situé à cheval sur les deux communes de Tremblay-en-France et de Roissy-en-France, qui vise à satisfaire les besoins des 80 000 personnes employées sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. Ce projet est développé par Unibail, qui construira et exploitera le centre de commerces et de services sur un terrain de 10 hectares loué par Aéroports de Paris. La promesse de bail a été signée entre Aéroports de Paris et Unibail le 4 août 2006. Après la révision simplifiée des plans d'occupation des sols des deux communes d'assise, intervenue en 2007, la demande d'autorisation commerciale du projet est en cours d'instruction. L'ouverture du centre de commerces et de services interviendra au-delà de 2010.

La plate-forme de Paris-Orly

L'aéroport de Paris-Orly dispose de nombreux atouts que la plate-forme peut valoriser dans son offre immobilière pour devenir d'ici à 15 ans un important pôle d'affaires au cœur du premier pôle d'activité au sud de Paris regroupant notamment le parc d'activités tertiaires Silic de Rungis, le marché d'intérêt national de Rungis, le centre commercial de Belle-Epine et la zone d'activités SENIA.

Dans cet environnement, la stratégie immobilière sur Paris-Orly vise à développer une offre de bureaux milieu et haut de gamme, tout en accompagnant les besoins de l'activité aéroportuaire. Pour y parvenir, Paris-Orly envisage à l'horizon 2010 de développer 18 hectares, sur lesquels 150 000 m² de SHON seront construits, dont environ 115 000 m² de bureaux, environ 20 000 m² de services et hôtels et environ 15 000 m² de bâtiments de fret.

Six quartiers prioritaires ont été identifiés au sein de l'emprise de Paris-Orly : Cœur d'Orly, Orlytech La Fraternelle, Quartier Sud Ouest, Quartier Fret, Quartier Pont de Rungis (quartier de maintenance aéronautique) et Quartier Est Villeneuve Le Roi.

Sur ces quartiers, Aéroports de Paris a entrepris la modernisation et la densification de l'immobilier de la plate-forme. L'année 2007 a ainsi vu le lancement du chantier de la nouvelle gare de fret banalisée, d'une surface de 14 700 m² SHON, qui vise à répondre à la forte demande des opérateurs. La date de mise en service est prévue pour la mi-2008. La gare de fret est presque totalement commercialisée.

L'implantation d'une unité d'environ 42 000 m² dédiée à Air France Industries (bâtiments de production et restaurants) dans le Quartier Est Villeneuve-le-Roi ainsi que la requalification de l'activité "moteurs" d'Air France dans le Quartier Pont de Rungis se poursuivent. La plate-forme industrielle courrier de Paris Sud, pour une surface de 35 000 m² SHON, sur un terrain de 9,5 hectares loué par La Poste a été inaugurée en septembre 2007 dans le quartier Orlytech La Fraternelle. Enfin, le quartier Sud Ouest sera ouvert à l'urbanisation en faveur d'activités de logistique.

L'opération immobilière la plus importante à Paris-Orly est celle de Cœur d'Orly, qui vise à réaliser, au centre de la plate-forme, un nouveau quartier d'affaires. L'objectif est de développer dans un premier temps un Rectangle de 13,5 ha qui comprendra des bureaux, un centre de congrès, un hôtel quatre étoiles et un pôle de commerces, services et de loisir.

Dans le cadre de la consultation de promoteur-investisseur lancée en mars 2007, pour cette première phase du projet, Aéroports de Paris a engagé des négociations exclusives avec le groupement Altaréa et Foncières des Régions sur un projet conçu par Jean-Michel Wilmotte en qualité d'architecte

coordonnateur et le paysagiste Philippe Thébaud. Le projet retenu prévoit d'unifier en un seul quartier les zones les plus attractives de la plate-forme aujourd'hui séparées par la route nationale N7, grâce à la création d'un pôle de vie.

Cœur d'Orly sera desservi par les moyens de transports en commun (RER C, Orlyval) et en particulier, par le projet de tramway Villejuif-Juvisy, déjà déclaré d'utilité publique, ainsi que le projet de nouvelle gare TGV sur la plate-forme aéroportuaire.

La première tranche (2008-2013) de ce Rectangle comporte 160 000 m² de bureaux, commerces et hôtel, dont 70 000 m² pourraient être livrés début 2011.

La stratégie de commercialisation visera à :

- positionner d'emblée ce nouveau quartier d'affaires comme un lieu de référence dans le paysage immobilier francilien, avec une offre tournée vers les grands utilisateurs (y compris pour les demandes supérieures à 30 000 m² SHON), notamment les groupes internationaux,
- atteindre dès 2011-2012 la masse critique bureaux suffisante permettant de développer une large offre de commerces et services, différenciant ce programme de ceux des concurrents (concept de "centre de marques", nombreux services de proximité...).

A ce stade le coût de cette première tranche est estimé à environ 450 millions d'euros (hors hôtel et centre de congrès). Aéroports de Paris envisage de co-investir pour moitié dans les fonds propres du projet de bureaux et commerces, aux cotés du partenaire constitué par le groupement Altaréa/Foncière des Régions. Les résultats de ces opérations reviendront pour moitié à Aéroports de Paris. Cet investissement est intégré dans le plan d'investissement présenté au paragraphe 5.2.3. "Principaux investissements planifiés" pour les années 2008 à 2010 uniquement. Au-delà, il est prévu que l'immobilier de diversification, dont fait partie le projet Cœur d'Orly, sorte du périmètre régulé.

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

Sur le site de Paris-Le Bourget, un programme de viabilisation en bordure nord-ouest et en bordure nord-est de l'aéroport est défini, sur lequel les premières opérations ont été lancées en 2007. La zone nord-ouest a pour vocation d'accueillir des entreprises du domaine aéronautique (elle accueille d'ores et déjà un centre de formation aux métiers aéronautiques et des bancs d'essai moteurs). Elle est située en zone publique et sera accessible depuis le boulevard interurbain du Parisis en cours de construction. La zone nord-est, qui accueille d'ores et déjà un centre de mise au point des rotors d'Eurocopter, est destinée à accueillir des entreprises de transport aérien d'affaires. Elle donnera accès à la zone réservée (accès aux avions) et sera aussi

accessible depuis la zone publique.

Par ailleurs, d'anciens bâtiments situés le long de la façade RN2/RN17 ont été démolis à la fin des conventions d'occupation en 2007, pour permettre la libération d'emprises idéalement situées grâce à l'accès qu'elles offrent à l'aéroport depuis la RN2/RN17.

Enfin, un projet existe sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville pour un programme d'activités industrielles et logistiques. Au total, le Groupe envisage de développer 5 hectares de zones immobilières sur l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, représentant une surface de 15 000 m² de locaux d'activités de type tertiaire.

6.3.4. L'escale

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

Cadre juridique de l'activité d'assistance en escale

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

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

en escale est mise en place.

Les prestataires des activités pour lesquelles le nombre de prestataires a été limité sont désignés par l'Etat, à la suite d'appels d'offres, après avis consultatif d'un comité des usagers composé des compagnies aériennes utilisatrices du terminal en question et de représentants de l'Etat. Les compagnies aériennes votent en fonction de leur part dans le trafic du terminal.

Un, voire deux opérateurs indépendants sont actifs sur chacun des terminaux de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, à l'exception des terminaux exclusivement utilisés par Air France et ses partenaires de l'alliance SkyTeam (terminaux CDG 2C, 2E et 2F) où Air France s'auto-assiste.

Le marché de l'assistance en escale à Paris

Sur les deux plates-formes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, 65 % du marché de l'assistance en escale (activités libres et limitées) est détenu par l'assistance Air France, qui s'auto-assiste et rend cette prestation de service à ses partenaires de l'alliance SkyTeam. Les 35 % restant représentent un marché d'environ 400 millions d'euros partagé principalement entre cinq groupes à dimension plus ou moins internationale. Les acteurs indépendants (groupe Europe Handling, WFS, Swissport, Servisair) représentent près des deux-tiers des parts de marché disponibles. Le groupe Aéroports de Paris, acteur historique dans cette activité représente un tiers des parts de marché⁷³. Ces parts de marché semblent maintenant stabilisées.

Le Groupe propose ses services aux compagnies aériennes qui n'ont pas recours à l'auto-assistance. Pour le Groupe, les activités d'assistance en escale ont généré un chiffre d'affaires avant éliminations inter-segments de 195,3 millions d'euros en 2007 contre 177,1 millions d'euros en 2006. Ces activités représentent 5,5 millions de passagers traités au départ (contre 4,6 millions en 2006) et environ 47 000 touchées assistées en piste, contre 40 000 en 2006. Les compagnies aériennes clientes de l'activité escale du Groupe viennent de tous les continents (ses principaux clients incluent Vueling, Continental Airlines, Air Algérie, Corsair, Ibéria et American Airlines) et sont présentes sur toutes les segmentations du marché (activités low cost, charters, régulières européennes, moyen et long courrier). Les compagnies aériennes signent les contrats d'assistance directement avec Aéroports de Paris.

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

L'ouverture du marché de l'assistance en escale à la concurrence a entraîné une baisse constante des prix. La pression concurrentielle sur le marché "accessible" s'est en outre accentuée du fait de l'élargissement progressif de l'alliance SkyTeam, qui a conduit à une dimi-

nution de la taille de ce marché au profit d'Air France. Ce contexte très concurrentiel pèse sur les marges de cette activité à forte composante de main d'œuvre.

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

Outre les 580 employés d'Aéroports de Paris, 1 290 employés en contrat à durée indéterminée du groupe Alyzia (contre 1 117 en 2006), soit au total 1 870 agents du Groupe (contre 1 784 en 2006), interviennent sur les plates-formes gérées par Aéroports de Paris dans le domaine de l'assistance en escale. Le personnel est opérationnel de 4h30 à minuit sur la plate-forme de Paris-Orly et 24h/24 sur celle de Paris-Charles de Gaulle.

Stratégie

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

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

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

Pour ce qui concerne les prix de l'assistance en escale, la tendance est durablement à la baisse, les compagnies

⁷³ Source : Aéroports de Paris

aériennes exerçant une pression tarifaire forte sur les assistants en escale, dans un contexte de forte concurrence entre elles, notamment du fait de la montée en puissance des compagnies à bas coût 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 rester compétitive, l'activité escale du Groupe a fait l'objet de trois plans successifs de restructuration en 1998, 2000 et 2003. Ces plans ont visé à adapter l'organisation de cette activité pour en permettre le maintien et à retrouver un équilibre économique grâce à un abaissement des coûts de production, à un recentrage sur les services et les contrats rentables et à un rapprochement avec les normes de la profession. Cette restructuration s'est traduite par une réduction progressive des effectifs d'Aéroports de Paris affectés à l'activité d'escale, qui sont passés de 1 176 salariés en contrat à durée indéterminée en 1997 à 580 au 31 décembre 2007 (contre 667 au 31 décembre 2006).

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 entraînera la fin de l'activité d'assistance en escale exercée directement par la société Aéroports de Paris. Aéroports de Paris, détenteur des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes, sous-traitera entièrement l'exécution des contrats à Alyzia.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, l'information et la consultation du Comité d'entreprise est intervenue le 26 septembre 2007 (Conséquences de la création d'un pôle de services aéroportuaires pour la Direction de l'escale). Le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Pour le Groupe, les bénéfices attendus de cette réorganisation sont de demeurer un acteur de référence de l'assistance en escale sur les plates-formes parisiennes, avec une présence multi aéroports et un très bon rapport qualité prix. En particulier, la maîtrise des coûts de production que devrait permettre le pôle intégré vise à pouvoir offrir des prix réellement compétitifs pour une qualité de service au niveau des meilleurs, de façon à générer un chiffre d'affaires supplémentaire. L'amélioration de la compétitivité de cette activité doit notamment permettre de cibler de nouveaux segments dynamiques du marché, tels que le moyen courrier européen ou les transporteurs à bas coût. Dans ces conditions, le Groupe maintient son objectif de rétablir l'équilibre de cette activité. Le retour à l'équilibre du résultat opérationnel courant est désormais prévu pour l'exercice 2009. Le niveau des pertes du segment devrait de plus être très largement réduit en 2008. La décision finale de lancer la réorganisation de cette activité a été prise par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris du 27 septembre 2007. Le reclassement

des personnels de la maison mère se fera au rythme du basculement des compagnies aériennes clientes vers la filiale Alyzia, à l'échéance des différents contrats. De ce fait, il s'étalera du début de l'exercice 2008 jusqu'à la fin du 1er semestre 2009. Dans ces conditions, l'objectif d'un retour à l'équilibre de l'activité a été recalé à 2009.

Concernant les conséquences sociales de cette réorganisation, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées dès le mois d'octobre 2007. Les salariés ont ensuite été invités à un entretien individuel et confidentiel d'orientation conduit par un conseiller professionnel externe sur les mois d'octobre et novembre 2007 afin de les aider à se positionner sur l'une des formules de mobilités suivantes :

- la mutation par redéploiement au sein d'Aéroports de Paris,
- la mobilité vers le pôle de services aéroportuaires,
- le départ en cessation anticipée d'activité,
- la possibilité d'un départ en retraite anticipée,
- le départ volontaire pour accéder à un emploi salarié en dehors du Groupe Aéroports de Paris ou bien pour créer ou reprendre une entreprise, ou pour réaliser un projet personnel.

Le coût total des mesures prévues a provisoirement été estimé à 48,5 millions d'euros, dont 36,1 millions d'euros ont été comptabilisés en 2007. Les 12,4 millions d'euros restant seront comptabilisés en charges non courantes au fur et à mesure de leur occurrence.⁷⁴

6.3.5. Autres activités

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

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

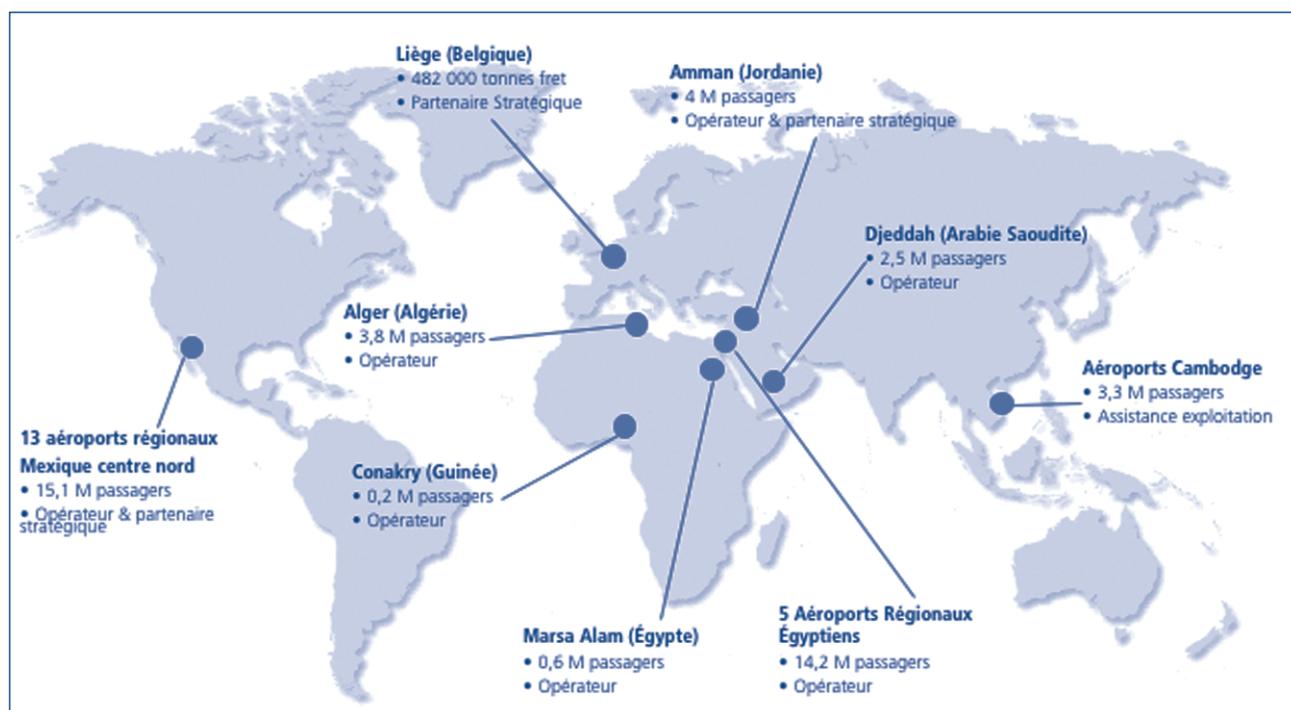
Le Groupe intervient à l'international afin de proposer ses compétences et son savoir-faire en matière d'exploitation d'aéroports. Dans ce cadre, le Groupe a conclu plusieurs contrats de gestion aéroportuaire à l'international, parfois accompagnés par des prises de participation dans des sociétés d'exploitation aéroportuaire. La présence du Groupe dans le monde en matière d'exploitation aéroportuaire se fait au travers de sa filiale à 100% Aéroports de Paris Management, créée en 1990.

En 2007, le chiffre d'affaires d'Aéroport de Paris Management s'est élevé à 10,6 millions d'euros⁷⁵ en 2007 (incluant Jordan Airport Management), contre 8,1 millions d'euros en 2006. La valeur nette comptable des participations représentait 13,5 millions d'euros dans les comptes consolidés au 31 décembre 2007. Les effectif moyen d'Aéroports de Paris Management en 2007 étaient de 31 salariés dont 20 expatriés.

⁷⁴ Voir également note 3 de l'annexe aux comptes consolidés présentée en annexe 1 au présent document de référence.

⁷⁵ Données sociales

La présence du Groupe dans le monde est illustrée par la carte suivante :



Participations du Groupe à l'étranger

L'ensemble des participations du Groupe dans des sociétés d'exploitation aéroportuaire est porté par Aéroport de Paris Management. Les participations sont accompagnées de contrats de gestion, de conseil ou d'exploitation, dont le titulaire est Aéroport de Paris Management ou la société dans laquelle le Groupe détient sa participation.

Les participations du Groupe à l'étranger se décomposent comme suit :

- **Mexique.** Aéroports de Paris a apporté le 4 septembre 2006 à sa filiale Aéroports de Paris Management sa participation de 25,5 % dans la société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (SETA) pour une valeur totale de 22,6 millions d'euros. Aeroinvest, filiale du groupe mexicain ICA, dont la société holding est Empresa ICA S.A. de C.V détient 74,5 % du capital.

SETA est le partenaire stratégique de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. (GACN), société holding du groupe aéroportuaire du centre-nord qui contrôle 13 aéroports du nord et du centre du Mexique dont l'aéroport international de Monterrey. En 2000, SETA a acquis 15 % du capital social de cette société et conclu avec elle un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. Suite à l'exercice d'une option l'autorisant à bénéficier de la totalité d'une augmentation de capital de 2 % de GACN, SETA détient, depuis septembre 2006, 16,7 % du capital social de GACN. Fin 2006, le gouvernement mexicain

a cédé le solde de ses parts (48,0 %) dans le cadre d'une introduction de GACN sur la bourse de Mexico et sur le NASDAQ. Le capital de GACN se répartit désormais entre 47,25 % de flottant, Aeroinvest à hauteur de 36,05 % et SETA à hauteur de 16,7 %. Aeroinvest s'est engagé à voter comme SETA au sein des assemblées générales de GACN. En 2007, le trafic des aéroports mexicains gérés par GACN a atteint 15,1 millions de passagers, en hausse de 25 % par rapport à 2006. Cette progression remarquable est due essentiellement au développement du trafic low cost qui a représenté 20 % du trafic de l'aéroport de Monterrey en 2007. GACN a lancé des travaux importants afin de gérer la croissance du trafic à Monterrey. Un nouveau terminal de 800 m² dédié au trafic low cost a ainsi été inauguré fin 2006. La première phase des travaux du terminal B de 20 000 m² pouvant accueillir 1,5 millions de passagers débutera en 2008. L'ouverture du terminal est prévue fin 2008/début 2009.

- **Belgique.** Aéroports de Paris Management détient, depuis 1999, 25,6 % de la société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset SA (SAB), qui gère l'aéroport de Liège-Bierset, situé en Belgique, aux côtés de Société de Leasing et de Financement (SLF) et de la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER). Cette prise de participation représente une valeur comptable de 3,9 millions d'euros au bilan d'Aéroports de Paris Management, dont 0,87 million d'euros n'ont pas encore été libérés. Un accord de partenariat a en outre été conclu entre Aéroport de Paris Management et la SAB en mars 1999 pour une durée de 15 ans. Avec un trafic proche de 482 000 tonnes en 2007, l'aéroport de Liège-Bierset, est la huitième

plate-forme européenne en matière de fret et fait actuellement l'objet d'un important programme d'extension de ses infrastructures visant à accroître sa capacité d'accueil. Parallèlement la SAB a ouvert en avril 2005 un nouveau terminal passagers, d'une capacité de plus de 1 million de passagers, destiné essentiellement à traiter un trafic de type charter. Ce terminal a accueilli 333 000 passagers en 2007 marquant une croissance de 6 % du trafic par rapport à 2006. En 2007, la SAB a pris le nom plus commercial de "Liège Airport".

- **Guinée.** Aéroports de Paris Management a conclu un contrat d'assistance technique entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007 pour une durée d'un an renouvelable avec la SOGEAC (Société de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry) qui exploite l'aéroport international de Conakry - Gbessia. Aéroports de Paris Management détient une participation de 29 % dans SOGEAC depuis 1994.
- **Arabie Saoudite.** En février 2007, le consortium formé par Aéroports de Paris Management et le groupe SBG a été retenu pour un projet de BTO (Build Transfer & Operate) visant à la rénovation, l'extension et l'exploitation du terminal Hajj de l'aéroport King Abdulaziz International Airport à Djeddah. 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) et sa capacité sera portée à plus de 4 millions de passagers par an. Les installations et l'exploitation de ce terminal ont été conçues et dimensionnées pour ce trafic spécifique. Un contrat de concession, d'une durée de 20 ans, a été signé le 20 février 2007 entre SBG et GACA (aviation civile saoudienne).

SBG a transféré l'ensemble de ses droits et obligations au titre du contrat de concession à une de ses filiales à 100%, appelée Hajj and Omrah Terminal Construction and Development Company, laquelle a conclu un contrat d'exploitation et de maintenance avec la société d'exploitation Ports Project Management and Development Company (PPMDC) détenue à hauteur de 5 % et 95 % respectivement par Aéroports de Paris Management et SBG. Parallèlement, PPMDC a signé un contrat d'assistance technique d'une durée de 5 ans renouvelables avec Aéroports de Paris Management pour assurer l'exploitation du terminal.

Aéroports de Paris Management a débuté l'exploitation le 13 septembre 2007. Elle dispose de 2 expatriés sur place.

- **Jordanie.** Associée au constructeur chypriote Joannou & Paraskevaides, J&P Avax et aux fonds d'investissements ADIC (Abu Dhabi), NOOR (Koweït) et EDGO (Jordanie), Aéroports de Paris Management a signé le 19 mai 2007 un contrat de concession pour le développement et l'exploitation du Queen Alia International Airport (QAIA) à Amman. D'une durée de 25 ans, ce contrat de concession prévoit le réaménagement du terminal existant et la construc-

tion d'un terminal supplémentaire d'une capacité de 9 millions de passagers qu'il est prévu de porter à 12 millions de passagers au-delà de 2010. Aéroports de Paris Management détient 9,5 % de la société concessionnaire (AIG), le capital restant se répartissant entre les fonds d'investissement à hauteur de 71,5 % et J&P/J&P Avax à hauteur de 19 %. Une des spécificités de ce contrat est que l'exploitation du terminal existant doit être poursuivie pendant toute la durée de la construction du nouveau terminal.

L'exploitation du terminal est assurée par Jordan Airport Management (JAM), société d'exploitation détenue à 100 % par Aéroports de Paris Management. JAM et Aéroports de Paris Management ont signé le contrat d'exploitation et de maintenance avec la société AIG pour une durée de 25 ans.

Aéroports de Paris Management a débuté l'exploitation le 16 novembre 2007. Elle dispose de 6 expatriés sur place.

- **Cession en février 2007 de la participation du Groupe en Chine.** La participation de 6,27 % que Aéroports de Paris Management détenait dans le capital de Beijing Capital International Airport (BCIA) a été vendue le 26 février 2007 pour un montant de 1 970,4 millions de dollars de Hong Kong, soit un montant net de frais et avant impôts de 188,9 millions d'euros. La plus-value correspondante à cette cession s'est élevée à 109,8 millions d'euros sur l'exercice 2007.

Contrats de gestion et d'assistance technique

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

- **Egypte.** Aéroports de Paris a conclu le 27 décembre 2004 un contrat portant sur la gestion de cinq aéroports touristiques régionaux majeurs ouverts au trafic international pour une durée de six ans (Sharm el-Sheikh, Hurghada, Louxor, Assouan et Abou Simbel). Ces aéroports représentent un trafic supérieur à 15 millions de passagers, en croissance de 16 % par rapport à 2006. Ce contrat, dont l'exécution est confiée à Aéroports de Paris Management, s'inscrit dans le cadre d'un plan complet de restructuration du secteur aéroportuaire égyptien sous l'égide de la Banque Mondiale. En 2007, Aéroports de Paris Management a ainsi piloté la mise en exploitation du nouveau terminal de l'aéroport de Sharm-el-Sheikh. Aéroports de Paris Management assure également la gestion de l'aéroport privé de Marsa Alam.
- **Algérie.** Dans la continuité du contrat d'assistance technique de deux ans conclu avec l'autorité aéroportuaire EGSA-Alger pour la mise en service au premier semestre 2006 du nouveau terminal de l'aéroport international d'Alger, remodelé par ADPI, Aéroports de Paris Management a signé le 1^{er} Juillet 2006 un contrat de gestion d'une durée de quatre années renouvelables de l'aéroport d'Alger aux termes duquel Aéroports de Paris Management assure le

management de la nouvelle Société de Gestion de l'Aéroport. L'aéroport d'Alger a accueilli plus de 3,8 millions de passagers en 2007, marquant une progression de 9,3 % par rapport à 2006.

- **Cambodge.** Au Cambodge, Aéroports de Paris Management a signé pour trois ans à compter du 1^{er} janvier 2005 un contrat d'assistance à l'exploitation auprès de la CAMS, société chargée de l'exploitation des aéroports internationaux de Phnom Penh et de Siem Reap, pour le compte de la société concessionnaire SCA dont le principal actionnaire est le groupe Vinci.
- **Arabie Saoudite.** Aéroports de Paris Management a remporté en décembre 2006, en partenariat avec le groupe saoudien SBG, l'appel d'offres international relatif à l'exploitation du terminal Hajj de l'aéroport de Djeddah en Arabie Saoudite. L'aéroport de Djeddah accueille plus 16 millions de passagers par an, dont 4,8 millions dans ce terminal, dédié aux pèlerins à destination des lieux saints de l'Islam.

Stratégie

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

- le Groupe continuera son intervention sous la forme de consortiums ou de participations minoritaires. Il pourra envisager une approche majoritaire sur un nombre très limité de projets. A ces prises de participations seront associés des contrats de gestion ou d'assistance technique justifiant de la compétence d'Aéroports de Paris en tant qu'opérateur aéroportuaire,
- le Groupe sélectionnera les projets sur lesquels il pourra se positionner sur la base d'un niveau de rentabilité satisfaisant compte tenu du niveau de risque anticipé,
- le Groupe respectera des règles claires de sélection afin de limiter les risques. Ainsi, il privilégiera pour ses prises de participation des aéroports en Europe (France comprise), ou dans des pays de l'OCDE. Il accordera également une attention particulière aux pays en fort développement que sont le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine,
- le Groupe recherchera des opportunités sur des aéroports qui disposent d'un important potentiel de croissance et sur lesquels il pourra apporter une forte valeur ajoutée en termes de compétences en exploitation aéroportuaire.

Le Groupe étudie la privatisation l'aéroport de Prague. L'approche envisagée serait un consortium à parité avec Ontario Teachers' Pension Plan. Le Groupe attend cependant que le gouvernement tchèque

rende public son projet de cession pour décider s'il remet une offre. Les privatisations de l'aéroport de Chicago Midway et d'Abu Dhabi sont également à l'étude, le positionnement envisagé serait celui d'opérateur et investisseur minoritaire en partenariat avec des fonds d'investissement.

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

Créée en juin 2000, ADP Ingénierie est une filiale à 100 % d'Aéroports de Paris qui réalise des prestations de conception d'ouvrages, des missions de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie d'aéroports et d'infrastructures présentant des problématiques de gestion de flux complexes, telles que les aérogares et les grandes installations sportives et culturelles. ADP Ingénierie, qui opère seule ou en groupement sur tous les continents, a réalisé en 2007 un chiffre d'affaires de 64,5 millions d'euros⁷⁶ en 2007 contre 33,6 millions d'euros en 2006.

Préalablement à sa filialisation, l'activité d'ADP Ingénierie était assurée depuis une vingtaine d'années par l'agence d'architecture et d'ingénierie d'Aéroports de Paris. La filiale est certifiée ISO 9001 depuis février 2003 et a passé avec succès en mai 2007, son premier audit de suivi ISO 9001.

Elle intervient à tous les niveaux 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) qui donnent lieu à l'élaboration de plans de masse, ce qui regroupe notamment la sélection et l'évaluation des sites et le plan de composition générale,
- dans la phase de conception initiale, par l'élaboration d'avant-projets (ce qui recouvre la définition initiale des éléments techniques et l'évaluation du coût de l'ouvrage et la définition de l'image architecturale du bâtiment et de ses caractéristiques géométriques),
- dans la phase de conception détaillée et de préparation des dossiers de consultation des entreprises (qui correspond au cœur de l'activité d'ingénierie proprement dite), le rôle d'ADP Ingénierie consiste traditionnellement à définir de façon détaillée l'ouvrage et ses spécifications techniques, les caractéristiques techniques des équipements, le coût prévisionnel de l'ouvrage et le délai estimatif de réalisation des travaux,
- dans la phase de construction, par le pilotage des projets (ce qui recouvre la sélection et la gestion des entreprises intervenantes ainsi que la supervision des travaux) et/ou l'accompagnement "post-projets" (ce qui inclut notamment la vérification du bon fonctionnement des équipements).

⁷⁶ Données sociales

ADP Ingénierie intervient principalement en milieu aéroportuaire, même si la filiale participe également à des projets exceptionnels en dehors des aéroports, par exemple en matière de conception d'immeubles de grande hauteur. L'essentiel de l'activité de la filiale reste cependant dans le domaine aéroportuaire, où ADP Ingénierie dispose de 170 références dans 70 pays.

ADP Ingénierie intervient essentiellement à l'international, son activité en France ne représentant qu'une part minime de son chiffre d'affaires. Une grande partie du chiffre d'affaires d'ADP Ingénierie est actuellement issue d'activités dans le Moyen-Orient qui représentent environ 50 % de son chiffre d'affaires en 2007. Les contrats situés en Libye représentent environ 27 % du chiffre d'affaires

Sur le plan commercial, l'année 2007 a été excellente avec un carnet de commandes signées au 31 décembre 2007 d'environ 237 millions d'euros.

Les principaux contrats menés en 2007 ont concerné les projets suivants :

- à **Dubaï**, la conception et supervision du terminal 3 et des satellites 2 et 3, la base de maintenance de la compagnie Emirates (7 hangars A380 déjà construits), les Tiara Towers et le nouvel aéroport international de Jebel Ali. ADP Ingénierie intervient principalement dans la conception du design sur la première phase de ce projet qui consiste à ouvrir en 2009 une piste, un terminal passager, une tour de contrôle, un terminal d'aviation d'affaires et un centre d'exposition. Elle est également chargée de préparer les documents d'appel d'offres pour sélectionner le ou les constructeurs et elle doit superviser les travaux des bâtiments des deux terminaux et de la tour de contrôle. La deuxième phase de développement consistera probablement à ouvrir 2 pistes complémentaires ainsi qu'un terminal passager dont la capacité n'est pas encore fixée mais serait probablement entre 30 et 60 millions de passagers.
- au **Qatar**, le nouvel aéroport international de Doha,
- à **Oman**, les aéroports de Seeb et de Salala,
- en **Libye**, la maîtrise d'œuvre d'études, le management de projet et la supervision des travaux des aéroports de Tripoli, Benghazi et Sebah,
- en **Arabie Saoudite**, la réhabilitation du terminal Hajj de l'aéroport de Djeddah.

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

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

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

En 2007, l'effectif moyen d'ADP Ingénierie était de 268 salariés, dont 121 situés hors de France, pour la grande majorité avec des contrats locaux.

6.3.5.3. Hub télécom

Créée en 2001 sous la dénomination ADP télécom, Hub télécom est un opérateur télécom spécialisé dans les services et réseaux de communications électroniques sur les plates-formes aéroportuaires et les sites à forte fréquentation de professionnels. Hub télécom est détenu à 100 % par Aéroports de Paris. Hub télécom a réalisé un chiffre d'affaires de 84,7 millions d'euros⁷⁷ en 2007 (incluant 5,5 millions d'euros réalisés par sa filiale BGI Technologie) dont 28,5 millions d'euros avec les entités du Groupe. A périmètre constant, le chiffre d'affaire a progressé de 5,4 %. En 2007, l'effectif moyen était de 260 personnes (y compris BGI Technologie).

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

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

⁷⁷ Données sociales

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

Sur les aéroports, la clientèle de Hub télécom regroupe des compagnies aériennes et leurs assistants en escale, des transitaires, des affréteurs, des logisticiens, des hôtels, des loueurs de voiture et des services publics. Les services spécialisés et les solutions développées par Hub télécom contribuent à augmenter la productivité de ces entreprises et participent de l'attractivité et de la compétitivité des plates-formes parisiennes. Le savoir-faire de Hub télécom est donc fortement complémentaire de celui d'Aéroports de Paris et marque le positionnement du Groupe comme prestataire de services à valeur ajoutée.

Hub télécom a remporté des contrats de déploiement et d'exploitation de réseaux haut débit sans fil (Wifi) pour les besoins des compagnies aériennes, des assistants aéroportuaires et du grand public en France (aéroports de Lyon, Montpellier, Toulon, Clermont-Ferrand, Lille, Perpignan, Toulouse, Nantes, Strasbourg, Mulhouse et Ajaccio), en Suisse (aéroport de Genève) et au Maroc (aéroport de Casablanca).

Les services développés par Hub télécom se révèlent par ailleurs parfaitement adaptés à d'autres espaces professionnels et communautés d'affaires auxquels Hub télécom apporte des solutions innovantes et mutualisées. Il s'agit notamment de sites d'activités complexes, ensembles géographiques où travaillent et cohabitent des dizaines ou des centaines d'entreprises avec de forts besoins de mobilité pour les personnes et pour les biens. Hub télécom compte ainsi parmi ses clients des centres d'affaires, des centres de congrès (tels que le Palais des Congrès de Paris), des parcs d'exposition (tels que le Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris) et le Marché d'Intérêt National de Rungis.

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

mai 2007 et a réalisé un chiffre d'affaires de 0,1 million d'euros cette année avec un effectif moyen de 4 personnes, dont 2 expatriés Hub télécom.

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

Le lancement officiel de Bolloré Télécom avec la nomination des deux principaux dirigeants a eu lieu en 2007 et les premiers collaborateurs ont été recrutés. 2007 a été l'année de la montée en expertise et la réalisation des premières expérimentations avec les fournisseurs d'équipements. Hub télécom sera chargée notamment des déploiements et de la maintenance des infrastructures Wimax sur certains sites d'activité complexes et pourra ainsi offrir à ses clients, notamment sur les sites aéroportuaires, des services spécifiques de haut débit "nomade" dans la continuité du Wifi. Ainsi, Hub télécom maîtrisera, en complément de son réseau de télécommunications fixes, un réseau radio capable de supporter les prochaines évolutions technologiques de l'IP et de garantir à la société sa position de leader de services de télécommunications sur les sites complexes. Pour Hub télécom, la prise de participation au sein de Bolloré Télécom représente un investissement de 10 millions d'euros.

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

Hub télécom compte plus de 1 350 entreprises clientes et plus de 150 000 utilisateurs quotidiens, toutes activités confondues.

Stratégie

Hub télécom s'est imposée au cours de ces 6 dernières années comme l'opérateur télécoms des sites complexes. La filiale a pour ambition de devenir le leader des solutions de communication du monde aéroportuaire en Europe et des sites complexes en France, et de développer des solutions adaptées aux métiers spécifiques des entreprises du secteur transport fret logistique.

La stratégie de Hub télécom s'articule autour de 3 axes permettant de soutenir une croissance forte :

- être l'opérateur télécoms de référence sur les aéroports de la zone Europe Moyen-Orient Afrique (EMEA),
- devenir l'opérateur de téléphonie IP ("Internet Protocol") de référence au niveau national sur le secteur Transport-Fret-Logistique (TFL),
- devenir un intégrateur et un gestionnaire de solutions de traçabilité et de géolocalisation en France, sur le secteur TFL et sur les aéroports.

Le 12 juillet 2007, Hub télécom a acheté la société BGI Technologie. Cette acquisition va permettre à Hub télécom de renforcer son implantation en province, grâce aux 5 agences régionales de BGI (Lyon, Strasbourg, Nantes, Aix en Provence et Lille) et d'accéder à un vaste portefeuille de clients dans les secteurs du transport, de la logistique de la grande distribution et de l'industrie. En 2008, Hub télécom proposera par le biais de BGI technologie son offre de traçabilité, géolocalisation et vidéosurveillance notamment au secteur Transport-Fret-Logistique. BGI Technologie a réalisé un chiffre d'affaires de 5,5 millions d'euros en 2007 (sur 6 mois) et les effectifs étaient de 32 salariés au 31 décembre 2007.

6.3.5.4. La distribution commerciale : Société de Distribution Aéroportuaire

En parallèle de l'activité de location d'espaces à vocation commerciale, Aéroports de Paris a décidé de développer un modèle plus intégrateur. Aéroports de Paris exerce ainsi depuis 2003 une activité de gestion directe d'espaces commerciaux au travers de la Société de Distribution Aéroportuaire, une société par actions simplifiée créée en partenariat avec le spécialiste de la distribution aéroportuaire Aelia (filiale du groupe Lagardère Services, anciennement Hachette Distribution Services). Une plus grande intégration entre l'exploitant d'aéroport et l'opérateur commercial permet une plus grande souplesse d'adaptation de l'offre aux attentes de la clientèle ainsi que le développement de nouveaux concepts de points de vente. Elle contribue ainsi à une meilleure maîtrise par Aéroports de Paris de la politique d'exploitation de ses zones commerciales⁷⁸.

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

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

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

A sa création en 2003, la Société Distribution Aéroportuaire s'était vue confier la gestion des points de vente de l'aérogare 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (y compris les points de vente de la future Galerie parisienne, ouverte fin juin 2007) pour les activités parfums, cosmétiques, alcools, tabac et certaines activités gastronomie/confiserie exercées à titre d'activité complémentaire dans les points de vente alcools et tabac situés dans les terminaux A et D. A compter du 1^{er} janvier 2006, la Société exploite également, pour ces mêmes activités, les points de vente situés dans l'aérogare 1 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (l'activité gastronomie n'y est exercée qu'à titre d'activité complémentaire des points de vente alcools et tabac).

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

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

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

Les actions de la Société de Distribution Aéroportuaire sont inaliénables pendant une durée de 10 ans à compter de son immatriculation soit jusqu'au 29 avril 2013. Toutefois, les statuts de la Société de Distribution Aéroportuaire offrent à chacun des associés la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses actions en cas de violation d'une clause statutaire, de mise en redressement judiciaire ou de réduction du capital de l'associé concerné en dessous du minimum légal. En outre, Aéroports de Paris bénéficie de la possibilité de provoquer l'exclusion d'Aelia en cas de perte du contrôle de celle-ci par le groupe 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.

⁷⁸ Voir paragraphe 6.3.2.8. "Les activités commerciales et de services d'Aéroports de Paris"

Depuis le 1^{er} janvier 2007, chacun des deux partenaires de la Société de Distribution Aéroportuaire a droit à 50 % dans les bénéfices et les réserves de la société.

Le chiffre d'affaires total réalisé par la Société de Distribution Aéroportuaire s'est élevé à 327,0 millions d'euros en 2007 contre 203,7 millions d'euros en 2006⁷⁹, soit une hausse de 123,3 millions d'euros, dont 93 millions d'euros provenant de l'élargissement de son périmètre d'activité au terminal 3 de Paris-Charles de Gaulle et à l'aéroport de Paris-Orly et 16,7 millions d'euros générés par les points de vente installés dans la Galerie Parisienne. Sur cette même année, les redevances versées par Société de Distribution Aéroportuaire à Aéroports de Paris ont été de 111,8 millions d'euros contre 73,1 millions en 2006, soit 49 % de l'ensemble des redevances commerciales perçues par Aéroports de Paris. Les effectifs moyens étaient de 827 personnes en 2007.

6.3.5.5. Formations dans le domaine des ressources humaines

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

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

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

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

⁷⁹ Données sociales

⁸⁰ Voir paragraphe 4.1. "Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris"

En 2007, la commercialisation de services sous l'appellation Aéroports de Paris Training a généré un chiffre d'affaires de 0,8 million d'euros.

6.4. Facteurs de dépendance

6.4.1. Clients

Le chiffre d'affaires généré par les relations contractuelles entre Aéroports de Paris et les sociétés du groupe Air France-KLM a représenté environ 23 % du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2007, contre 25,6 % en 2006⁸⁰.

6.4.2. Propriété intellectuelle

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

6.4.3. Evénements ayant sensiblement

influencé les affaires ou la rentabilité d'Aéroports de Paris en 2007

Non applicable.

6.5. Position concurrentielle du Groupe

La position concurrentielle du Groupe est présentée au paragraphe 6.2.5.1. "Concurrence".

6.6. Environnement législatif et réglementaire

6.6.1. Sources de la réglementation applicable au Groupe

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

La Convention relative à l'aviation civile internationale

Aéroports de Paris est soumis à la réglementation

nationale adoptée conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et publiée en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969. Dans le cadre de cette convention et en application de son article 37, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui compte plus de 180 Etats membres, est chargée d'établir les "normes et pratiques recommandées" permettant d'assurer que chaque vol est pris en charge de façon identique et uniforme dans l'ensemble des Etats parties à la convention. Il s'agit de spécifications techniques dont l'application uniforme est reconnue nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne et auxquelles les Etats parties à la convention doivent, selon le cas, se conformer (lorsqu'il s'agit de normes) ou s'efforcer de se conformer (lorsqu'il s'agit de pratiques recommandées). Elles concernent tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation internationale et traitent notamment des caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage et de tout autre sujet intéressant la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité de la navigation aérienne.

La réglementation communautaire

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

Il est par ailleurs soumis aux textes de transposition de la directive n° 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 qui impose l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne⁸¹, au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté, modifié par le règlement (CE) n° 849/2004 du 29 avril 2004⁸² et à la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté⁸³.

La législation nationale

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

Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget ainsi que les 11 aéroports civils situés dans la région d'Ile-de-France⁸⁴. Il résulte de ces articles qu'Aéroports de Paris dispose d'un droit exclusif pour l'aménagement, l'exploitation et le développement de ces aéroports, sans limitation de durée.

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

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

6.6.2. Réglementation des activités aéroportuaires du Groupe

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

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

Les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sont déterminées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, à défaut, sur une base annuelle, en application des articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile. Aéroports de Paris et l'Etat ont conclu le 6 février 2006 un contrat (le CRE) couvrant la période 2006-2010⁸⁵.

6.6.2.2. Ouverture des aéroports à la circulation aérienne publique et classification des aéroports

Ouverture à la circulation aérienne publique

Les aéroports exploités par Aéroports de Paris sont ouverts à la circulation aérienne publique au sens de l'article R. 221-1 du Code de l'aviation civile, ce qui vaut autorisation de mise en service de l'aéroport.

⁸¹ Voir paragraphe 6.3.4. "L'escale"

⁸² Voir paragraphe 6.3.2.7. "La sûreté"

⁸³ Voir paragraphe 6.7.1. "Réglementation environnementale, actions mises en œuvre et bilan environnemental"

⁸⁴ Voir paragraphe 6.3.2.4. "Aéroports et hélicoptères d'aviation générale"

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

Cela signifie que tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées à ces aérodromes sont autorisés à en faire usage.

L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique sont prononcées après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. L'autorisation d'ouverture à la circulation aérienne publique ne peut, sauf cas d'urgence, être suspendue, restreinte ou retirée que par un arrêté ministériel motivé pris, dans certains cas, après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne.

Classification des aérodromes

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

Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont classés en catégorie A (c'est-à-dire aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances). Les autres aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont classés en catégorie C, D ou E.

6.6.2.3. Travaux de construction, extension ou modification des aérodromes

Travaux soumis à des procédures particulières

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

- les travaux de création ou d'extension d'infrastructures dont le coût est supérieur à 1,9 million d'euros donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact,
- les grands projets d'infrastructures de transports dont le coût est égal ou supérieur à environ 83 millions d'euros font l'objet d'une évaluation (comprenant

notamment une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure, une analyse des conditions de financement et une estimation du taux de rentabilité financière, des incidences de ce choix sur les équipements de transport existant ou en cours de réalisation ainsi qu'une analyse permettant de dégager un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés directement ou non par la mise en service de l'infrastructure),

- la création ou l'extension des pistes d'aérodromes de catégorie A d'un coût supérieur à 35 millions d'euros peut donner lieu à un débat public (ce débat étant obligatoire lorsque le coût prévu excède 100 millions d'euros),
- les travaux de réalisation d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste ou exécutés en vue du changement de catégorie au sens des dispositions de l'article R. 222-5 du Code de l'aviation civile, sont précédés d'une enquête publique,
- les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures et examine la compatibilité des constructions existantes ou en projets aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines (cette procédure, issue de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002, n'a toutefois pas encore fait l'objet d'un décret d'application).

Délivrance de permis de construire

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

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

les périmètres concernés porterait par conséquent atteinte au principe de libre administration des collectivités locales.

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

6.6.2.4. Propriété des actifs, rétrocession d'une partie de la plus-value dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aéroport exploité par Aéroports de Paris et servitudes

Propriété des actifs d'Aéroports de Paris

L'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 a prescrit le déclassement de l'ensemble des biens du domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris et des biens que l'Etat lui avait remis en dotation ou qu'il l'avait autorisé à occuper. A compter du 22 juillet 2005, date de transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme, ces biens lui ont été transférés en pleine propriété. Aéroports de Paris dispose ainsi de la pleine propriété de tous ses actifs, et notamment les terrains sur lesquels ses aéroports sont situés ainsi que l'ensemble des infrastructures et installations que la Société y a édifié. Dans le même temps, la loi du 20 avril 2005 a prévu que l'Etat ou ses établissements publics récupéraient les actifs nécessaires à l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. La liste de ces biens figure en annexes 1 et 2 du décret n° 2005-1538 du 8 décembre 2005⁸⁶.

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

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.

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

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

A cet égard, il est indiqué que :

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

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

La convention concerne uniquement les immeubles qui appartenaient, avant son changement de statut, au domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris ou de l'Etat. Ne sont donc pas

⁸⁶ Voir paragraphe 8.1. "Propriétés immobilières et équipements d'Aéroports de Paris"

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

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

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

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

En premier lieu, les aérodromes doivent disposer d'un volume important d'espace aérien libre d'obstacle pour que les avions puissent faire leur approche et décoller en toute sécurité. L'article R. 241-1 du Code de l'aviation civile institue deux catégories de servitudes aéronautiques destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions générales de sécurité et de régularité :

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

En second lieu, la croissance de la capacité de l'aéroport est assurée par la délimitation d'un espace protégé autour de la plate-forme, dans lequel sont établies des restrictions aux droits de construire. Ces

restrictions sont prévues notamment par les plans d'exposition au bruit destinés à limiter à terme le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores de par l'institution d'une maîtrise de l'urbanisation dans le voisinage des aérodromes⁸⁷.

6.6.2.5. Attribution des créneaux horaires

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

Les règles d'attribution des créneaux horaires ont été dégagées progressivement depuis les années 60, en particulier dans le cadre des Conférences de programmation de l'IATA. En ce qui concerne l'Union européenne, les règles d'attribution des créneaux horaires ont été harmonisées au niveau communautaire par le règlement CE n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié en particulier par le règlement CE n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004. Ces textes visent à établir des règles claires d'allocation des créneaux horaires entre les différents transporteurs, fondées sur les principes de neutralité, de transparence et de non-discrimination.

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

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

⁸⁷ Voir paragraphe 6.7.1.1. "Réglementation du bruit"

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

S'agissant d'Aéroports de Paris, les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle ont été déclarés "aéroports coordonnés" par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (arrêté du 19 octobre 1999 et les arrêtés modificatifs successifs, le dernier en date étant l'arrêté du 9 octobre 2007).

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

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

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

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

- attribuer et répartir les créneaux horaires entre les différents utilisateurs des aéroports coordonnés,
- coordonner les horaires des différents utilisateurs des aéroports coordonnés pour lesquels la COHOR a été désignée comme coordonnateur,
- surveiller l'utilisation des créneaux horaires et le respect des horaires,
- procéder aux communications d'informations prévues en faveur des transporteurs aériens par les règlements communautaires,

- participer aux conférences internationales de planification des mouvements d'aéronefs,
- représenter la COHOR au sein des organisations européennes et internationales de coordination.

Par ailleurs, le comité de coordination des aéroports français (créé par un arrêté du 28 septembre 2004 modifié par un arrêté du 29 novembre 2007) auquel peuvent participer des compagnies aériennes, leurs représentants, les gestionnaires d'aéroports coordonnés français (dont Aéroports de Paris) et l'autorité responsable du contrôle du trafic aérien, fait des propositions ou donne des conseils à la COHOR sur :

- les possibilités d'accroître la capacité des aéroports coordonnés ou d'en améliorer l'utilisation,
- les paramètres de coordination,
- les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués,
- les lignes directrices locales en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués tenant compte notamment d'éventuelles considérations environnementales,
- l'amélioration des conditions de trafic dans les aéroports coordonnés,
- les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants,
- toute question concernant la capacité des aéroports coordonnés. Le comité de coordination a également pour mission d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires.

Paris-Charles de Gaulle

Sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, pour chaque saison aéronautique, le nombre de créneaux horaires disponibles est fixé par un arrêté du ministre des transports, en fonction de la capacité du système de piste et de la capacité des aérogares. Ce nombre augmente en conséquence en fonction de l'augmentation des capacités physiques résultant d'investissements, en particulier pour les aérogares, et en fonction des capacités d'exploitation des pistes par le prestataire de la navigation aérienne. La capacité globale de Paris-Charles de Gaulle, qui est le nombre de départs et d'arrivées par 10 minutes et par heure entre 0h00 et 23h59, heures locales, ainsi que la capacité par terminal qui est le flux maximal de passagers par heure au départ de chaque terminal ont ainsi été déterminées pour la saison d'été 2008 par arrêté du ministre des transports en date du 9 octobre 2007.

L'activité globale des avions sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est néanmoins encadrée par un indicateur global mesuré pondéré (IGMP) fixé par l'Etat conformément à l'arrêté du 28 janvier 2003.

⁸⁸ Article L. 227-1 et suivants du Code de l'aviation civile

Selon cet indicateur, l'énergie sonore pondérée émise annuellement au niveau de la plate-forme ne doit pas dépasser la moyenne de ces énergies constatées sur la période 1999-2000-2001.

L'activité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est également soumise à des limitations la nuit. En vue de réduire les nuisances sonores pour les riverains, plusieurs arrêtés du 6 novembre 2003 ont, entre autres, limité le nombre de mouvements à compter du 28 mars 2004 entre 0h30 et 5h29 pour les arrivées et entre 0h00 et 4h59 pour les départs.

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

Paris-Orly

A Paris-Orly, le nombre total de créneaux horaires fait l'objet d'un plafonnement. L'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport de Paris-Orly a en effet limité à 250 000 le nombre maximal de créneaux horaires attribuables sur deux saisons aéronautiques consécutives (à savoir la saison dite "été" - du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre - et la saison dite "hiver" - du dernier dimanche d'octobre au dernier samedi de mars). En outre, et conformément aux règlements communautaires, l'Etat réserve chaque année un certain nombre de créneaux sur la plate-forme de Paris-Orly (32 684 pour la saison 2007/2008) pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public. L'information relative à la distribution de ces créneaux est disponible sur le site Internet du coordonnateur.

Le volume annuel de créneaux horaires librement utilisables par le groupe Air France-KLM, opérateur "historique" sur l'aéroport de Paris-Orly représente environ 46 % du total des créneaux horaires de l'aéroport de Paris-Orly. Ce total ne prend pas en compte les créneaux horaires alloués par l'Etat à Air France au titre des liaisons d'aménagement du territoire ou de service public (en janvier 2008, Air France était dépositaire avec son partenaire franchisé Brit Air de près de 60 % de ces créneaux horaires réservés).

Le "pool" des créneaux horaires restant attribuables a considérablement augmenté au cours des dernières années en raison des difficultés économiques rencontrées par les compagnies aériennes et la disparition de certaines d'entre elles (Air Lib, Aëris, Air Littoral). Ainsi, alors qu'au cours de la période 1997-2002, 12 848 créneaux horaires ont été distribués en huit "pools" cumulés, ce sont 94 726 créneaux horaires que la COHOR a dû répartir de février 2002 à février 2005 en quatorze "pools" différents. Cette augmentation du nombre de créneaux horaires rendus disponibles a permis l'implantation des compagnies dites low cost au départ de l'aéroport de Paris-Orly.

La COHOR a distribué 2 812 créneaux horaires pour la saison aéronautique hiver 2005-2006 et 2 924 créneaux pour la saison aéronautique d'été 2006, complétés ensuite par 1 460 créneaux supplémentaires sur cette dernière saison. Pour la saison hiver 2006-2007, 3 328 créneaux ont été distribués. En septembre 2006, 2 460 créneaux supplémentaires, correspondants à des créneaux retournés par des transporteurs ainsi que des créneaux précédemment réservés à des obligations de service public et libérés par le ministre des transports, ont été distribués. Au 31 janvier 2008, 2 080 créneaux ont été distribués.

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

6.6.2.6. Sécurité aéroportuaire

Certification et normes techniques de sécurité

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

En application des articles L. 211-3 et R. 211-8 du Code de l'aviation civile et d'un arrêté du 10 décembre 2007, chaque exploitant d'un aérodrome civil qui accueille plus de 350 000 passagers par sur des vols commerciaux doit ainsi détenir un certificat de sécurité aéroportuaire délivré par le ministre chargé de l'aviation civile. La délivrance du certificat, pour une durée maximale de 5 ans, est précédée d'une enquête technique sur les conditions et procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité, qui seront décrites dans un manuel d'aérodrome. En cas de défaillance de l'exploitant d'aérodrome, le ministre chargé de l'aviation civile peut notamment abroger ou suspendre le certificat ou encore prendre des mesures de restrictions de l'exploitation de l'aérodrome concerné.

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

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

Prévention du péril aviaire ou animalier

Depuis la loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services du transport aérien, qui a créé l'article L. 213-3 du Code de l'aviation civile, Aéroports de Paris est tenu d'assurer, sous

l'autorité du préfet titulaire des pouvoirs de police sur l'emprise de ses aérodromes, un service de prévention du péril aviaire dont l'objet est d'adopter les mesures propres à éviter les collisions entre les aéronefs et les oiseaux.

Le décret n°2007-432 du 25 mars 2007 (qui crée une section "Prévention du péril animalier" dans le Code de l'aviation civile, articles D. 213-1-14 à D. 213-1-25) étend à l'ensemble des animaux la mission de prévention de collisions avec les aéronefs, fixe les modalités d'exécution de cette mission et confie l'organisation de celle-ci à l'exploitant d'aérodrome. Ces dispositions sont applicables depuis le 1^{er} juillet 2007 pour les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget et à compter du 1^{er} septembre 2009 pour les autres aérodromes exploités par Aéroports de Paris.

Un arrêté du 10 avril 2007 précise les conditions d'exercice par l'exploitant d'aérodrome de cette mission et notamment les actions préventives à mettre en œuvre, les modalités des actions d'effarouchement et de prélèvement des animaux et les moyens humains et matériels à mettre en place ainsi que les relations avec l'organisme de la circulation aérienne. Pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ces dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} septembre 2007. Toutefois, les prescriptions relatives aux clôtures entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Pour les autres aérodromes exploités par Aéroports de Paris, les dispositions de l'arrêté entrent en vigueur le 1^{er} novembre 2009, sauf pour les clôtures, dont la mise aux normes doit être opérée d'ici le 1^{er} janvier 2012.

Autres exigences

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

Par ailleurs, dans le cadre des dispositions des articles L. 1332-1 et suivants et R. 1332-1 et suivants du code de la défense, la société Aéroports de Paris a été désignée en tant qu'opérateur d'importance vitale et est soumise à ce titre à des obligations particulières au titre de la défense nationale

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

Le cahier des charges d'Aéroports de Paris, approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif

à la société Aéroports de Paris, fixe les obligations spécifiques d'Aéroports de Paris au titre de ses missions de service public. Il définit notamment les relations entre Aéroports de Paris et les différents intervenants sur les plates-formes du Groupe : les passagers, le public, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, l'Etat et ses établissements et services. Le cahier des charges organise en particulier la concertation entre Aéroports de Paris et les services de l'Etat (élaboration des documents d'urbanisme, élaboration des plans d'exposition au bruit, des plans de gêne sonore et des servitudes aéronautiques et électriques, transmission des courbes d'environnement sonores, aménagement des aérogares, etc.).

Aux termes de ce cahier des charges :

Affectation des transporteurs aériens entre aérogares et aérodromes

Aéroports de Paris procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aérodrome conformément à des principes préalablement établis par la Société après avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile, et portés à la connaissance des usagers. Les principes d'affectation actuellement en vigueur ont été approuvés par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris le 7 mars 2006 et le 28 juin 2007.

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

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

Services aux passagers et au public

Aéroports de Paris doit assurer les services aux passagers suivants : l'accès et la circulation sur les aérodromes impliquant notamment l'aménagement de certaines installations (voies d'accès, aire de dépose rapide, parcs de stationnement) et l'exploitation de services de transport reliant les points d'accès aux transports publics, les

aérogares et les parkings, l'accueil de certaines catégories de passagers, l'organisation d'un service de secours comprenant une permanence médicale, la diffusion des informations utiles aux passagers et au public, les enquêtes auprès des passagers (notamment concernant la destination du vol, l'origine du voyage, le caractère résident ou non du passager, le motif du voyage, etc.), les services annexes (Aéroports de Paris doit vérifier par des enquêtes régulières que l'offre de services sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, notamment d'hôtellerie, de restauration, de commerces, de banques, de change, de location de véhicules automobiles et de transport public intérieur aux aérodromes est adaptée). En cas de retards importants ou de perturbations du trafic, Aéroports de Paris doit mettre en place des moyens permettant de porter assistance aux passagers.

Mises à disposition des installations aéroportuaires

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

en escale, aux transporteurs aériens qui s'auto-assistent, ainsi qu'aux autres entreprises qui exercent des activités industrielles, commerciales ou artisanales sur les aérodromes.

Exploitation des aires aéronautiques

En application du cahier des charges, Aéroports de Paris est en charge des inspections sur les pistes et les voies de circulation avions, des mesures de contrôle d'adhérence et de taux de glissance et, dans certaines conditions, de la régulation des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic.

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

- maître d'ouvrage : aménagement des aires, notamment pour le balisage, visites techniques, mesures de sécurité en cas de travaux,
- exploitant d'aérodrome : mise en œuvre des mesures de prévention du péril aviaire ou animalier, attribution des aires de stationnement, etc.

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

Un arrêté du 6 mars 2008 porte à trois le nombre d'inspections quotidiennes des pistes des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly à compter du 1^{er} janvier 2009.

Stationnement et circulation sur les plates-formes

Aéroports de Paris est tenu de désigner des agents habilités à veiller au respect, d'une part, des règles de police des aérodromes arrêtées par le préfet compétent et le directeur de l'aviation civile nord dans le cadre des dispositions du Code de l'aviation civile et, d'autre part, des règles de stationnement sur les aéroports, dans le cadre des dispositions du Code de la route. Il doit également procéder aux aménagements propres à renforcer la sécurité, qu'il s'agisse de l'éclairage ou des dispositifs de vidéosurveillance.

Aéroports de Paris met en place un service chargé d'assurer la gestion des dossiers de demande de titres de circulation en zone réservée délivrés par le Préfet.

⁹¹ Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique

Surveillance du respect des réglementations environnementales et sanitaires applicables

Aéroports de Paris assure, à la demande du ministre chargé de la santé, l'application de certaines réglementations sanitaires (mise en œuvre de mesures de prévention des risques en cas de menace sanitaire grave ou de pandémie et information aux passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie).

Aéroports de Paris assure l'application et le suivi de la réglementation environnementale et est chargé à ce titre de la réalisation des mesures de bruit et des mesures relatives aux polluants atmosphériques, aux rejets d'eaux pluviales et d'assainissement.

Aéroports de Paris doit transmettre aux services de l'Etat les données permettant d'identifier les vols réalisés en méconnaissance des créneaux horaires attribués, les informations permettant d'identifier les vols réalisés en méconnaissance des restrictions d'exploitation des aérodromes, et toute information sur les infractions à la réglementation sur les servitudes aéronautiques et radioélectriques.

Autres services

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

6.6.2.8. Contrôles et sanctions

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

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

L'article L. 251-2 du Code de l'aviation civile fixe les modalités de calcul du montant de l'amende ("sanc-

tion pécuniaire") que le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer, après avis du comité d'experts présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire ou administratif, en cas de manquement par Aéroports de Paris aux obligations spécifiques qui résultent du cahier des charges. Ce montant doit être proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. Dans le cadre de la procédure initiée par le ministre, Aéroports de Paris est entendu et peut se faire représenter ou assister. Le cahier des charges précise les dispositions de la loi sur cet aspect.

Par ailleurs, le ministre chargé de l'aviation civile et les préfets en charge des pouvoirs de police sur les aéroports peuvent prendre, après mise en demeure, des mesures conservatoires aux frais d'Aéroports de Paris en cas de manquement "grave et persistant" de celui-ci aux obligations du cahier des charges.

6.6.2.9. Autres réglementations

Passation des marchés publics

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

Aéroports de Paris constitue cependant une "entité adjudicatrice" au sens de la directive n° 2004/17 du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux. Dès lors, la passation des marchés dont le montant estimé hors TVA excède 412 000 euros pour les marchés de fournitures et de services et 5 150 000 euros pour les marchés de travaux doit donc être précédée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Les règles de déroulement de la procédure sont fixées par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics et le décret n° 2005-1308 du 20 octobre 2005.

Aéroports de Paris a en outre adopté des règles d'attribution spécifiques applicables en-dessous de ces seuils. Il a aussi mis en place une Commission consultative des marchés. Celle-ci est notamment chargée d'examiner et de donner son avis sur les projets de marché dont le montant est supérieur à 5 000 000 euros pour les travaux et 400 000 euros annuels pour les marchés de fournitures ou de services ainsi que sur les projets d'avenant ayant pour objet une modification substantielle de l'économie contractuelle du marché initial, de formuler des avis sur toute question relative à la préparation, la passation ou l'exécution de ces marchés ou avenant et de vérifier la conformité des procédures de passation de ces marchés et avenants aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris.

* : Voir paragraphe 6.6.2.4 "propriété des actifs"

Réglementation applicable aux établissements recevant du public

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

Accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite

A compter du 26 juillet 2008, conformément au règlement (CE) n°1107/2006 du 5 juillet 2006, il doit se substituer aux transporteurs aériens pour s'assurer que les passagers handicapés ou à mobilité réduite (PHAR) bénéficient d'une assistance pour accéder aux services aéroportuaires et circuler dans les installations, y compris pour embarquer et débarquer des aéronefs. Afin de financer cette prestation, gratuite pour les personnes concernées, une nouvelle redevance spécialisée d'assistance aux PHMR sera instaurée. Elle sera à la charge des transporteurs aériens à raison de l'ensemble des passagers embarqués sur les plates-formes. Les tarifs de cette redevance seront soumis, en avril 2008, à l'homologation de l'Etat.

6.7. Informations environnementales

6.7.1. La politique de développement durable

Lors du discours d'inauguration de la Galerie Parisienne le 26 juin 2007, le Président de la République a demandé que soit rédigée une charte de développement durable pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Une mission sur ce sujet a été confiée à M. Jacques Dermagne, président du Conseil économique et social.

La politique de développement durable d'Aéroports de Paris a fait l'objet d'une présentation en Conseil d'Administration le 24 janvier 2007. Elle repose sur trois axes principaux :

- exceller dans le management environnemental de nos propres pollutions, (voir les paragraphes 6.7.2 et 6.7.3 ci-après),
- renforcer la prise de conscience de nos intérêts communs avec les collectivités territoriales environnantes, (voir le paragraphe 6.7.4 ci-après),
- travailler à rendre notre développement acceptable et attractif auprès de nos diverses parties prenantes (voir le paragraphe 6.7.5 ci-après).

Elle est évaluée tous les deux ans par une agence de notation extra financière indépendante BMJRatings. Le premier exercice réalisé en 2003 avait attribué à Aéroports de Paris la note B+ pour les domaines environnement et relations avec la société civile. En 2005, la même agence décernait à Aéroports de Paris la note A+ mais sur un périmètre élargi (inclusion des domaines ressources humaines, fonctions commerciales et fonctions achats et gouvernance). Pour 2007, cet exercice d'évaluation globale a été reconduit sur le même périmètre : Aéroports de Paris a de nouveau obtenu la note A+.

En complément, Aéroports de Paris a souhaité en 2003 donner un cadre supplémentaire à sa politique en adhérant à une charte internationale promue par l'Organisation des Nations Unies (ONU) : le Pacte Mondial (ou Global Compact). Cet outil établit 10 principes fondamentaux dans les domaines des droits de l'homme, normes du travail, environnement et lutte contre la corruption que ses signataires s'engagent à respecter. Les preuves annuelles du respect de ces engagements sont une "Communication On Progress" dans son rapport "Environnement et Citoyenneté" et la présentation d'une Bonne Pratique. Aéroports de Paris a ainsi déposé auprès de l'ONU :

- en 2004, l'action "Papa-Charlie", dispositif original de lutte contre la discrimination à l'embauche consistant en la mise à disposition d'un service de location temporaire de voitures à prix modéré à destination des demandeurs d'emplois,
- en 2005, l'action "Equi-table" programme d'actions en faveur du commerce équitable reposant sur l'usage de ces produits dans les restaurants du personnel (sans surcoût), la sensibilisation des salariés et la promotion de cette démarche auprès des partenaires commerciaux en aérogares,
- en 2006, la mise à disposition d'un service de co-voiturage permettant de concilier besoins de mobilité et respect de l'environnement. Ce dispositif est accessible aux 63 000 salariés du pôle Orly - Rungis et aux 80 000 salariés situés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle,
- en 2007, l'action "Première Université d'été du Développement Durable d'Aéroports de Paris" formation de 3 jours qualifiante offerte à l'ensemble des riverains et acteurs des plates-formes aéroportuaires franciliennes. Fruit d'un partenariat avec l'Université Sciences Po Paris, cette initiative a offert au grand public la possibilité de comprendre ce qu'est le développement durable (acteurs, enjeux, impacts sur notre croissance et nos comportements).

6.7.2. La politique environnementale

La déclaration donnant l'orientation de la politique environnementale d'Aéroports de Paris a été signée en juillet 2006 par le Président-directeur général. Cette politique repose sur quatre principes :

⁹² Directive 96/82/CE du 9 décembre 1996

- l'intégration systématique de l'environnement dans toutes ses activités (maintenance, exploitation, achat, management) par la norme ISO 14001. Les trois plates-formes sont certifiées, de Paris-Charles de Gaulle depuis 2001, Paris-Orly depuis 2002 et Paris-Le Bourget depuis 2005. Un responsable du Système de Management Environnemental coordonne la mise en œuvre de la norme ISO 14001 sur chaque aéroport. De plus, un correspondant environnement est chargé d'assurer l'application de la norme dans chaque entité de l'entreprise,
- l'engagement d'agir en acteur responsable : Aéroports de Paris agit en faveur de la maîtrise des émissions polluantes locales dont il est directement responsable. Modes de transports "propres", utilisation de lampes à basses consommations, détecteurs de présence en sont les exemples les plus parlants. Aéroports de Paris a également inauguré sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en avril 2007, le CDGVAL, un métro automatique entièrement électrique, qui, grâce à la suppression d'une vingtaine de navettes de bus, évite d'émettre dans l'atmosphère près de 15 tonnes de NOx et un peu moins de 2 500 tonnes de CO₂ par an,
- la prévention des risques de pollutions collectifs sur ses aéroports (eaux pluviales, traitement des déchets). Concernant la gestion de l'eau, trois stations de traitement des eaux pluviales permettent de rejeter dans chacune des rivières en aval des aéroports des eaux conformes aux objectifs de quantité et qualité définis par arrêtés préfectoraux. Ce dispositif couvre les besoins de dépollution des activités d'Aéroports de Paris mais également des autres acteurs présents sur les aéroports parisiens,
- la promotion de ses propres valeurs comme des bonnes pratiques environnementales auprès de ses partenaires de plate-forme et de ses parties prenantes riveraines. Ainsi, sur chaque aéroport, une Maison de l'Environnement offre à tout visiteur, en libre accès, un ensemble de bornes de consultation autour des thèmes d'intérêt des riverains : politique environnementale de l'aéroport, économie, emploi, métiers, formations, insonorisation, etc. De plus, Aéroports de Paris accompagne les entreprises aéroportuaires dans leur démarche environnementale au travers des Clubs des Partenaires Environnement des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Ces clubs, créés respectivement en 2003, 2005 et 2006, sont dotés d'un site internet dédié (www.ecoairport.fr) et animés par la direction de l'environnement et du développement durable en liaison avec les directions des plates-formes. Des chartes relatives à l'engagement des membres des Clubs des Partenaires Environnement de Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont également en cours de rédaction. Leur signature est prévue pour mi-2008. Elles ont pour ambition de définir les critères communs de la performance environnementale du territoire aéroportuaire auquel elles se rapportent.

Pour assurer l'effectivité de ces principes, Aéroports de Paris a fait certifier ses trois principaux aéroports

(Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget) selon la norme environnementale internationale ISO 14001 version 2004. Cette certification de son système de management environnemental assure au Groupe Aéroports de Paris :

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

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a été le premier à s'engager sur cette voie en 2001, suivi un an plus tard par l'aéroport de Paris-Orly (2002) et quatre ans plus tard par l'aéroport de Paris-Le Bourget (2005). Les renouvellements de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly intervenus trois ans plus tard ont été obtenus suivant la version révisée de la norme 14001 qui porte une attention particulière d'une part à la conformité réglementaire, d'autre part à la formation et à l'information à l'environnement des salariés intervenant pour le compte d'Aéroports de Paris. Les audits effectués en 2007 n'ont pas révélés de non-conformité.

Au-delà des contraintes juridiques auxquelles il doit se conformer, Aéroports de Paris formalise son action au travers de l'élaboration et du suivi de programmes pluriannuels permettant d'assurer la conformité des activités exercées. Aéroports de Paris participe activement depuis de nombreuses années aux instances de concertation et de dialogue et communique régulièrement sur les indicateurs de suivi environnemental et l'actualité des plates-formes parisiennes.

Le laboratoire d'Aéroports de Paris assure des missions de surveillance de l'environnement et des études d'expertise et d'ingénierie dans les domaines de la qualité de l'air, des eaux et des sols ainsi que de l'acoustique, sur tous les aéroports et aérodromes gérés par Aéroports de Paris.

Les dépenses pour prévenir les conséquences de l'activité du Groupe sur l'environnement ont représenté, en 2007, 3,8 millions d'euros au titre de la surveillance environnementale (bruit, eau, air) et 4,0 millions d'euros au titre de la diffusion d'informations environnementales et l'accueil des riverains. Les actions environnementales ont essentiellement consisté en des aménagements paysagers (3,3 millions d'euros), le traitement des eaux pluviales (5,2 millions d'euros) et la collecte et l'élimination des déchets banals et dan-

gereux (10,7 millions d'euros). Néanmoins, il convient de souligner qu'en dehors de ces dépenses, les budgets d'investissement liés à l'environnement font partie intégrante des budgets d'Aéroports de Paris.

En 2007, aucune indemnité n'a été versée au cours de l'exercice en exécution d'une décision judiciaire de nature environnementale. Egalement, aucune action de réparation significative n'a été nécessaire en raison de dommages causés à l'environnement.

Formation des personnels

Dans le cadre de la certification ISO 14001 des trois principales plates-formes, Aéroports de Paris doit s'assurer que l'ensemble de ses salariés et des salariés de ses sous-traitants disposent des compétences nécessaires à la maîtrise des impacts environnementaux générés par leurs activités. La Direction des ressources humaines propose un catalogue de formations environnementales. En 2007, 208 011 heures de formation ont été consacrées, toutes directions confondues, à l'environnement. La Charte de sensibilisation à l'environnement des personnels intérimaires de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, signée en 2007 entre Aéroports de Paris et 5 entreprises majeures (2 entreprises utilisatrices et 3 entreprises d'intérim), s'inscrit dans la même logique.

6.7.3. Bilan environnemental, les actions mises en œuvre

6.7.3.1. Le bruit, concertation et aide à l'insonorisation

Les pouvoirs publics sont intervenus pour limiter le bruit généré par les mouvements d'aéronefs. L'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport de Paris-Orly fixe à 250 000 le nombre maximal de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport de Paris-Orly et un couvre feu est en place entre 23h30 et 6h00 du matin. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, la maîtrise des nuisances sonores a été mise en œuvre par l'introduction d'un indice plafonné des nuisances sonores et par une limitation du trafic nocturne.

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

La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 a créé l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, dont les principales missions sont :

- d'organiser la mesure du bruit des avions et de la gêne sonore par les exploitants d'aéroports,
- d'organiser la diffusion des résultats de ces mesures,
- de s'assurer des conditions dans lesquelles le public a accès aux plans d'exposition au bruit et au plan de gêne sonore (PGS),
- d'être consultée sur ces projets de documents,
- d'assurer un rôle de contrôle et de médiation entre les parties prenantes⁸⁸.

La DGAC assure la surveillance opérationnelle du plafonnement des nuisances sonores pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle au travers de la mesure de l'indicateur global de bruit mesuré pondéré (IGMP) sous le contrôle de l'ACNUSA. Sur l'aéroport de Paris-Orly comme sur celui de Paris-Charles de Gaulle, un réseau de stations mesure en permanence le niveau de bruit engendré par le trafic aérien. Ces mesures permettent de constituer des indicateurs sur l'évolution des niveaux de bruit constaté. Deux stations de mesures ont également été implantées à proximité de l'aéroport Paris-Le Bourget (Stains et Villepinte).

Les modulations de la redevance d'atterrissage et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes permettent également de limiter le bruit dans la mesure où elles encouragent l'utilisation d'aéronefs moins bruyants et pénalisent les vols de nuit. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) a été instituée par la loi de finances rectificative pour 2003 n° 2003-1312 du 30 décembre 2003. Mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2005 et recouvrée par la DGAC, son produit est ensuite versé aux exploitants d'aérodromes, qui l'affectent aux dispositifs d'isolation phonique, dans la limite des montants encaissés. Cette taxe est versée pour chaque décollage d'avion dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 2 tonnes.

La loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007 dont l'article 96 modifie l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts relatif à la TNSA a fait passer de 40 euros à 68 euros le montant maximal du tarif de la taxe pour les aérodromes du 1^{er} groupe, dont fait partie l'aéroport de Paris-Orly. Pour l'année 2008, le tarif de la TNSA applicable sur chaque aérodrome mentionné au IV de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts a été fixé par l'arrêté du 26 décembre 2007, soit 47 euros pour Paris-Orly (contre 34 euros en 2007 et 22 euros en 2006) et 19 euros pour Paris-Charles de Gaulle (22 euros depuis 2005). Cette revalorisation portera les ressources annuelles à près de 23 millions d'euros en 2008 contre 11 millions d'euros en 2007⁸⁹.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, Aéroports de Paris s'est vu confier pour le compte de l'Etat la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly soumis au PGS (le PGS définit les trois zones de gêne sonore, à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour l'insonorisation de leur logement en prenant en compte les hypothèses de trafic à

⁸⁸ Article L. 227-1 et suivants du Code de l'aviation civile
⁸⁹ Source : communiqué de presse DGAC du 4 décembre 2007

court terme). Il appartient désormais à la Société de réceptionner les nouvelles demandes d'aides, de les inscrire, de les présenter aux commissions locales compétentes, qui décident de l'octroi des aides, et de verser aux riverains les aides financières qui leur sont attribuées pour des diagnostics puis des travaux d'insonorisation. Aéroports de Paris a mis en place un service dédié au programme d'aide aux riverains, qui accompagne les riverains à chaque étape de son dossier.

Depuis novembre 2005, Aéroports de Paris met à disposition du public la visualisation des trajectoires aériennes au moyen de l'outil Vitrail (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne), disponible dans les maisons de l'environnement de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle (qui comprend également Paris-Le Bourget). Les collectivités locales peuvent demander à la DGAC à disposer de l'outil Vitrail. Aéroports de Paris effectue la prestation technique, pour le compte de la DGAC, et dans le respect des exigences de sûreté formulées par le Secrétariat Général à la Défense Nationale. Un protocole spécifique, visé par la DGAC, est établi entre Aéroports de Paris et la collectivité locale au sein de laquelle le système de consultation est installé. Fin 2007, douze communes possèdent le terminal.

Deux contentieux en matière de réglementation du bruit ont été tranchés par le Conseil d'Etat dans un sens favorable à Aéroports de Paris. L'association de défense contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR) avait formé un recours en annulation de la décision implicite de rejet résultant du silence conservé par le ministre des transports, du tourisme et de la mer, sur sa demande tendant à l'adoption d'un arrêté interdisant tous mouvements nocturnes d'aéronefs sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Par ailleurs, le recours formé par le collectif inter-associatif du refus des nuisances (CIRENA) portait sur la décision implicite de rejet du même ministre de sa demande tendant à l'adoption d'un arrêté imposant des altitudes minimales lors de phases d'atterrissage, d'une part, et limitant le nombre de mouvements annuels sur l'aéroports de Paris-Charles de Gaulle, d'autre part. Le Conseil d'Etat, par deux décisions en date du 26 octobre 2007, a rejeté ces deux recours, jugeant que l'abstention du ministre de faire usage de ses pouvoirs de police de la circulation aérienne n'est pas illégale, qu'il n'avait pas porté atteinte au bon équilibre entre le droit des personnes au respect de leur vie privée et les intérêts économiques, ni à l'objectif d'une approche équilibrée de la gestion du bruit et qu'il existait un objectif environnemental de plafonnement des nuisances sonores globale. Il a été en outre relevé qu'un couvre-feu aurait des conséquences négatives importantes sur l'activité de l'aéroport et sur l'activité économique nationale.

6.7.3.2. La lutte contre le changement climatique

Les quotas d'émission de gaz à effet de serre (GES)

La directive du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté européenne a été transposée en

France par l'ordonnance du 15 avril 2004 portant création d'un système d'échange de quotas de GES et le décret du 25 février 2005 approuvant le plan national d'allocation des quotas d'émission de GES établi pour la période 2005-2007 (PNAQI) et l'arrêté du 31 mai 2007 fixant la liste des exploitants auxquels sont affectés des quotas d'émission de GES et le montant des quotas affectés pour la période 2008-2012 (PNAQII).

Aéroports de Paris est un producteur d'énergie important qui exploite trois sites de combustion de plus de 20 MW. Il est donc concerné par le plan national d'allocation des quotas. Pour la première période (2005-2007), les quotas annuels alloués à Aéroports de Paris sont de 189 935 tonnes de dioxyde de carbone (tCO₂), soit 0,1 % des quotas alloués. Pour la seconde période du plan national d'allocation des quotas (2008-2012), les quotas annuels alloués à Aéroports de Paris seront de 181 239 tCO₂, ce qui représente une réduction de 4,6 % de ses quotas alloués par rapport à la première période. Ils se répartissent comme suit :

En tCO ₂	2005-2007	2008-2012
Paris-Charles de Gaulle	134 351	128 199
Paris-Orly	49 121	46 872
Paris-Le Bourget	6 463	6 168
Total	189 935	181 239

En 2007, Aéroports de Paris a réellement émis 144 171 tCO₂⁹⁰, contre 162 606 tonnes en 2006 et 166 507 tonnes en 2005.

Dès 2005, Aéroports de Paris a indiqué être favorable au projet de Directive européenne publiée le 18 décembre 2006 visant à l'élargissement du marché européen des quotas CO₂ à l'aviation. Les modalités techniques sont en cours de négociation.

Parallèlement à cela, Aéroports de Paris s'est engagé dans une maîtrise durable de ses émissions atmosphériques et en particulier dans une réduction significative des émissions liées aux unités de production d'énergie en adoptant des technologies moins polluantes : abandon du charbon, chaudière bas-NOx et utilisation majoritaire du gaz comme combustible. A titre d'exemple, le Groupe dispose d'une turbine à gaz en cogénération sur Paris-Charles de Gaulle, et depuis juillet 2007, deux groupes électrogènes sont utilisés pour l'alimentation de secours du réseau électrique d'aide à la navigation aérienne (tours de contrôle, balisage, ...). Le démarrage de ces groupes étant relativement long, ils fonctionnent en secours inverse pour assurer une alimentation immédiate en cas de besoin. Ces groupes seront remplacés en 2009 au profit de groupes à temps zéro qui ne fonctionneront qu'en cas de nécessité. Sur les sites industriels, le Groupe a également réalisé certains investissements pour réduire les émissions de CO₂ : 2/3 du réseau de chauffage de Paris-Orly utilise désormais un réseau "basse température" (105°) et non plus "haute température" (160°). Il en résulte une consommation moindre de combustible, ce qui se traduit par des émissions moindres de CO₂.

⁹⁰ Volume vérifié par BVQI selon les règles définies par l'arrêté du 28 juillet 2005 relatif à la vérification et la quantification des gaz à effet de serre.

Enfin, des études sont engagées pour étudier l'opportunité d'équiper l'aéroport de Paris-Orly d'une installation de géothermie de 10 MW qui pourrait entrer en service en 2010.

Le plan climat d'Aéroports de Paris

En signant le 28 janvier 2008 la convention sur les engagements pris par le secteur de transport aérien dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'entreprise a réaffirmé son engagement dans une démarche globale visant à l'amélioration de la performance environnementale, notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures s'inscrivent dans la continuité de la politique de maîtrise durable de ses émissions atmosphériques menée depuis de nombreuses années par Aéroports de Paris.

Les 7 engagements suivants ont été pris :

- baisser de 10 % le temps de roulage moyen des avions de Paris-Charles de Gaulle avant 2015 en lien avec les acteurs concernés,
- appliquer une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale), notamment au futur quartier d'affaires Cœur d'Orly ainsi qu'aux terminaux T2G et S4 de Paris-Charles de Gaulle,
- réduire les consommations énergétiques internes de l'entreprise de 20 % par passager d'ici 2020 par rapport à 2004 et de 40 % avant 2040. Ainsi, malgré la croissance significative du patrimoine immobilier d'Aéroports de Paris, la consommation interne restera quasi stable. Cet effort représente une réduction de 20 000 tonnes de CO₂ en 6 ans,
- lancer un programme d'installation d'énergies renouvelables (géothermie par exemple), avec finalisation des études avant fin 2008,
- réduire de 30 % les émissions de CO₂ 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). Ces groupes alimentent en énergie les avions en stationnement et émettent entre 15 et 30 fois plus de CO₂ qu'une alimentation électrique directe,
- promouvoir par un site Internet le co-voiturage pour les 120 000 personnes qui travaillent sur les plates-formes.

6.7.3.3. Qualité de l'air

Comme toutes les personnes privées visées à l'article L. 220-1 du Code de l'environnement, Aéroports de Paris doit concourir (pour ce qui concerne son activité propre) à l'objectif de mise en œuvre du droit reconnu à chacun de respirer un air conforme aux normes sanitaires en vigueur par des actions de

prévention, surveillance, réduction ou suppression des pollutions atmosphériques, préservation de la qualité de l'air, et économie et utilisation rationnelle de l'énergie. La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a ainsi introduit deux outils territoriaux de gestion de la qualité de l'air : le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et le plan pour la protection de l'atmosphère (PPA). Elle a par ailleurs réaffirmé les objectifs du plan de déplacements urbains (PDU).

Les plans de déplacements urbains

Issus de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (modifiée en septembre 2000 et codifiée dans le Code de l'environnement), les PDU ont comme objectif la diminution du trafic automobile et la promotion des transports collectifs, alternatifs et à énergie propre, dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elaboré à l'initiative de l'Etat, le PDU de la région Ile-de-France a été approuvé par décret après enquête publique en décembre 2000. Dans ce cadre, Aéroports de Paris est chargé de mettre en œuvre les principes qui y sont définis, sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, à travers un "projet de pôle". Ce plan d'actions à moyen terme est élaboré avec la participation de l'ensemble des parties concernées par la problématique des accès terrestres aux aéroports (notamment l'Etat, la région Ile-de-France, le Syndicat des transports d'Ile-de-France, les collectivités locales, les transporteurs routiers et les associations), réunies dans un comité de pôle aéroportuaire spécifique à chaque plate-forme. Le "projet de pôle CDG" a été définitivement approuvé en juin 2003, celui de Paris-Orly en mars 2004. Parmi les principales réalisations, on peut citer la rénovation de l'éclairage de la gare RER de Paris-Charles de Gaulle, la remise aux normes d'accessibilité et de confort des arrêts de bus de l'aéroport de Paris-Orly, la réalisation en cours d'une gare routière au niveau du terminal d'Orly ouest et la réalisation d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) pour Aéroports de Paris (bureaux en libre service, déploiement de la visioconférence, participation à la semaine européenne de la mobilité, réalisation d'un intranet spécifique "transports et déplacements" à l'usage des salariés).

Dans le cadre de ce PDE, Aéroports de Paris a mis en œuvre fin 2006 un service de covoiturage inter-entreprises, conjointement avec l'Association pour le Développement Economique du Pôle Orly Rungis (ADOR) qui regroupe les principaux gestionnaires de zones d'activités situés autour du pôle d'Orly. Ce service est accessible aux près de 140 000 salariés situés dans le périmètre des pôles aéroportuaires de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Fin 2007, 4 % des collaborateurs d'Aéroports de Paris étaient inscrits à ce programme.

Les plans régionaux de la qualité de l'air

Par arrêté du 6 avril 2006, le président du Conseil Régional de l'Ile-de-France a installé la commission consultative du Plan Régional pour la Qualité de

l'Air (PRQA) le 11 mai 2006 en réponse aux obligations qui lui sont fixées par l'article L. 222-1 du Code de l'Environnement tel que modifié par la loi du 27 février relative à la démocratie de proximité de 2002. Ceci enclenche le processus de révision de ce plan. Aéroports de Paris y participe au titre "des activités contribuant à l'émission de substances susceptibles d'affecter la qualité de l'air". Ses travaux s'achèveront en juin 2009 avec passage préalable en enquête publique entre novembre 2008 et janvier 2009.

Les plans de protection de l'atmosphère

L'article L. 222-4 du Code de l'environnement prévoit l'élaboration, à l'initiative de l'Etat, de PPA dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les concentrations en polluants dépassent les valeurs limites réglementaires.

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

Le PPA pour la région Ile-de-France a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 7 juillet 2006, après avoir été soumis à enquête publique en septembre-octobre 2005. Le plan comprend neuf mesures réglementaires qui complètent les réglementations existantes. Par ailleurs, trois grandes entreprises de transport (SNCF, RATP et Aéroports de Paris) ont formulé des objectifs concrets en vue de l'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France. Ainsi, faisant la liaison avec les autres acteurs du trafic aérien (compagnies aériennes, navigation aérienne), Aéroports de Paris va élaborer et décliner un plan d'action PPA. Les objectifs de ce plan, dont la réalisation dépend de la collaboration des tous les acteurs concernés en particulier les compagnies aériennes, sont les suivants :

- limitation du recours aux moteurs auxiliaires de puissance des avions en situation normale comme en cas de pic de pollution,
- abaissement de 10 % du temps de roulage moyen des avions à Paris-Charles de Gaulle entre 2007 et 2015,
- réduction de 25 % des émissions de NOx des chaufferies de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly entre 2000 et 2010,
- maîtrise des émissions dues aux transports terrestres, avec la réalisation de plans de déplacements à Paris-Charles de Gaulle et à Paris-Orly,
- amélioration de la connaissance sur la qualité de l'air sur et autour des plates-formes aéroportuaires.

Aéroports de Paris remet annuellement un rapport à la DRIRE Ile-de-France faisant le bilan des actions entreprises dans ces cinq domaines cibles citées ci-dessus.

Le plan régional santé environnement

Le gouvernement a adopté le 21 juin 2004 le premier plan national de prévention des risques pour la santé liés à l'environnement (PNSE). Ce plan d'actions permet de répondre aux engagements pris par la France au niveau international lors des conférences interministérielles organisées par l'Organisation Mondiale de la Santé. Il est institué par l'article L1311-6 du code de la santé publique⁹¹.

Le PNSE détermine 45 actions à mettre en place entre 2004 et 2008 pour améliorer la connaissance, la prévention et la maîtrise des risques sanitaires liés à des facteurs environnementaux. Trois objectifs prioritaires sont fixés : garantir un air et une eau de bonne qualité, prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers, mieux informer le public et protéger les populations sensibles.

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

6.7.3.4. L'eau

La gestion des eaux pluviales

Aéroports de Paris s'est doté depuis 1996 de stations de traitement des eaux pluviales pour les plates-formes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Ces stations permettent de traiter si besoin les eaux de surface et de répondre aux exigences réglementaires de qualité de l'eau. Les autorisations de rejet sont délivrées par arrêtés préfectoraux. Pour les deux aéroports, l'exploitation des systèmes de traitement des eaux pluviales est confiée à un gestionnaire certifié ISO 14001.

A Paris-Orly, les eaux pluviales sont traitées par un procédé physicochimique suivi d'une filtration avant rejet dans l'Orge. Une partie de l'eau traitée est utilisée pour le réseau de climatisation de l'aéroport, ce qui permet une économie d'eau potable de 70 000 m³ par an.

A Paris-Charles de Gaulle, les eaux pluviales sont traitées sur deux stations de traitement, par un procédé

⁹¹ Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique

biologique sur le bassin versant Marne, par un procédé associant lagunage et process physico-chimique sur le bassin versant Seine. Ce sont ainsi 5,9 millions de m³ qui ont été collectés et rejetés en 2007 avec une production de boues d'épuration pâteuses de l'ordre de 86 tonnes ; ces boues sont ensuite recyclées en compost et valorisées en agriculture. 2 037 tonnes de boues liquides ont été récupérées en amont des stations dans des séparateurs d'hydrocarbures. Ces déchets pollués sont évacués et traités dans des sites agréés. Le recyclage d'une partie des eaux pluviales qui servirait à alimenter des tours de refroidissement des centrales thermiques ainsi que les sanitaires de certains terminaux et participerait ainsi à la réduction des volumes rejetés est en projet sur la plate-forme. Le certificat ISO 14001 du gestionnaire des systèmes de traitement des eaux pluviales a été renouvelé le 8 juillet 2007 pour une durée de 3 ans.

Par ailleurs, une demande de modification de l'arrêté d'autorisation de rejet des eaux pluviales actuel permettant un débit modulé en remplacement du débit fixe autorisé actuellement pour l'aéroport a été déposé en Préfecture de Seine et Marne en septembre 2006 par Aéroports de Paris. Une enquête publique s'est achevée le 14 décembre 2007.

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

Eaux usées

Les eaux usées produites sur les plates-formes d'Aéroports de Paris sont collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement départemental, pour un traitement par le SIAPP (Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne). Sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, une procédure d'autosurveillance des rejets d'eaux usées issues des différentes activités et industries d'une zone aéroportuaire est en place. En contrepartie des services d'assainissement, Aéroports de Paris est soumis au paiement de redevances d'assainissement pour le transport et le traitement.

6.7.3.5. Les déchets

Les déchets industriels banals

Aéroports de Paris dispose du statut d'intermédiaire agréé pour la collecte des déchets industriels banals sur les aéroports. A ce titre, sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, Aéroports de Paris est associé à des prestataires spécialisés pour assurer la collecte non seulement de ses propres déchets mais également de ceux des entreprises installées sur les aéroports. Un tri sélectif est organisé à l'échelle des plates-formes pour optimiser leur recyclage et Aéroports de Paris agit pour réduire à la source la production. En

2007, 58 725 tonnes de déchets industriels banals ont été collectées par Aéroports de Paris, contre 55 986 tonnes en 2006.

Les déchets industriels dangereux

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

Les rares déchets radioactifs sont collectés soit par les propres services d'Aéroports de Paris, comme c'est le cas pour les déchets médicaux ou des détecteurs d'incendie, soit par l'intermédiaire des entreprises de maintenance dont les contrats leur font obligation de collecte, dans le cas des équipements de contrôle des bagages. Dans les deux cas, ces déchets sont ensuite traités par des entreprises agréées avec une complète traçabilité. De même, les rares déchets radioactifs collectés dans le cadre de saisies douanières sont traités par un prestataire spécialisé.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, une plate-forme de compostage des déchets verts a été ouverte en 2004. Elle a été dimensionnée pour recevoir 800 tonnes par an et pourrait donc intéresser certaines collectivités territoriales voisines. Cette structure permet le stockage à des fins de compostage de tous les déchets issus du traitement des espaces verts de l'aéroport.

Par ailleurs, dans le cadre des contrats de traitement des déchets en vigueur, les déchets fermentescibles de la plate-forme de Paris-Orly sont envoyés à l'usine d'incinération du Syndicat Intercommunal d'Exploitation et Valorisation des Déchets de Rungis (SIEVD) sur le marché d'intérêt national de Rungis. En contrepartie, Paris-Orly achète au marché d'intérêt national de Rungis une partie de la chaleur produite par cette usine. Ce système fonctionne depuis le 1^{er} novembre 2007 d'avril à novembre, lorsque l'unité de production de Paris-Orly est stoppée en raison de la trop faible demande (de 2 à 3 MW pour l'eau chaude sanitaire). Un aménagement technique complémentaire sécurisera l'exploitation en période hivernale (stabilité des températures) puisque Aéroports de Paris entend passer sa consommation thermique en provenance de la SEMMARIS de 17 à 25 GWh ce qui permettra d'économiser environ 800 tonnes équivalent pétrole (Tep) de gaz.

6.7.3.6. La gestion des activités polluantes ou à risques

Stockage de carburants

Le stockage et la distribution du kérosène avion ne sont pas assurés par Aéroports de Paris mais par la Société de manutention des carburants d'aviation

(SMCA) pour le stockage et la distribution sur les points d'arrivée en aires de stationnement, et par des sociétés d'avitaillement entre la bouche hydrante et les réservoirs avions. La SMCA est propriétaire des cuves et de l'oléoréseau (réseau de pipelines souterrain destiné à assurer l'avitaillement des avions en carburant sur les aires de trafic) des plates-formes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en assure la maintenance et l'exploitation. Ce réseau fait l'objet d'un contrôle d'étanchéité quotidien. Si les cuves sont localisées historiquement directement sur l'aéroport dans le cas de Paris-Orly (d'une contenance de 9 380 m³ et 59 300 m³), elles sont à proximité de celui de Paris-Charles de Gaulle (d'une contenance de 202 539 m³). En raison des volumes de combustibles stockés, ces lieux sont soumis à la législation sur les Installations Classées pour la protection de l'environnement (ICPE), qui est notamment la transcription française de la directive européenne SEVESO II⁹¹. A ce titre, les installations font régulièrement l'objet d'audits qualité et de conformité par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

En complément, les travaux de révision de l'étude de dangers et d'élaboration des plans de prévention des risques technologiques (PPRT), tels que prévus par les articles L. 515-15 et suivants du Code de l'environnement, ont débuté en 2006 à Paris-Charles de Gaulle et 2007 à Paris-Orly. Les dépôts font par ailleurs déjà l'objet de Plans Particuliers d'Intervention (PPI) et de Plans d'Opérations Internes (POI) pour prévenir les risques et protéger le personnel, les populations et l'environnement en cas de sinistre.

L'article L. 125-2 du Code de l'environnement implique l'information du public et sa participation à la prévention des risques technologiques par la création de comités locaux d'information et de concertation (CLIC) autour de ce type de sites. Sur Paris-Orly, après sa constitution en 2006, il s'est réuni en 2007. Sur Paris-Charles de Gaulle, le CLIC relatif au dépôt situé à proximité de l'aéroport été constitué en décembre 2005, à l'initiative du préfet du Val d'Oise.

Suivi et connaissances des installations classées pour la protection de l'environnement exploitées par Aéroports de Paris

En tant qu'exploitant de ses installations, Aéroports de Paris est responsable de leur conformité réglementaire, et notamment en ce qui concerne ses Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Ces installations classées font l'objet d'un traitement spécifique au titre des articles du Titre 1er du Livre V du Code de l'environnement et de son décret d'application du 21 septembre 1977 modifié pris pour l'application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux ICPE. Les activités concernées sont définies par une nomenclature qui les classe sous le régime de déclaration ou d'autorisation en fonction de la gravité des dangers ou inconvénients qu'elles peuvent présenter.

Aéroports de Paris exploite :

- des installations soumises à autorisation répondant à des prescriptions spécifiques définies par arrêté préfectoral. Les centrales énergétiques de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont soumises à autorisation pour leurs activités de combustion et de réfrigération. Un bilan de fonctionnement annuel communiqué aux autorités locales rend compte de leur conformité,
- des installations soumises à déclaration se conformant à des prescriptions générales, tels 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).

Connaissance des ICPE exploitées par des tiers implantés sur les plates-formes aéroportuaires

Toute société exploitante d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est responsable de sa maîtrise et de sa conformité réglementaire. Plusieurs entreprises implantées sur les plates-formes aéroportuaires exploitent des ICPE soumises aussi bien à autorisation qu'à déclaration pour les activités de maintenance et d'exploitation. Elles font l'objet de contrôles périodiques par les pouvoirs publics (DRIRE ou STIIC) et leurs arrêtés préfectoraux correspondant sont accessibles sur le site Internet de la DRIRE Ile-de-France. Ces informations sont suivies par Aéroports de Paris.

6.7.3.7. Mesure et surveillance

Le suivi environnemental de la qualité des sols et des risques de pollution de nappes phréatiques sous-jacentes est assuré par le laboratoire d'Aéroports de Paris. A ce jour, pour Paris-Orly, une vingtaine de diagnostics de qualité des sols a été réalisée (les zones investiguées, comprennent la zone Air France, la zone d'essais des feux pompiers, la zone nord de la piste 4 et les zones de loueurs de voitures). Des diagnostics supplémentaires ont été réalisés dans le cadre des programmes d'aménagement à venir, notamment pour l'opération Cœur d'Orly. Pour Paris-Charles de Gaulle, une quinzaine de diagnostics a été réalisée, dont la zone d'essai des feux pompiers, l'ancien site d'EcoPur (zone sud-ouest de la plate-forme) et certains des terrains devant accueillir de futures installations (hangar A380 d'Air France, Satellite 4, bâtiment du Comité d'Entreprise). Enfin, pour Paris-Le Bourget, une campagne d'investigation générale a été menée en 2007 en collaboration avec les Services Techniques de l'Aviation Civile (STAC). Une quarantaine de sondages répartis sur des sites représentatifs de l'activité aéroportuaire

⁹¹ Directive 96/82/CE du 9 décembre 1996

ont été réalisés. Ils n'ont révélés aucune anomalie significative appelant des actions de la part du gestionnaire de la plate-forme. Par ailleurs, des études spécifiques ont été réalisées sur plus d'une vingtaine de parcelles.

En 2006 et 2007, des diagnostics ont également été engagés sur les aérodromes d'aviation générale, comme Saint Cyr l'Ecole et Toussus le Noble.

Conformément aux arrêtés préfectoraux de rejet des effluents et d'exploitation des centrales thermiques de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, environ 20 piézomètres par plate-forme sont suivis depuis 15 ans à fréquence trimestrielle, semestrielle ou annuelle selon les zones. Cette surveillance concerne également Paris-Le Bourget.

Les zones à risque identifiées sur chacun des aéroports en 1999 par entretiens et compilation de documents historiques ont ainsi fait l'objet des vérifications complémentaires nécessaires demandées sur l'audit de conformité mené en 2005 sur Paris-Orly et début 2006 sur Paris-Charles de Gaulle. Elles ont permis de tester l'absence de pollution avérée sur certains sites et l'absence de dégradation sur les sites dont la pollution était déjà connue. Aujourd'hui, pour prévenir ces risques, des actions préventives ont été mises en œuvre (contrôles spécifiques de la qualité de la nappe phréatique et réalisation systématique de diagnostic des sols).

6.7.3.8. Amiante

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

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

Par ailleurs, Aéroports de Paris met actuellement en place des procédures de suivi d'une éventuelle exposition de ses salariés aux produits dangereux, dont l'amiante, par l'établissement du parcours professionnel du salarié avant son entrée dans

l'entreprise (questionnement sur les éventuelles expositions aux produits dangereux au cours de la visite médicale d'embauche) et par l'élaboration d'un outil de traçabilité individuel du parcours professionnel du salarié au sein d'Aéroports de Paris.

Voir également le paragraphe 20.8. "Procédures judiciaires et d'arbitrage".

6.7.4. Liens avec les collectivités territoriales environnantes

Aéroports de Paris mène une politique active de partenariats avec les acteurs socio-économiques territoriaux et les élus locaux. Elle vise essentiellement à favoriser l'accès à l'emploi des populations riveraines. Ainsi, 49 % des salariés de Paris-Charles de Gaulle sont originaires des trois départements riverains. Aéroports de Paris dépense annuellement 2 millions d'euros pour des actions de développement économique et social à destination de publics défavorisés.

L'association "Papa Charlie" met à disposition un véhicule à prix réduit pour des personnes à faible revenu ayant trouvé un emploi sur un des aéroports. Elle dispose d'un parc de 160 véhicules. Entre 1997 et 2007, 2 500 accédants à l'emploi ont bénéficié de cette aide.

Le GIP ADIF, groupement d'intérêt public qui accompagne l'insertion sociale et professionnelle de publics éloignés de l'emploi, a accueilli, conseillé et orienté 1 469 personnes en 2007, ce qui a permis l'embauche de 116 personnes dans des activités aéroportuaires.

Le Comité Habitat, association créée en partenariat avec 42 entreprises, 23 bailleurs sociaux et 17 collectivités locales, permet aux employés de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle de trouver un logement dans le parc social de proximité. Il bénéficie à environ 100 salariés par an.

En 2007, la construction et l'ouverture d'une crèche interentreprises et interdépartementale sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle a permis la garde de très jeunes enfants de salariés soumis à une amplitude de travail atypique. 210 familles sont inscrites et 140 enfants y sont accueillis. La réalisation de cette crèche a de plus créé 25 emplois. Une autre crèche sera mise en place à Paris-Orly en 2008.

Parallèlement à cela, Aéroports de Paris a fait le choix dès 1996 d'établir un dialogue original avec ses collectivités territoriales voisines à travers la création d'une mission de Coopération économique et sociale.

Ce dialogue repose sur la mise en valeur des atouts des territoires dans lesquels les aéroports sont implantés. Les réalisations en la matière sont le Datagora, un centre de valorisation des atouts et ressources du bassin de Roissy constitué dans le but d'attirer l'implantation d'entreprises dans les départements voisins et l'Observatoire des Métiers de l'Emploi et de

la Formation, un organisme analysant en permanence la situation des emplois sur les aéroports. Il a établi qu'en 2000, environ 1 350 emplois avaient été créés par million de passagers, proportion qui se monte à 1 500 emplois par million de passagers en 2006. Ce dialogue s'appuie également sur la mise à la disposition de tous d'informations pédagogiques relatives aux impacts environnementaux des activités qui se déroulent sur ses aéroports : bruit au sol et sous les trajectoires, circulation aérienne, qualité de l'air. Les vecteurs de cette information sont les Maisons de l'Environnement et du Développement Durable qui accueillent chaque année 15 000 visiteurs, le système Vitrail de visualisation en différé des trajectoires et dont 12 mairies sont équipées fin 2007, et enfin, la publication de la revue "Entrevoisins" tiré à 500 000 exemplaires chaque trimestre et touchant 1,2 million de riverains doublée d'un site Internet.

6.7.5. Liens avec les parties prenantes

Dans son article 48, le Décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris fait obligation à Aéroports de Paris de participer à la maîtrise de l'impact environnemental de l'activité de ses fournisseurs, de ses sous-traitants et des établissements implantés sur les aérodromes qu'elle exploite, notamment en introduisant des clauses environnementales dans les contrats pour promouvoir des systèmes de management du type ISO 14 001.

A ce titre, le référentiel de la politique d'Achats d'Aéroports de Paris intègre un volet Ethique et développement durable précisant au sein du Code de déontologie les engagements de l'entreprise en matière de Responsabilité sociétale vis-à-vis de ses fournisseurs. Les sous-traitants d'Aéroports de Paris sont sensibilisés à la maîtrise des risques relatifs à la sécurité du travail et à l'environnement par la réalisation de Plan de Prévention lorsque la réglementation l'exige.

Les établissements implantés sur les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont incités à mener une démarche environnementale au travers des Clubs des Partenaires Environnement dédiés, respectivement lancés en 2003, 2005 et 2006. Plusieurs services environnementaux sont mis à disposition des entreprises aéroportuaires en vue de promouvoir une démarche de Systèmes de Management Environnemental : diagnostic environnemental en ligne, outils d'information et de communication en matière environnementale, chartes, etc.

La Société accompagne également depuis plusieurs années de nombreuses associations dans leur démarche caritative et d'aide aux plus démunis.

Placée sous l'égide de la Fondation de France et présidée par le Président-directeur général de la Société, la Fondation Aéroports de Paris a été créée en mars 2003 avec pour mission d'apporter une aide financière à des associations géographiquement proches des aéroports parisiens. En 2007, cette dotation a permis de financer 56 projets dans différents secteurs de la solidarité de proximité : soutien scolaire, services rendus aux personnes âgées, accès aux loisirs des familles défavorisées, ou chantiers d'insertion sociale et de réhabilitation de logements. Un comité exécutif de 16 membres est chargé de sélectionner les bénéficiaires. Dans le cadre de la convention qui lie la Fondation Aéroports de Paris à la Fondation de France, la Fondation Aéroports de Paris est dotée d'un budget annuel de 600 000 euros.

Compte de résultat consolidé

<i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Année 2007	Année 2006
Produit des activités ordinaires	9	2 292 415	2 076 835
Autres produits opérationnels courants	10	19 801	28 682
Production immobilisée	11	41 068	43 301
Production stockée		(58)	(163)
Achats consommés	12	(147 320)	(121 554)
Charges de personnel	13	(652 177)	(648 068)
Autres charges opérationnelles courantes	14	(795 869)	(701 083)
Dotations aux amortissements	15	(312 414)	(273 853)
Dépréciations d'actifs, nettes de reprises	15	1 340	25 287
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(4 697)	(38 469)
Résultat opérationnel courant		442 089	390 916
Autres produits et charges opérationnels	16	(38 747)	(57 024)
Résultat opérationnel		403 342	333 892
Produits financiers		274 582	71 372
Charges financières		(250 382)	(155 859)
Résultat financier	17	24 200	(84 488)
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	1 904	3 573
Résultat avant impôt		429 446	252 977
Impôts sur les résultats	19	(107 610)	(100 841)
Résultat de la période		321 836	152 136
<i>Résultat attribuable aux intérêts minoritaires</i>		-	-
<i>Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère</i>		321 836	152 136
Résultats par action attribuables aux porteurs d'actions			
ordinaires de la société mère :			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	20	3,25	1,64
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	20	3,25	1,64

Bilan consolidé

ACTIFS <i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Immobilisations incorporelles	21	48 807	36 714
Immobilisations corporelles	22	5 232 125	4 838 942
Immeubles de placement	23	274 252	284 233
Participations dans les entreprises mises en équivalence	18	30 359	20 186
Autres actifs financiers non courants	24	58 358	242 045
Actifs d'impôt différé	19	2 025	1 417
Actifs non courants		5 645 926	5 423 537
Stocks	25	9 997	7 462
Clients et comptes rattachés	26	478 166	401 089
Autres créances et charges constatées d'avance	27	104 815	115 164
Autres actifs financiers courants	24	72 925	84 267
Actifs d'impôt exigible	19	213	654
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28	524 071	509 188
Actifs courants		1 190 186	1 117 824
TOTAL DES ACTIFS		6 836 112	6 541 361

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS <i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Capital	29	296 882	296 882
Primes liées au capital	29	542 747	542 747
Actions propres	29	(3 704)	-
Ecart de conversion	29	(1 270)	(200)
Réserve de juste valeur	29	-	70 728
Résultats antérieurs non distribués	29	1 795 543	1 724 496
Résultat de la période		321 836	152 136
Capitaux propres		2 952 034	2 786 789
Emprunts et dettes financières à long terme	31	2 030 454	2 270 411
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	30	386 009	388 354
Autres provisions non courantes	30	155	357
Passif d'impôt différé	19	86 323	74 044
Autres passifs non courants	33	32 390	33 123
Passifs non courants		2 535 331	2 766 289
Fournisseurs et comptes rattachés	34	507 309	411 178
Autres dettes et produits constatés d'avance	35	387 845	309 133
Emprunts et dettes financières à court terme	31	323 031	158 286
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	30	25 644	29 933
Autres provisions courantes	30	83 097	71 475
Passif d'impôt exigible	19	21 822	8 278
Passifs courants		1 348 747	988 283
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		6 836 112	6 541 361

Tableau des flux de trésorerie consolidés

<i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Année 2007	Année 2006
Résultat opérationnel		403 342	333 892
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie :			
- Amortissements, dépréciations et provisions		335 377	328 774
- Moins-values (plus-values) de cession d'actifs immobilisés		1 630	(1 464)
- Coût des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS		-	33 331
- Autres		1 808	381
Décalages de paiement des indemnités reçues au titre du terminal 2E		-	41 411
Charges financières hors coût de l'endettement net		(2 200)	(414)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		739 958	735 910
Augmentation des stocks		(2 061)	(1 481)
Augmentation des clients et autres débiteurs		(64 061)	(6 862)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs		113 689	(65 254)
Variation du besoin en fonds de roulement		47 568	(73 597)
Impôts sur le résultat payés		(87 117)	(110 559)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		700 409	551 754
Acquisitions de filiales (nettes de la trésorerie acquise)		(3 350)	(20)
Investissements corporels et incorporels	36	(732 133)	(712 461)
Acquisitions de participations non intégrées		(1 220)	(10 001)
Variation des autres actifs financiers		18 116	2 761
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	36	5 992	147 678
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	36	189 873	270
Dividendes reçus		1 542	3 153
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		78 410	13 080
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(442 770)	(555 540)
Subventions reçues au cours de la période		1 089	1 473
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		(0)	583 543
Achats d'actions propres (nets de cessions)		(3 654)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(93 006)	(63 168)
Encaissements provenant des emprunts à long terme		3 826	6 610
Remboursement des emprunts à long terme		(78 208)	(316 248)
Intérêts payés		(160 598)	(151 069)
Produits financiers encaissés		77 613	64 480
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(252 938)	125 621
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		4 699	121 774
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	36	503 102	381 328
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	36	507 802	503 102

En 2006, la capacité d'autofinancement avait été retraitée pour inclure l'effet des décalages de paiement entre la comptabilisation des produits d'assurances attendus suite à l'accident du terminal 2E et leurs encaissements effectifs.

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Ecarts de conversion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
Situation au 01/01/2006	256 085	-	-	1 008	19 302	1 754 333	2 030 727	-	2 030 727
Différence de conversion				(1 207)			(1 207)		(1 207)
Coût des avantages du personnel au titre de l'ORS						33 331	33 331		33 331
Variation de juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente nette d'impôt					51 426		51 426		51 426
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	-	-	-	(1 207)	51 426	33 331	83 550	-	83 550
Résultat 2006						152 136	152 136	-	152 136
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	-	-	-	(1 207)	51 426	185 467	235 686	-	235 686
Augmentation de capital	40 797	542 747				-	583 544		583 544
Dividendes						(63 168)	(63 168)		(63 168)
Situation au 31/12/2006.	296 882	542 747	-	(200)	70 728	1 876 632	2 786 789	-	2 786 789

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Ecarts de conversion	Réserve de juste valeur	Résultats non distribués	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
Situation au 01/01/2007	296 882	542 747	-	(200)	70 728	1 876 632	2 786 789	-	2 786 789
Différence de conversion				(1 070)			(1 070)		(1 070)
Variation de juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente, nette d'impôt					(70 728)		(70 728)		(70 728)
Boni sur cessions d'actions propres						51	51		51
Résultat net comptabilisé directement en capitaux propres	-	-	-	(1 070)	(70 728)	51	(71 747)	-	(71 747)
Résultat 2007						321 836	321 836	-	321 836
Total des produits et des charges comptabilisés au titre de la période	-	-	-	(1 070)	(70 728)	321 887	250 089	-	250 089
Mouvements sur actions propres			(3 704)				(3 704)		(3 704)
Dividendes						(93 007)	(93 007)		(93 007)
Autres variations						11 867	11 867		11 867
Situation au 31/12/2007	296 882	542 747	(3 704)	(1 270)	-	2 117 379	2 952 034	-	2 952 034

Voir les commentaires en note 29

Annexe aux comptes consolidés

Note 1 - Déclaration de conformité

En application du règlement européen n° 1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du Groupe au titre de l'exercice 2007 ont été établis en conformité avec les normes "IFRS" (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne.

Note 2 - Remarques liminaires

Les comptes du Groupe AEROPORTS DE PARIS au 31 décembre 2007 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 12 mars 2008. Ces comptes ne seront définitifs qu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra le 28 mai 2008.

AEROPORTS DE PARIS ("la Société") est une entreprise domiciliée en France.

Nom de la société mère :	AEROPORTS DE PARIS
Siège social :	291, boulevard Raspail – 75014 Paris
Forme juridique :	Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
SIREN :	552 016 628 RCS Paris

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro.

Toutes les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation ont établi leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2007.

Note 3 - Comparabilité des exercices

3.1. Evénements significatifs

3.1.1. Réorganisation des activités assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris regroupe l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts.

La Direction souhaitant privilégier le dialogue social a ainsi engagé une négociation en vue de définir les mesures proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, l'information et la consultation du Comité d'entreprise sont intervenues le 26 septembre 2007. Le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Dès le mois d'octobre 2007, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées conjointement par la Direction des Ressources Humaines et la Direction de l'Escale.

Les salariés ont ensuite été invités à un entretien individuel et confidentiel d'orientation conduit par un conseiller professionnel externe sur les mois d'octobre et novembre 2007 afin de les aider à se positionner sur l'une des formules de mobilités suivantes :

- la mutation par redéploiement au sein d'Aéroports de Paris SA,
- la mobilité vers le pôle de services aéroportuaires,
- le départ en cessation anticipée d'activité,
- la possibilité d'un départ en retraite anticipée,
- le départ volontaire pour accéder à un emploi salarié en dehors du Groupe Aéroports de Paris ou bien pour créer ou reprendre une entreprise, ou pour réaliser un projet personnel.

Au 31 décembre 2007, un premier bilan des intentions de choix de positionnement des salariés Escale a été réalisé.

Sur la base des hypothèses retenues, le coût des mesures prévues a provisoirement été estimé à 48,5 M€.

En application des règles comptables, compte tenu de l'existence d'un engagement à la clôture tel que défini par les normes IAS 19 et IAS 37, une provision nette des reprises de provision pour indemnités de fin de carrière des salariés visés par la réorganisation de l'escale a été constituée à hauteur de 35,1 M€ dont 23,9 M€ pour les cessations anticipées d'activités complétée de 4,3 M€ au titre de l'augmentation de la contribution sociale.

En application des règles et méthodes comptables, 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. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées.

La différence entre le coût total estimé et la provision comptabilisée représente les charges de période qui seront constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

3.1.2. 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 ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'État contre les tarifs des redevances 2007. Par ailleurs Ryan Air a déposé un recours contre la décision implicite du ministre des transports de rejet de sa demande de modification de la structure réglementaire de la redevance par passager et Fedex contre les dispositions réglementaires concernant les vols cargo.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'État précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'État a de nouveau homologué, les tarifs 2006 et 2007 de ces redevances, fixées avec effet rétroactif à des niveaux inchangés par rapport à ceux initialement fixés.

Aéroports de Paris considère en effet que la décision précitée du Conseil d'État ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

Néanmoins des recours ont été engagés par des transporteurs aériens aux fins de remboursement de la partie des facturations 2006 et 2007 qu'ils jugent indue au regard de la décision du Conseil d'État. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'État, notamment le caractère rétroactif des nouvelles décisions tarifaires 2006 et 2007 prises par Aéroports de Paris, ainsi que le niveau des tarifs. Par ailleurs la FNAM (Fédération nationale de l'Aviation marchande) a déposé, en date du 21 février 2008, un recours devant le Conseil d'État contre les décisions tarifaires.

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.

3.1.3. 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 mis en œuvre par la société CEGELEC titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis à disposition de la compagnie Air France, qui en assure l'exploitation, en octobre 2007, Aéroports de Paris gardant la responsabilité de la maintenance.

À partir d'octobre 2007 une phase de montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés par le projet, a été engagée, pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Cette montée en charge comporte des retards dans la progression de capacité et dans la mise en œuvre de certaines fonctionnalités.

Des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Adaptations et réglages sont actuellement en cours et l'ensemble de ces opérations devraient arriver à leur terme au cours de l'année 2008.

3.1.4. Les mutuelles

Après consultation des représentants des salariés, Aéroports de Paris a conclu le 12 février 2007 un accord permettant d'instituer un dispositif collectif et obligatoire de remboursements complémentaires des frais de santé.

Dans le cadre de cette négociation, il a été convenu, au regard du contexte légal et fiscal, de mettre un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement de la garantie de base.

En application de cet accord, un contrat collectif de retraite par capitalisation auprès d'un organisme assureur a été souscrit, complété par la mise en place d'un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel.

L'impact comptable de ce dispositif a été déterminé sur la base des conditions précises du contrat collectif souscrit auprès de l'organisme assureur. Les termes de cet accord n'ont pas modifié l'évaluation du coût des services passés retenue dans les comptes au 31 décembre 2007.

La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif est qualifiée comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés) et se traduit par une reprise de provision évaluée à 5,6 M€ dans les comptes arrêtés au 31 décembre 2007.

3.1.5. Cession des titres BCIA

Le groupe Aéroports de Paris a cédé le 26 février 2007 l'intégralité de sa participation de 6,27 % dans BEIJING CAPITAL INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY LIMITED (BCIA) pour un montant net de 188,9 millions d'euros.

Cette opération marque l'aboutissement d'une collaboration fructueuse de plus de 7 ans entre AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT et BCIA.

Cette opération s'inscrit dans la stratégie du Groupe à l'international, qui consiste à privilégier les interventions sur des aéroports à fort potentiel de développement, là où l'expertise industrielle du Groupe en tant qu'opérateur aéroportuaire est la plus utile et fortement créatrice de valeur.

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 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.

La réalité de ces préjudices, leur étendue précise, leur caractère indemnisable ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir.

Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes financiers.

3.1.7. Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société AÉROPORTS DE PARIS sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés au cours du contrôle. Les éléments contestés sont provisionnés dans les comptes d'AÉROPORTS DE PARIS en provisions pour impôts.

3.2. 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 2006 à l'exception de l'adoption des normes / interprétations suivantes, entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2007 :

- IFRS 7 – Instruments financiers - Informations à fournir,
- IAS 1 – Amendements relatifs aux informations sur le capital (résultant de la norme IFRS7),
- IFRIC 7 – Modalités pratiques de retraitement des états financiers dans le cadre d'IAS 29 - Information financière dans les économies inflationnistes,
- IFRIC 8 – Champ d'application d'IFRS 2,
- IFRIC 9 – Réévaluation des dérivés incorporés,
- IFRIC 10 – Information financière intermédiaire et dépréciation.

La norme IFRS 7 et l'amendement IAS 1 ont donné lieu à la fourniture d'informations supplémentaires, notamment en notes 5, 6 et 32.

En revanche, l'adoption des nouvelles interprétations n'a pas d'incidence sur les comptes du Groupe au 31 décembre 2007.

Il est rappelé que le Groupe n'a pas opté précédemment pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. 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.

Par ailleurs, les comptes 2006 avaient fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17. Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. En effet, le Groupe a estimé que seul ce mode de comptabilisation permet de donner une image fidèle de la performance financière du segment Immobilier auquel ces produits se rattachent.

Enfin, conformément à IAS 8.30, AÉROPORTS DE PARIS a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes et interprétations, approuvées par l'Union Européenne mais d'application non obligatoire en 2007, notamment :

- IFRIC 11 "IFRS 2 – Actions propres et transactions intra-groupe",
- IFRS 8 – "Secteurs opérationnels".

AÉROPORTS DE PARIS n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

3.3. Evolution du périmètre de consolidation

Les sociétés entrées dans le périmètre de consolidation en 2007 sont les suivantes :

- CIRES TELECOM (Maroc), suite à la prise de participation de 49 % du capital de cette société par la filiale HUB TÉLÉCOM fin 2006. Cette société est mise en équivalence à compter du 1^{er} janvier 2007,
- BOLLORÉ TÉLÉCOM, dont les titres avaient été acquis en 2006 par HUB TÉLÉCOM et initialement portés en Actifs disponibles à la vente. Leur reclassement en Participations mises en équivalence au 1^{er} janvier 2007 s'est avéré nécessaire malgré une détention de 10,52 % inférieure au seuil théorique de 20 %, en raison notamment d'une représentation d'HUB TÉLÉCOM de 25 % au conseil de direction de cette société et de l'influence notable qui en résulte,
- BGI TECHNOLOGIE, suite à la prise de contrôle à 100% de cette société par HUB TÉLÉCOM en juillet dernier. Cette société est ainsi consolidée avec effet au 1^{er} juillet 2007,
- JORDAN AIRPORT MANAGEMENT société d'exploitation de l'aéroport Queen Alia International d'Amman en Jordanie, créée par la filiale AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT en novembre 2007. Cette société est consolidée à 100 % depuis cette date.

Par ailleurs, dans le cadre de la réorganisation des activités d'assistance en escale, le sous-groupe ALYZIA a procédé aux modifications juridiques internes suivantes :

- SAPSER HANDLING a changé de dénomination sociale et s'appelle désormais ALYZIA,
- ALYZIA AIRPORT SERVICES a procédé à la cession interne au profit d'ALYZIA des titres précédemment détenus dans LOCMAFER, ALYZIA HANDLING, AVIANCE FRANCE, ALYZIA RAMP ASSISTANCE, SAPSER, ALYZIA SURETÉ et ALYZIA TRAINING,
- les sociétés LOCMAFER, ALYZIA HANDLING, AVIANCE FRANCE et ALYZIA RAMP ASSISTANCE ont ensuite été dissoutes sans liquidation et concomitamment absorbées par ALYZIA dans le cadre d'une transmission universelle de leur patrimoine avec effet au 1^{er} décembre 2007.

Ces opérations sont cependant sans aucun impact sur la présentation des comptes consolidés 2007.

Enfin, il convient de noter la nouvelle dénomination sociale de la société SAB (Belgique) qui s'appelle désormais LIÈGE AIRPORT et dans laquelle la filiale AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT détient une participation à hauteur de 25,6 %.

Note 4 - Règles et méthodes comptables

4.1. Base d'établissement des états financiers

Les états financiers sont principalement basés sur le coût historique, à l'exception des instruments financiers dérivés, des actifs détenus à des fins de transaction et des actifs désignés comme étant disponibles à la vente dont la comptabilisation suit le modèle de la juste valeur.

La préparation des états financiers selon les IFRS nécessite de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Elles servent ainsi de base à l'exercice du jugement rendu nécessaire à la détermination des valeurs comptables d'actifs et de passifs, qui ne peuvent être obtenues directement à partir d'autres sources. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées de façon continue. L'impact des changements d'estimation comptable est comptabilisé au cours de la période du changement s'il n'affecte que cette période ou au cours de la période du changement et des périodes ultérieures si celles-ci sont également affectées par le changement. Les estimations effectuées concernent essentiellement les normes IAS 36, IAS 40 (notes 4.6 et 23), IAS 19 (notes 4.19 et 13), IAS 17 (note 4.21) et les provisions (note 4.20).

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

4.2. Principes de consolidation

4.2.1. Méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent les comptes de la société AÉROPORTS DE PARIS ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises et entreprises associées :

- les filiales contrôlées de manière exclusive par le Groupe, notamment celles dont la société mère détient, directement ou indirectement, plus de 50 % des droits de vote, sont incluses dans les états financiers consolidés en additionnant, ligne à ligne, les actifs, passifs produits et charges. La part attribuable aux intérêts minoritaires est présentée séparément au compte de résultat et au sein des capitaux propres du bilan. Les filiales sont consolidées à compter de leur date d'acquisition, qui correspond à la date à laquelle le Groupe a obtenu le contrôle, et ce jusqu'à la date à laquelle l'exercice de ce contrôle cesse;

- les coentreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel avec d'autres entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Cette méthode consiste à ne retenir les actifs, passifs, produits et charges, dans les états financiers, qu'à hauteur de la quote-part du Groupe dans le capital des entreprises concernées. La coentreprise est consolidée jusqu'à la date à laquelle le Groupe cesse d'avoir le contrôle conjoint de l'entité contrôlée conjointement ;
- les entreprises associées dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sans en avoir ni le contrôle ni un contrôle conjoint sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. L'influence notable est présumée lorsque le Groupe dispose d'un droit de vote au moins égal à 20 %. La mise en équivalence consiste à substituer à la valeur comptable des titres détenus le montant de la part qu'ils représentent dans les capitaux propres de l'entreprise associée, y compris les résultats de la période. L'écart d'acquisition lié à une entreprise associée est inclus dans la valeur comptable de la participation et il n'est pas amorti. Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, le Groupe détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur additionnelle au titre de la participation nette du groupe dans l'entreprise associée. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats de l'entreprise associée. Quand un changement est comptabilisé directement dans les capitaux propres des entreprises associées, le Groupe comptabilise sa quote-part de tout changement et fournit l'information dans le tableau de variation des capitaux propres si cela est applicable. Si la quote-part du Groupe dans les pertes d'une entreprise associée est supérieure à sa participation dans celle-ci, la valeur comptable des titres mis en équivalence est ramenée à zéro et le Groupe cesse de comptabiliser sa quote-part dans les pertes à venir, à moins que le Groupe ait une obligation légale ou implicite de participer aux pertes ou d'effectuer des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tous les comptes et transactions réciproques entre les sociétés intégrées sont éliminés à hauteur de la part d'intérêt du groupe pour les entreprises associées et coentreprises, de même que les résultats internes à l'ensemble consolidé (dividendes, plus-values de cessions, provisions sur titres et créances, etc.), sauf dans le cas de pertes latentes représentatives de perte de valeur.

4.2.2. Regroupements d'entreprises

Tous les regroupements d'entreprises sont comptabilisés en appliquant la méthode de l'acquisition. Les écarts d'acquisition dégagés lors de l'acquisition de titres de filiales, entreprises associées et coentreprises représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition de ces titres et la quote-part des actifs et des passifs acquis et passifs éventuels évalués à leur juste valeur. Ces écarts d'acquisition, lorsqu'ils sont positifs, sont inscrits au bilan dans les Immobilisations incorporelles pour les filiales et les coentreprises et au poste "Participations dans les entreprises mises en équivalence" pour les entreprises associées. Lorsqu'ils sont négatifs, ces écarts sont directement portés en résultat dans les "Autres produits opérationnels".

Les résultats des sociétés acquises ou cédées en cours d'exercice sont retenus dans le compte de résultat consolidé pour la période postérieure à la date à laquelle le groupe obtient le contrôle ou exerce un contrôle conjoint ou une influence notable ou antérieure à la date à laquelle le contrôle, le contrôle conjoint ou l'influence notable cesse.

4.3. Effets des variations des cours des monnaies étrangères

4.3.1. Conversion des états financiers des filiales, coentreprises et entreprises associées étrangères

Les états financiers des sociétés étrangères, dont la monnaie de fonctionnement n'est pas l'euro, sont convertis en euros de la manière suivante :

- les actifs et passifs de chaque bilan présenté sont convertis au cours de clôture à la date de chacun de ces bilans,
- les produits et charges du compte de résultat et les flux de trésorerie sont convertis à un cours approchant les cours de change aux dates de transactions,
- les écarts de change en résultant sont portés au bilan dans les capitaux propres en réserves de conversion.

Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans une économie hyper inflationniste.

4.3.2. Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

- lors de leur comptabilisation initiale, les transactions en devises sont enregistrées au cours de change à la date de la transaction,
- à chaque clôture, les éléments monétaires sont convertis au cours de clôture, les éléments non monétaires qui sont évalués au coût historique demeurent convertis au cours de change initial et les éléments non monétaires qui sont évalués à la juste valeur sont convertis au cours de change de la date à laquelle la juste valeur a été déterminée,
- les écarts résultant du règlement ou de la conversion d'éléments monétaires sont portés en résultat dans les charges financières nettes.

4.4. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

- les écarts d'acquisition correspondant aux écarts positifs dégagés lors de l'acquisition de titres, diminués du cumul des pertes de valeur, de filiales et coentreprises conformément aux principes exposés au § 4.2.2 ci-dessus. Ces écarts d'acquisition font l'objet, annuellement ou dès qu'il existe un indicateur de perte de valeur, d'un test de dépréciation pouvant conduire

à constater une perte de valeur lorsque la valeur recouvrable de ces écarts devient inférieure à leur valeur comptable, la valeur recouvrable correspondant au plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est déterminée sur la base des flux de trésorerie prévisionnels actualisés, eux-mêmes calculés à partir des plans d'affaires des sociétés concernées. La juste valeur correspond au prix de cession de la société net de frais, qui pourrait être obtenu par le Groupe dans le cadre d'une transaction réalisée à des conditions normales de marché,

- les logiciels informatiques évalués à leur coût d'acquisition ou de production et amortis linéairement sur leur durée normale d'utilisation allant de 1 à 7 ans selon les cas,
- des droits d'usage amortis linéairement sur 15 ans.

4.5. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, à l'exclusion des coûts d'entretien courant, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Ce coût tient compte, le cas échéant, des réévaluations de 1959 et 1976, lesquelles ont été utilisées en tant que coût présumé en vertu de l'option offerte par la norme IFRS 1.17. Le coût d'un actif produit par le Groupe pour lui-même comprend notamment le coût des matières premières et de la main d'œuvre directe.

Un bien immobilier en cours de construction ou d'aménagement en vue d'une utilisation ultérieure en tant qu'immeuble de placement est classé en tant qu'immobilisation corporelle et est comptabilisé au coût jusqu'à l'achèvement de la construction ou de l'aménagement, date à laquelle le bien immobilier est reclassé en immeuble de placement.

Les intérêts des capitaux empruntés pour le financement des immobilisations sont exclus du coût d'acquisition de ces dernières.

Le Groupe comptabilise dans la valeur comptable d'une immobilisation corporelle le coût de remplacement d'un composant de cette immobilisation corporelle au moment où ce coût est encouru s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et son coût peut être évalué de façon fiable. Tous les coûts d'entretien courant et de maintenance sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement selon leur durée d'utilisation estimée :

• Aménagement de terrains	20 ans
• Aéroports	50 ans
• Autres bâtiments	40 à 50 ans
• Aménagements des aéroports et autres bâtiments	10 à 20 ans
• Sécurité	10 à 20 ans
• Equipements des aéroports :	
- Manutention des bagages	10 ans
- Passerelles télescopiques	20 ans
- Escaliers, ascenseurs et escalators	25 ans
• Tunnels et ponts	45 ans
• Pistes d'atterrissage	10 et 50 ans
• Voies routières et signalisation	10 à 50 ans
• Installations techniques	5 à 50 ans
• Aires de stationnement	50 ans
• Installations ferroviaires	10 à 50 ans
• Véhicules	5 ans
• Mobilier de bureau	7 ans
• Matériel informatique	5 à 7 ans
• Matériel de transport	7 à 10 ans

Pour la détermination des dotations aux amortissements, les immobilisations corporelles sont regroupées par composants ayant des durées et des modes d'amortissement identiques.

Les terrains ne donnent pas lieu à amortissement.

Les valeurs comptables des immobilisations corporelles sont revues pour dépréciation lorsque des événements ou changements dans les circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée, conformément à la méthode exposée au § 4.7 ci-après.

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les immeubles de placement portés sur une ligne spécifique du bilan (cf. § 4.6 ci-après).

Une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie. Tout gain ou perte résultant de la décomptabilisation d'un actif (calculé sur la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable de cet actif) est inclus dans le compte de résultat l'année de décomptabilisation de l'actif.

4.6. Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers (terrain, bâtiment, ensemble immobilier ou partie de l'un de ces éléments) détenus (en pleine propriété ou grâce à un contrat de location financement) pour être loués à des tiers et/ou dans la perspective d'un gain en capital.

Par opposition, les immeubles occupés par AÉROPORTS DE PARIS pour ses besoins propres (sièges sociaux, bâtiments administratifs ou bâtiments d'exploitation) ne sont pas des immeubles de placement mais des immeubles d'exploitation figurant au bilan sous le poste Immobilisations corporelles.

Les immeubles vacants n'ayant pas vocation à être utilisés par AÉROPORTS DE PARIS pour ses besoins propres, sont assimilés à des immeubles de placement.

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement pour plus de la moitié de leur surface sont retenus dans leur intégralité.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie allant de 20 à 50 ans.

La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de la présente Annexe, est basée sur une approche mixte reposant sur des données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs.

Les bâtiments et les terrains loués relevant de ce périmètre ont été évalués sur la base de leurs flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés sur la base des conditions actuelles d'exploitation d'AÉROPORTS DE PARIS.

Les réserves foncières sont évaluées à partir d'un prix de vente estimé tenant compte des conditions de marché actuelles de la zone. Cette évaluation intègre par ailleurs un abattement lié à la capacité d'absorption du marché et donc à l'horizon effectif de valorisation de ces réserves.

Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital observé d'une activité immobilière parfaitement diversifiée. En parallèle, une décote liée à la spécificité des actifs détenus (nature, concentration géographique) a été appliquée aux résultats.

Les différents paramètres utilisés dans le cadre de cette approche ont été estimés conformément aux pratiques de marché actuelles. A cet égard, le Groupe n'a pas jugé nécessaire de recourir à un évaluateur indépendant.

4.7. Dépréciations d'actifs

Les valeurs comptables des actifs du Groupe, autres que les stocks et les actifs d'impôt différé, sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice qu'un actif a subi une perte potentielle de valeur. S'il existe un tel indice, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Pour les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée ou les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être mises en service, la valeur recouvrable est estimée à chaque date de clôture.

Une perte de valeur est comptabilisée si la valeur comptable d'un actif ou de son unité génératrice de trésorerie est supérieure à sa valeur recouvrable. Les pertes de valeur sont comptabilisées dans le compte de résultat.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'une unité génératrice de trésorerie est affectée d'abord à la réduction de la valeur comptable de tout écart d'acquisition affecté à l'unité génératrice de trésorerie, puis à la réduction de la valeur comptable des autres actifs de l'unité au prorata de la valeur comptable de chaque actif de l'unité.

Les tests de perte de valeur sont effectués au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie. Ces dernières ont été alignées sur les segments définis par ailleurs dans le cadre de l'information sectorielle (cf. note 4.24), à savoir :

- Services aéroportuaires
- Escale et prestations annexes
- Immobilier
- Autres activités

Un test de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée a été réalisé au 31 décembre 2007. Aucune unité génératrice de trésorerie ne nécessite de dépréciation de ses actifs à la lumière de ce test.

4.7.1. Calcul de la valeur recouvrable

La valeur recouvrable des placements détenus par le Groupe jusqu'à l'échéance et des créances comptabilisés au coût amorti est égale à la valeur des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif d'origine des actifs financiers (c'est-à-dire au taux d'intérêt effectif calculé lors de la comptabilisation initiale). Les créances dont l'échéance est proche ne sont pas actualisées.

La valeur recouvrable des autres actifs est la valeur la plus élevée entre leur juste valeur diminuée des coûts de la vente et leur valeur d'utilité. Pour apprécier la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés au taux, avant impôt, qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif. Pour un actif qui ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes, la valeur recouvrable est déterminée pour l'unité génératrice de trésorerie à laquelle l'actif appartient.

4.7.2. Reprise de la perte de valeur

La perte de valeur au titre de prêts et créances ou de placements détenus jusqu'à l'échéance comptabilisés au coût amorti est reprise si l'augmentation de la valeur recouvrable peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation. La perte de valeur au titre d'un instrument de capitaux propres classé comme disponible à la vente n'est pas reprise par résultat. Si la juste valeur d'un instrument de passif financier classé comme disponible à la vente augmente et que cette augmentation peut être objectivement reliée à un événement survenant après la comptabilisation en résultat de la perte de valeur, cette dernière est reprise et le montant de la reprise est comptabilisé en résultat.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut pas être reprise. Une perte de valeur comptabilisée pour un autre actif est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable.

La valeur comptable d'un actif, augmentée en raison de la reprise d'une perte de valeur ne doit pas être supérieure à la valeur comptable qui aurait été déterminée, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

4.8. Participations dans les entreprises mises en équivalence

Conformément au principe exposé au § 4.2.1, ce poste correspond à la part détenue par le Groupe dans les capitaux propres retraités des sociétés associées, majorés des écarts d'acquisition constatés sur ces dernières.

4.9. Actifs financiers courants et non courants

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction pour leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition des actifs financiers (sauf pour la catégorie des actifs financiers évalués à leur juste valeur par le biais du compte de résultat).

Les actifs financiers sont sortis du bilan dès lors que les droits à flux futurs de trésorerie ont expiré ou ont été transférés à un tiers, que le Groupe a transféré l'essentiel des risques et avantages et qu'il n'a pas conservé le contrôle de ces actifs. A la date de comptabilisation initiale le Groupe détermine, en fonction de la finalité de l'acquisition, la classification de l'actif financier dans l'une des quatre catégories suivantes prévues par la norme IAS 39 :

4.9.1. Actifs financiers en juste valeur par le biais du compte de résultat

Il s'agit pour le Groupe :

- de la trésorerie et équivalents de trésorerie qui comprennent les disponibilités, les placements à court terme ainsi que les autres instruments liquides et facilement convertibles dont le risque de changement de valeur est négligeable et dont la maturité est de trois mois au plus au moment de leur date d'acquisition.
Les placements de plus de trois mois, de même que les comptes bancaires bloqués ou nantis sont exclus de la trésorerie. Les découverts bancaires figurent en dettes financières au passif du bilan,
- des instruments financiers dérivés non qualifiés comptablement de couverture pour lesquels les justes valeurs sont positives.

Ces actifs financiers sont évalués à leur juste valeur par le biais du résultat.

4.9.2. Prêts et créances

Il s'agit pour le Groupe des autres immobilisations financières qui comprennent notamment les créances à long terme rattachées à des participations non consolidées, des prêts à des sociétés associées, des prêts à long terme au personnel ainsi que des dépôts et cautionnements.

Ces prêts et créances sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux effectif. Une dépréciation est enregistrée dès lors que la valeur de recouvrement estimée est inférieure à la valeur comptable.

4.9.3. Placements détenus jusqu'à leur échéance

Il s'agit d'actifs financiers non dérivés à revenus fixes ou déterminables à conditions de maturité et revenu déterminées à l'émission et pour lesquels le Groupe a l'intention et les moyens de conserver jusqu'à l'échéance. Après leur comptabilisation initiale à leur juste valeur, ils sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les placements détenus jusqu'à leur échéance font l'objet d'un suivi d'indication objective de dépréciation. Un actif financier est déprécié si sa valeur comptable est supérieure à sa valeur recouvrable estimée lors de tests de dépréciation. La perte de valeur est enregistrée en compte de résultat.

Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe.

4.9.4. Actifs financiers disponibles à la vente

Il s'agit pour le Groupe des titres de participations non consolidés. A chaque clôture périodique, ces titres sont évalués à leur juste valeur, les variations de juste valeur sont enregistrées en capitaux propres. Lorsque ces placements sont décomptabilisés, le cumul des profits ou pertes comptabilisé antérieurement directement en capitaux propres est comptabilisé en résultat.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché et, pour les titres non cotés, à une référence à des transactions récentes ou à une évaluation technique reposant sur des indications fiables et objectives avec les autres estimations utilisées par les autres intervenants sur le marché. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est conservé au coût historique.

4.10. Titres d'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.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

4.12. Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt (swaps et cross currency swaps) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires.

Ces swaps de taux d'intérêts sont initialement et ultérieurement évalués au bilan à leur juste valeur par le biais du compte de résultat. La variation de juste valeur des instruments dérivés est enregistrée en contrepartie du résultat sauf dans les cas particuliers de la comptabilité de couverture exposés ci-dessous.

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IAS 39 :

- Si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement dans le compte de résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise. Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné.
Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe,
- Si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de juste valeur, la variation de valeur du dérivé et la variation de valeur de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont enregistrées en résultat au cours de la même période,
- Une couverture de change d'un investissement net dans une entité étrangère est comptabilisée de la même manière qu'une couverture de flux de trésorerie. Les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture sont comptabilisées en capitaux propres pour ce qui concerne la partie efficace de la relation de couverture, tandis que les variations de la juste valeur relative à la partie inefficace de la couverture sont constatées en résultat financier. Lorsque l'investissement dans l'entité étrangère est cédé, toutes les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment comptabilisées en capitaux propres sont transférées au compte de résultat.
Il n'existe à ce jour aucun instrument financier qui réponde à cette définition dans le Groupe.

La comptabilité de couverture est applicable si la relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de sa mise en place et si l'efficacité de la relation de couverture est démontrée de façon prospective et rétrospective dès son origine puis à chaque arrêté comptable.

Les instruments dérivés sont présentés au bilan intégralement à l'actif en Autres actifs financiers courants ou au passif en Emprunts et dettes financières à court terme, ces dérivés étant résiliables à tout moment moyennant le versement ou l'encaissement d'une soulte correspondant à leur juste valeur.

4.13. Méthodes de calcul de la juste valeur des instruments financiers

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libre de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires,
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés,
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de cash flow futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

4.14. Impôt sur le résultat

L'impôt sur le résultat comprend la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou le produit d'impôt différé. L'impôt est comptabilisé en résultat sauf s'il se rattache à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres ; auquel cas il est comptabilisé en capitaux propres.

L'impôt différé est déterminé selon l'approche bilantielle de la méthode du report variable pour toutes les différences temporelles entre la valeur comptable des actifs et passifs et leurs bases fiscales.

Les éléments suivants ne donnent pas lieu à la constatation d'impôt différé :

- les différences temporelles taxables liées à la comptabilisation initiale d'un écart d'acquisition,
- les différences temporelles taxables ou déductibles liées à la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif dans une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable,
- les différences temporelles taxables liées à des participations dans des filiales dans la mesure où il est probable qu'elles ne s'inverseront pas dans un avenir prévisible ainsi que les différences temporelles déductibles liées à des participations dans des filiales, associées ou co-entreprises s'il n'est pas probable que les différences s'inverseront dans un avenir prévisible ou qu'il existera un bénéfice imposable sur lequel elles pourront s'imputer.

Toutefois, les retraitements liés aux contrats de location financement donnent lieu à la constatation d'un impôt différé, bien qu'ils n'affectent ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice fiscal lors de leur comptabilisation initiale.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôt dont l'application est attendue sur les exercices au cours desquels les actifs seront réalisés ou les passifs réglés, sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture.

Des actifs d'impôts différés sont constatés, le cas échéant, au titre du report en avant de pertes fiscales et de crédits d'impôts non utilisés. D'une façon générale, les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable que l'entité fiscale concernée disposera de bénéfices imposables futurs suffisants sur lesquels les différences temporelles déductibles, les pertes fiscales non utilisées et crédits d'impôts pourront être imputés.

Les impôts différés ne sont pas actualisés.

Le groupe fiscalement intégré comprenant la société mère AÉROPORTS DE PARIS et six filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95% - ALYZIA AIRPORT SERVICES, ALYZIA, SAPSER, ALYZIA SURETÉ, ALYZIA TRAINING et AIRPORT HANDLING PARTNER (non consolidée) - constitue, pour l'application des principes ci-dessus, une entité fiscale unique.

L'impôt exigible est le montant des impôts sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

4.15. Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement figurent en Autres passifs non courants.

Les reprises de subventions sont échelonnées sur la durée de l'amortissement des biens qui en ont bénéficié et enregistrées dans le résultat au niveau des Autres produits opérationnels courants.

4.16. Stocks

Le coût d'entrée des marchandises et des approvisionnements comprend le prix d'achat et les frais accessoires. En sont exclus les frais financiers internes et externes, les frais de distribution et les frais de stockage. Les stocks sont évalués lors de leur sortie suivant la méthode du coût unitaire moyen pondéré.

Une dépréciation est constatée si la valeur nette de réalisation est inférieure au coût d'entrée en stock. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

4.17. Créances clients

Les créances clients sont classées dans la catégorie des prêts et créances et sont valorisés à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale puis au coût amorti lors des évaluations ultérieures. La juste valeur correspond à la valeur nominale lorsque l'échéance de paiement n'est pas significative.

Sont transférées en créances douteuses les créances clients non recouvrées depuis plus de six mois à la clôture de l'exercice comptable ou de 12 mois pour les organismes publics, ainsi que toutes les créances non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire. Ces créances font l'objet de dépréciations à hauteur des montants non recouvrables.

Les créances de moins de 6 mois sont également prises en compte dans le calcul des dépréciations des comptes clients lorsque le risque d'irrecouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers, etc.).

Depuis le 1^{er} juillet 2004, AÉROPORTS DE PARIS ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

4.18. Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

4.19. Avantages du personnel

4.19.1. Régimes à prestations définies

Donnent lieu à des Provisions pour engagements sociaux portées au passif du bilan les avantages postérieurs à l'emploi suivants :

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude,;
- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006,
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans,
- les cotisations prises en charge par AÉROPORTS DE PARIS au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit,
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007 (cf. note 3.1.4).

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 1^{er} janvier 2004, date de la transition aux IFRS, ont été comptabilisés. S'agissant des écarts actuariels survenus après le 1^{er} janvier 2004 pour déterminer l'obligation du Groupe au titre d'un régime, la fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10% du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime. Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées en note 13.

4.19.2. 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.

4.19.3. 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.

4.20. Provisions

Une provision est constituée lorsque le groupe AÉROPORTS DE PARIS a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Ces provisions sont estimées en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes. Lorsque l'effet de la valeur temps est significatif, le montant de la provision est déterminé en actualisant les flux de trésorerie futurs attendus au taux, avant impôt, reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et lorsque cela est approprié, les risques spécifiques à ce passif.

4.21. Contrats de location

L'existence d'un contrat de location au sein d'un accord est mise en évidence sur la base de la substance de l'accord et nécessite d'apprécier si l'exécution de l'accord dépend de l'utilisation d'un ou plusieurs actifs spécifiques, et si l'accord octroie un droit d'utilisation de l'actif.

4.21.1. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que preneur

Les contrats de location-financement, qui transfèrent au groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif loué, sont comptabilisés au bilan au commencement du contrat de location à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location. Les paiements au titre de la location sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt périodique constant sur le solde restant dû au passif. Les charges financières sont enregistrées directement au compte de résultat. Les actifs faisant l'objet d'une location-financement sont amortis sur la plus courte de leur durée d'utilité et de la durée du contrat si le Groupe n'a pas une certitude raisonnable de devenir propriétaire de l'actif à la fin du contrat de location. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en charges sur une base linéaire jusqu'à l'échéance du contrat.

4.21.2. Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que bailleur

En application de la norme IAS 17, un actif mis à disposition d'un tiers aux termes d'une location financement (par opposition à une location simple) n'est pas enregistré à l'actif du bilan comme une immobilisation, mais comme une créance dont le montant est égal à la valeur actualisée des flux futurs générés par cet actif.

Un actif satisfait à la qualification de location financement lorsque le contrat transfère la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif au preneur. Les critères suivants doivent être analysés :

- Spécificité des actifs à un client sauf à leur apporter des modifications majeures,
- Durée de la convention supérieure ou égale à la durée de vie de l'actif,
- Valeur actualisée des paiements au commencement du contrat s'élevant à la quasi-totalité de la juste valeur d'origine de l'actif loué (assimilé à la valeur brute comptable),
- Obligation implicite pour le preneur de re-louer le bien à la fin de la convention.

Les autres contrats de location dans lesquels le Groupe conserve la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif demeurent classés en tant que contrats de location simple. Les coûts indirects initiaux engagés lors de la négociation du contrat de location simple sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif loué et comptabilisés sur la période de location sur les mêmes bases que les revenus de location.

4.22. Comptabilisation des produits

4.22.1. Ventes de biens et prestations de services

Les produits provenant de la vente de biens sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsque les risques et avantages significatifs inhérents à la propriété des biens ont été transférés à l'acheteur.

Les produits provenant des prestations de services sont comptabilisés dans le compte de résultat en fonction du degré d'avancement de la prestation à la date de clôture. Le degré d'avancement est évalué par référence aux travaux exécutés.

Aucun produit n'est comptabilisé lorsqu'il y a une incertitude significative quant :

- à la recouvrabilité de la contrepartie due,
- aux coûts encourus ou à encourir associés à la prestation, ou
- au retour possible des marchandises en cas de droit d'annulation de l'achat, et lorsque le Groupe reste impliqué dans la gestion des biens.

4.22.2. *Redevances aéronautiques*

Les redevances aéronautiques regroupent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, la redevance passager et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat ou, en l'absence de contrat pluriannuel, sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret. Dans le cadre du processus de consultation qui précède la fixation des évolutions des redevances, les compagnies aériennes sont amenées à faire part de leurs commentaires et avis sur ces évolutions.

Dans le cadre des contrats pluriannuels conclus avec l'Etat, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités.

4.22.3. *Revenus locatifs*

Les revenus locatifs provenant des immeubles de placement sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire sur toute la durée du contrat de location.

4.22.4. *Taxe d'aéroport*

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quater viciés). L'article 1609 précise notamment : "le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux".

Les articles L251-2 et L282-8 du Code de l'Aviation Civile fixant les attributions d'AÉROPORTS DE PARIS en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé, et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

4.22.5. *Produits financiers liés à l'activité*

Les produits d'intérêts constatés en tant que bailleur au titre des contrats de location financement sont comptabilisés en Produit des activités ordinaire, afin de donner une image fidèle de la performance financière notamment du segment Immobilier auquel ces produits sont affectés.

4.22.6. *Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)*

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores aériennes, la Direction générale de l'Aviation civile reverse à AÉROPORTS DE PARIS la TNSA encaissée auprès des compagnies aériennes.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, AÉROPORTS DE PARIS s'est vu confier la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation et reverse aux riverains, pour le compte de l'Etat, les aides qui leurs sont attribués. A ce titre, AÉROPORTS DE PARIS perçoit une indemnité pour les frais de gestion de cette taxe. Cette indemnité est portée en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

Les montants encaissés et reversés sont enregistrés en autres créances et autres dettes.

4.22.7. *Reversement BAAC*

Les fonctions de support technique et administratif auprès de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) font l'objet d'une rémunération couvrant les coûts exposés par Aéroports de Paris.

La convention-cadre spécifique aux services apportés signée le 27 juillet 2007 couvre la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2007. En application de cette convention, les coûts de fonctionnement ont été facturés entotalité au cours de l'exercice. Ce reversement est porté en Produit des activités ordinaires au sein des Autres recettes.

4.23. Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts à payer sur les emprunts calculés en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, les intérêts à recevoir sur les placements, les produits provenant des autres dividendes, les profits et pertes de change et les profits et pertes sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Les produits provenant des intérêts sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsqu'ils sont acquis en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les produits provenant des dividendes sont comptabilisés dans le compte de résultat dès que le Groupe acquiert le droit à percevoir les paiements, soit, dans le cas des titres cotés, à la date de détachement.

La charge d'intérêt comprise dans les paiements effectués au titre d'un contrat de location-financement est comptabilisée en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

4.24. Information sectorielle

Le groupe AEROPORTS DE PARIS a défini son information sectorielle primaire sur la base d'une information par secteur d'activité. Un secteur est une composante distincte du Groupe qui est engagée soit dans la fourniture de produits ou services liés (secteur d'activité), soit dans la fourniture de produits ou de services dans un environnement économique particulier (secteur géographique) et qui est exposée à des risques et une rentabilité différents de ceux des autres secteurs.

Les segments de reporting identifiés sont les suivants :

- **Services aéroportuaires** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par le Groupe qui sont nécessaires ou liés au traitement des avions sur les aéroports ou au flux des passagers aériens et de leurs accompagnants dans les installations du Groupe. Les services aéroportuaires incluent notamment les redevances aéroportuaires, les revenus locatifs liés au traitement des avions et des passagers, les revenus des commerces, ainsi que la taxe d'aéroport,
- **Escale et prestations annexes** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services fournis par le Groupe aux compagnies aériennes au titre de l'assistance en escale, tels que listés en annexe de la Directive européenne 96/67CE du Conseil relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, dont les dispositions sont reprises aux articles R 216-1 et suivants du Code de l'Aviation Civile, et de certains autres services,
- **Immobilier** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aérogares qui sont liées au traitement des avions et des passagers et par voie de conséquence affectées au segment "services aéroportuaires",
- **Autres activités** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis pour l'essentiel par les filiales du Groupe AÉROPORTS DE PARIS n'entrant pas dans les segments précédents ainsi que certaines activités de diversification.

La performance de chacun des secteurs d'activité est appréciée à partir de leur résultat opérationnel, de leurs actifs et de leurs investissements. Le résultat opérationnel sectoriel est apprécié avant affectation des frais de siège tel que stipulé l'alinéa 16 de la norme IAS 14.

L'information sectorielle du Groupe Aéroports de Paris n'inclut pas de niveau secondaire relatif à une segmentation géographique dans la mesure où l'activité du Groupe est concentrée sur la Région Ile de France. Elle intègre en contrepartie une information complémentaire relative au résultat opérationnel, aux actifs et aux investissements des deux aéroports de Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle sur lesquels le pilotage du Groupe est organisé.

Les prix de transfert entre les segments d'activités sont les prix qui auraient été fixés dans des conditions de concurrence normale, comme pour une transaction avec des tiers. Les produits sectoriels, les charges sectorielles et le résultat sectoriel comprennent les transferts entre les secteurs d'activité. Ces transferts sont éliminés en consolidation.

4.25. Résultat par action

Le Groupe présente un résultat par action de base et dilué pour ses actions ordinaires. Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, augmenté du nombre moyen pondéré d'actions ordinaires qui auraient été émises suite à la conversion en actions ordinaires, de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives.

Note 5 - Gestion du risque financier

5.1. Introduction

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

Les risques principaux attachés aux instruments financiers du Groupe sont :

- le risque de crédit
- le risque de liquidité
- le risque de marché

Cette note présente des informations sur l'exposition du Groupe à chacun des risques ci-dessus, ses objectifs, sa politique et ses procédures de mesure et de gestion des risques, ainsi que sa gestion du capital.

Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés.

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

Le Comité d'Audit du Groupe a pour responsabilité de procéder à un examen, avec la direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'Audit Interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au Comité d'Audit.

5.2. Risque de crédit

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

5.2.1. Clients et autres débiteurs

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

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. Environ 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.

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

5.2.2. Placements

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

5.2.3. Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières qu'aux filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2007, il n'y avait aucune garantie en circulation.

5.3. Risque de liquidité

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

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

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, AÉROPORTS DE PARIS dispose d'un service financements et trésorerie.

La trésorerie d'AÉROPORTS DE PARIS est suivie quotidiennement. Tous les mois un reporting reprend notamment les opérations de financement, les placements et l'analyse des écarts par rapport au budget annuel de trésorerie. Il comprend en outre une ventilation détaillée des placements ainsi qu'éventuellement leur degré de risques.

Qu'il s'agisse des emprunts obligataires ou des emprunts contractés auprès des établissements financiers présentés ci-dessus, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette.

Au 31 décembre 2007 AÉROPORTS DE PARIS ne dispose d'aucune ligne de crédit confirmée ni de programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie.

5.4. Risque de marché

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

5.4.1. Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, AÉROPORTS DE PARIS a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement.

La dette au 31 décembre 2007, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 2.275.728 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 2007, après prise en compte des swaps de taux d'intérêt, environ 69%(*) de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (2006 : 58%).

Afin de limiter les effets négatifs de la crise monétaire qui a débuté en août 2007 et qui s'est traduite par une forte hausse du taux Euribor 3 mois notamment, Aéroports de Paris a, fin octobre – début novembre 2007 mis en place des swaps annulables pour un montant total de 300 millions d'euros.

Le principe de l'opération est qu'AÉROPORTS DE PARIS paye un taux fixe moyen annuel de 3,80% et qu'il reçoive le taux Euribor 3 mois. La contrepartie bénéficie d'une possibilité d'annulation tous les trois mois. A titre d'information, le taux Euribor 3 mois du 30/10/07 était de 4,60 %, celui du 15/12 de 4,95 % et du 31/12 de 4,68 %.

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.

(*) La mise en place des swaps annulables modifie au dernier trimestre 2007 la répartition taux fixe / taux variable. Au 31/12/07 la répartition est la suivante : Taux fixe 80% / taux variable 20%.

Note 6 - Gestion du capital

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le Conseil d'Administration veille au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions ordinaires.

A ce jour, les membres du personnel détiennent 2,44 % 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 0,67 en 2006 est passé à 0,60 en 2007.

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

<i>(en milliers d'euros)</i>	Notes	Année 2007	Année 2006	Variation 2007 / 2006
Produit des activités ordinaires	9	2 292 415	2 076 835	+ 10,4%
Production immobilisée et stockée	11	41 010	43 138	- 4,9%
Production de l'exercice		2 333 425	2 119 973	+ 10,1%
Achats consommés	12	(147 320)	(121 554)	+ 21,2%
Services et charges externes	14	(580 171)	(524 571)	+ 10,6%
Valeur ajoutée		1 605 933	1 473 848	+ 9,0%
Charges de personnel	14	(652 177)	(648 068)	+ 0,6%
Impôts et taxes	14	(145 469)	(128 461)	+ 13,2%
Autres charges d'exploitation	14	(70 229)	(48 052)	+ 46,2%
Autres produits opérationnels courants	10	19 801	28 682	- 31,0%
Dépréciations de créances, nettes de reprises	15	1 233	25 185	- 95,1%
Dotations aux provisions, nettes des reprises	15	(4 697)	(38 469)	- 87,8%
EBITDA		754 396	664 667	+ 13,5%
Dotations aux amortissements	15	(312 414)	(273 853)	+ 14,1%
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	15	107	102	+ 5,0%
Résultat opérationnel courant		442 089	390 916	+ 13,1%
Autres produits et charges opérationnels	16	(38 747)	(57 024)	- 32,1%
Résultat opérationnel		403 342	333 892	+ 20,8%
Résultat financier	17	24 200	(84 488)	+ 128,6%
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	18	1 904	3 573	- 46,7%
Résultat avant impôt		429 446	252 977	+ 69,8%
Impôts sur les résultats	19	(107 610)	(100 841)	+ 6,7%
Résultat de la période		321 836	152 136	+ 111,5%
<i>Résultat attribuable aux intérêts minoritaires</i>		-	-	
<i>Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère</i>		321 836	152 136	+ 111,5%

NOTE 8 - Information sectorielle

8.1. Segmentation primaire

Les revenus et le résultat du Groupe AEROPORTS DE PARIS se décomposent de la manière suivante :

Année 2007						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 836 875	195 337	194 184	326 896	(260 877)	2 292 415
- dont produits réalisés avec des tiers	1 714 411	138 057	143 374	296 573		2 292 415
- dont produits inter-segment	122 464	57 280	50 810	30 323	(260 877)	0
Dotation aux amortissements	(263 864)	(2 582)	(31 897)	(14 323)	320	(312 346)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	993	(85)	(2 692)	(935)		(2 719)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	462 678	(11 885)	49 006	21 471	196	521 466
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	459 024	(48 008)	49 006	22 501	196	482 719
Résultat des participations mises en équivalence			1 845	59		1 904
Frais de siège						(79 546)
Autres produits (charges) non affectables						169
Produits financiers (charges financières) net(te)s						24 200
Impôt sur les sociétés						(107 610)
Résultat net						321 836

Année 2006						
(en milliers d'euros)	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Produit des activités ordinaires	1 726 361	177 149	175 654	226 339	(228 668)	2 076 835
- dont produits réalisés avec des tiers	1 627 297	126 242	127 514	195 782		2 076 835
- dont produits inter-segment	99 064	50 907	48 140	30 557	(228 668)	0
Dotation aux amortissements	(224 252)	(3 163)	(33 540)	(13 109)	321	(273 743)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	(14 661)	974	(1 998)	693		(14 992)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	426 196	(17 413)	43 680	17 548	317	470 328
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	421 988	(17 413)	43 680	17 548	317	466 120
Résultat des participations mises en équivalence			1 783	1 790		3 573
Frais de siège						(82 374)
Autres produits (charges) non affectables						(49 854)
Produits financiers (charges financières) net(te)s						(84 488)
Impôt sur les sociétés						(100 841)
Résultat net						152 136

En 2006, les Autres charges et produits non affectables, soit - 49.854 milliers d'euros, incluent notamment tous les coûts liés à l'ouverture du capital, à savoir le coût des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS (33.331 milliers d'euros), l'abondement au bénéfice des salariés (9.578 milliers d'euros), ainsi que les frais externes relatifs à l'augmentation de capital non imputés sur la prime d'émission (9.907 milliers d'euros).

Les actifs et les passifs du Groupe, ainsi que les investissements, se répartissent par segment de la manière suivante :

Au 31 décembre 2007						
<i>(en milliers d'euros)</i>	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Actifs alloués au segment	5 425 183	57 026	557 952	175 974	(51 588)	6 164 547
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			7 286	23 073		30 359
Actifs non affectés						671 565
Total des actifs						6 836 112
Passifs alloués au segment	1 053 497	140 096	104 335	93 608	(48 883)	1 342 653
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			155			155
Passifs non affectés						2 541 425
Capitaux propres						2 952 034
Total des capitaux propres et passifs						6 836 112
Investissements du segment	676 344	2 372	35 630	18 022	(235)	732 133

Au décembre 2006						
<i>(en milliers d'euros)</i>	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Elimina- tions inter- segments	Total
Actifs alloués au segment	4 985 883	55 882	576 648	145 262	(53 010)	5 710 665
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			7 013	13 173		20 186
Actifs non affectés						830 696
Total des actifs						6 541 361
Passifs alloués au segment	888 687	100 897	113 639	67 417	(50 124)	1 120 516
<i>dont Participations mises en équivalence</i>			445			445
Passifs non affectés						2 634 056
Capitaux propres						2 786 789
Total des capitaux propres et passifs						6 541 361
Investissements du segment	650 598	3 132	42 216	16 515	0	712 461

8.2. Information complémentaire

L'information complémentaire relative au résultat, aux actifs et aux investissements des plateformes aéroportuaires faisant partie intégrante du segment des Services aéroportuaires s'établit comme suit :

Année 2007								
(en milliers d'euros)	CDG	Orly	Autres	Total Services aéroportuaires	CDG	Orly	Autres	Total Services aéroportuaires
Produit des activités ordinaires	1 335 295	468 662	32 918	1 836 875	1 242 473	456 500	27 387	1 726 361
Dotation aux amortissements	(206 929)	(54 254)	(2 681)	(263 864)	(162 732)	(58 554)	(2 966)	(224 252)
Autres produits (charges) sans contrepartie de trésorerie	2 486	(2 959)	1 466	993	(28 659)	15 419	(1 421)	(14 661)
Résultat opérationnel courant (hors charges non affectables)	348 436	111 888	2 354	462 678	340 458	88 614	(2 876)	426 196
Résultat opérationnel (hors charges non affectables)	344 782	111 888	2 354	459 024	336 250	88 614	(2 876)	421 988
Investissements	613 462	50 873	12 009	676 344	553 057	94 592	2 949	650 598

NOTE 9 - Produit des activités ordinaires

Au 31 décembre 2007, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2007	Année 2006
Redevances aéronautiques	731 651	667 062
Redevances spécialisées	105 912	97 904
Activités commerciales	343 170	286 447
Parcs et accès	150 304	144 238
Prestations industrielles	68 685	68 679
Taxe d'aéroport	366 447	356 322
Recettes locatives	205 513	176 325
Assistance aéroportuaire	138 057	126 242
Autres recettes	178 160	147 041
Produits financiers liés à l'activité	4 516	6 575
Total	2 292 415	2 076 835

La répartition par société du produit des activités ordinaires est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Produits sociaux	Eliminations & retraitements	Contributions 2007	Contributions 2006
AÉROPORTS DE PARIS	2 082 344	(89 312)	1 993 032	1 881 346
ADP INGÉNIERIE	64 495	(1 126)	63 369	33 203
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT	9 893	(44)	9 849	7 947
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT	699	-	699	
HUB TÉLÉCOM	79 162	(29 076)	50 086	45 078
BGI TECHNOLOGIE	5 570	(43)	5 527	
ALYZIA AIRPORT SERVICES	9 092	(9 083)	9	6
ALYZIA HANDLING	21 934	(20 779)	1 155	4 561
SAPSER	9 072	(7 095)	1 977	2 110
ALYZIA SURETE	46 769	(46 239)	530	125
LOCMAFER	4 882	(4 523)	359	965
AVIANCE FRANCE	21 378	(21 129)	249	10
ALYZIA RAMP ASSISTANCE	11 671	(11 670)	1	34
ALYZIA	27 032	(25 910)	1 122	961
ALYZIA TRAINING	1 537	(606)	931	673
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE (1)	163 520	-	163 520	99 816
Total	2 559 050	(266 635)	2 292 415	2 076 835

(1) La SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE étant intégrée proportionnellement, les montants apparaissant sur cette ligne ne représentent que 50 % du produit des activités ordinaires de cette entité (49 % en 2006).

NOTE 10 - Produit des activités ordinaires

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

Les Autres produits 2006 et 2007 incluent essentiellement les pénalités de retard facturées aux fournisseurs, en particulier celles liées à la réalisation du Tri Bagages Est.

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	1 694	2 140
Plus-values de cessions d'immobilisations	14	1 677
Autres produits	18 094	24 865
Total	19 801	28 682

Les plus-values de cessions d'immobilisations 2006 proviennent essentiellement des cessions au profit de la DGAC et des administrations de la police et des douanes, effectuées en complément à celles de 2005.

Note 11 - Production immobilisée

La production immobilisée s'analyse ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	39 311	39 760
Autres	1 757	3 541
Total	41 068	43 301

Les Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST) correspondent à la capitalisation de prestations internes d'ingénierie effectuées dans le cadre des projets d'investissements. Les frais ainsi capitalisés comprennent essentiellement des charges de personnel ainsi que des frais de fonctionnements directement affectés à ces projets.

Note 12 - Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Achats de marchandises	(66 301)	(37 721)
Gaz et autres combustibles	(20 263)	(24 002)
Electricité	(18 290)	(18 284)
Autres achats	(42 467)	(41 547)
Total	(147 320)	(121 554)

Les achats de marchandises concernent principalement ceux de la Société de Distribution Aéroportuaire dont la contribution est passée de 37.610 milliers d'euros en 2006 à 61.847 milliers d'euros en 2007.

NOTE 13 - Coût des avantages du personnel

13.1. Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Salaires et traitements	445 428	428 060
Charges sociales	200 054	186 061
Participation et intéressement	23 404	17 392
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	26 068	43 745
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(42 776)	(27 190)
Total	652 177	648 068

Ces montants ne comprennent pas :

- en 2007, les 28.171 milliers d'euros de provisions liées à la réorganisation des activités d'assistance en escale,
- en 2006, la charge de 33.331 milliers d'euros constatée en 2006 en application de la norme IFRS 2 au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS.

Ces provisions et charges ont été classées dans les Autres produits et charges opérationnels (cf. note 16).

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Cadres	1 536	1 488
Agents de maîtrise	5 535	5 204
Employés et ouvriers	4 310	4 126
Effectif salarié moyen	11 381	10 818
<i>Dont ADP</i>	<i>7 451</i>	<i>7 573</i>
<i>ADP INGÉNIERIE</i>	<i>268</i>	<i>200</i>
<i>AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT</i>	<i>31</i>	<i>27</i>
<i>Groupe ALYZIA</i>	<i>2 957</i>	<i>2 502</i>
<i>Groupe HUB TÉLÉCOM</i>	<i>260</i>	<i>247</i>
<i>SDA (50%)</i>	<i>414</i>	<i>269</i>

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).

Les sommes provisionnées représentent le cumul des droits acquis aux agents à ce titre.

B. Protocole d'accord de régime de départ anticipé (PARDA) et autres mesures d'âge

AÉROPORTS DE PARIS a mis en place, depuis le 1^{er} janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé.

Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le «PARDA IV» est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n°1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005.

Les conditions d'accès sont les suivantes :

- Etre âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ,
- Ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein,
- Justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à AÉROPORTS DE PARIS.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de pré-retraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.

Les personnes souhaitant bénéficier du PARDA en 2005 l'ont fait savoir avant fin 2004, compte tenu du délai de préavis applicable.

En outre, des mesures d'âge ciblées ont été prises en 2006.

C. Régime de retraite des pompiers

Un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite des agents pompiers à partir de 55 ans.

Ce dispositif est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de pré-retraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances.

La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité.

D. Couverture santé

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90 % du personnel adhérent). 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.

E. Médaille d'honneur de l'Aéronautique

La société AÉROPORTS DE PARIS finance les médailles de ses agents. L'engagement est défini, médaille par médaille, en fonction de la probabilité individuelle d'atteindre l'ancienneté requise avant le départ en retraite.

F. Avantages à long terme du personnel des filiales

Les filiales intégrées ne sont concernées que par les indemnités de fin carrière et les médailles du travail dont les engagements sont déterminés selon les mêmes méthodes que la société mère (cf. §a et §e ci-dessus).

13.2.2. Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes :

	Cadres	Haute Maîtrise	Employés & Maîtrise	Toutes catégories
Taux d'actualisation	-	-	-	5,30% (1)
Taux attendu de rendement des actifs du régime	-	-	-	4,00%
Hausse future des salaires	4,80%	4,30%	4,30%	-
Hausse future des dépenses de santé	-	-	-	4,00%
Age moyen de départ en retraite (2)	63 ans	63 ans	60 ans	-

1) Contre 4,35% en 2006

2) Au-delà de 2008, une majoration des âges de départ a été prise en compte de manière à atteindre progressivement les âges respectifs de 65 ans pour les catégories Cadres et Haute Maîtrise et 62 ans pour la catégorie Employés et Maîtrise.

13.2.3. Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur le compte de résultat

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31 décembre 2007	Total au 31 décembre 2006
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	200 714	59 776	2 581	-	151 961	1 629	416 661	437 004
Variation du périmètre de consolidation	4	-	-	-	-	(1)	3	-
Écarts actuariels de la période	(24 405)	(7 940)	(1 343)	(1 919)	(7 462)	(177)	(43 246)	(31 190)
Actualisation de l'engagement	8 962	3 007	108	668	3 804	71	16 620	17 506
Coût des services passés	76	-	-	14 419	(71 366)	-	(56 871)	8 093
Droits acquis au cours de la période	10 685	1 009	46	653	641	87	13 121	18 115
Prestations servies	(5 729)	(18 420)	(226)	-	(3 223)	(94)	(27 692)	(32 866)
Impact de la réorganisation de l'Escale	(966)	27 833	-	1 602	-	(47)	28 422	-
Réductions de régimes	(46)	-	-	-	-	(4)	(50)	-
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	189 295	65 265	1 166	15 423	74 355	1 464	346 968	416 661
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	(10 632)	(242)	(74)	-	-	-	(10 948)	(10 571)
Écarts actuariels non comptabilisés	38 413	(16 331)	307	1 879	43	-	24 311	12 197
Coût des services passés non comptabilisés	(75)	-	-	(12 974)	64 371	-	51 322	-
Passifs comptabilisés au bilan	217 001	48 692	1 399	4 328	138 769	1 464	411 653	418 287
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	8 962	3 007	108	668	3 804	71	16 620	17 506
Rendement attendu des actifs financiers du régime	(286)	(6)	(3)	-	-	-	(295)	(503)
Amortissement des écarts actuariels	(436)	197	-	-	(15 391)	(175)	(15 805)	537
Coût des services passés	1	-	-	1 445	(6 995)	-	(5 549)	8 093
Coût des services rendus au cours de la période	10 685	1 009	46	653	641	86	13 120	18 115
Dotations liées à la réorganisation de l'Escale	(1 177)	27 833	-	1 562	-	(47)	28 171	-
Réductions de régimes	(46)	-	-	-	-	(4)	(50)	-
Coût net de la période	17 703	32 040	151	4 328	(17 941)	(69)	36 212	43 748

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Dettes actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dettes actuarielle nette	Écarts actuariels différés	Coût des services passés non comptabilisés	Provision nette
Au 1^{er} janvier 2006	437 004	(15 597)	421 407	(19 675)		401 732
Effet de l'actualisation	17 506	-	17 506	-	-	17 506
Coût des services passés	8 093	-	8 093	-	-	8 093
Droits acquis au cours de l'exercice	18 115	-	18 115	-	-	18 115
Produits financiers	-	(503)	(503)	-	-	(503)
Écarts actuariels de la période	(31 190)	(144)	(31 334)	31 335	-	1
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	537	-	537
Flux de trésorerie:						
- Paiements aux bénéficiaires	(32 866)	-	(32 866)	-	-	(32 866)
- Cotisations versées	-	(788)	(788)	-	-	(788)
- Paiement reçus de tiers	-	6 461	6 461	-	-	6 461
Au 31 décembre 2006	416 661	(10 571)	406 090	12 197	-	418 287
Entrée de périmètre	3	-	3	1	-	4
Effet de l'actualisation	16 620	-	16 620	-	-	16 620
Coût des services passés	(56 871)	-	(56 871)	-	56 871	-
Droits acquis au cours de l'exercice	13 120	-	13 120	-	-	13 120
Produits financiers	-	(295)	(295)	-	-	(295)
Écarts actuariels de la période	(43 246)	(3 023)	(46 269)	28 170	-	(18 099)
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	(15 805)	-	(15 805)
Amortissements du coût des services passés	-	-	-	-	(5 549)	(5 549)
Impact de la réorganisation de l'Escale	28 422	-	28 422	(251)	-	28 171
Réductions de régimes	(50)	-	(50)	-	-	(50)
Flux de trésorerie:						
- Paiements aux bénéficiaires	(27 692)	-	(27 692)	-	-	(27 692)
- Cotisations versées	-	(300)	(300)	-	-	(300)
- Paiement reçus de tiers	-	3 241	3 241	-	-	3 241
Au 31 décembre 2007	346 967	(10 948)	336 019	24 312	51 322	411 653

13.2.4. Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des anciens salariés a été évalué au 31 décembre 2007 à :

(en milliers d'euros)

- Actifs	0
- Anciens salariés	74 355
- Total	74 355

L'engagement relatif à la couverture médicale ne concerne que d'anciens salariés dans la mesure où le régime a été fermé aux nouveaux entrants en 2007.

Le coût des services rendus et le coût financier pour l'exercice 2007 ressortent à :

(en milliers d'euros)

- Coût des services rendus	641
- Coût financier	3 804
- Total	4 445

Ces éléments sont basés sur une hypothèse de dérive des dépenses médicales de 4 %. Le tableau suivant présente l'impact d'une évolution de ces dépenses inférieure ou supérieure de 1 % :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Diminution d'un point de pourcentage	Augmentation d'un point de pourcentage
Engagement	(8 027)	9 559
Coût des services rendus et coût financier	(650)	840

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.

Le paragraphe 120A d'IAS 19 indique que doivent être mentionnés les éléments relatifs à l'exercice en cours et aux 4 exercices précédents. Au cas particulier, seules les informations ayant trait à la période 2004 à 2007 sont disponibles.

Indemnités de fin de carrière

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(189 295)	(200 714)	(198 975)	(196 318)
Actifs du régime	10 632	10 087	14 892	26 853
Excédent / (Déficit)	(178 663)	(190 627)	(184 083)	(169 465)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(632)	(3 503)	3 599	693
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	2 668	145	492	1 001

PARDA & autres mesures d'âges

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(65 265)	(59 776)	(71 127)	(89 094)
Actifs du régime	242	341	495	398
Excédent / (Déficit)	(65 023)	(59 435)	(70 632)	(88 696)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(605)	537	(1 510)	14 449
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	283	60	58	(22)

Retraite supplémentaire des pompiers

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(1 166)	(2 581)	(2 689)	(2 412)
Actifs du régime	74	143	210	415
Excédent / (Déficit)	(1 092)	(2 438)	(2 479)	(1 997)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	89	150	(104)	88
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	72	(61)	(224)	41

Couverture santé des retraités

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005	Exercice 2004
Obligations au titre des prestations définies	(74 355)	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Actifs du régime	-	-	-	-
Excédent / (Déficit)	(74 355)	(151 961)	(162 630)	(152 656)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(1 451)	53	(3 202)	3 718
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	-

13.2.6. Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe juge devoir verser aux régimes à prestations définies en 2008 ne présente pas de caractère significatif.

Note 14 - Autres charges opérationnelles courantes

14.1. Etat récapitulatif

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Services et charges externes	(580 171)	(524 571)
Impôts et taxes	(145 469)	(128 461)
Autres charges d'exploitation	(70 229)	(48 052)
Total	(795 869)	(701 083)

14.2. Détail des autres services et charges externes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Sous-traitance:		
- Sécurité	(162 620)	(150 974)
- Nettoyage	(56 987)	(52 984)
- Assistance	(3 936)	(3 804)
- Coopératives	(22 312)	(22 895)
- Transports	(22 380)	(20 519)
- Autre	(73 578)	(56 399)
	(341 813)	(307 575)
Entretien, réparations & maintenance	(89 105)	(79 184)
Etudes, recherches & rémunération d'intermédiaires	(26 284)	(23 301)
Travaux & prestations externes	(23 783)	(22 708)
Personnel extérieur	(21 770)	(20 932)
Assurances	(20 074)	(17 491)
Missions, déplacements & réceptions	(12 956)	(12 142)
Publicité, publications & relations publiques	(7 978)	(11 779)
Autres charges et services externes	(36 411)	(29 460)
Total	(580 171)	(524 571)

14.3. Détail des impôts et taxes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Taxe professionnelle	(55 115)	(49 560)
Taxe foncière	(40 527)	(38 194)
Autres impôts & taxes	(49 828)	(40 707)
Total	(145 469)	(128 461)

14.4. Détail des autres charges d'exploitation

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Pertes sur créances irrécouvrables	(6 211)	(22 927)
Redevances pour concessions, brevets, licences, droits et valeurs similaires	(4 142)	(3 534)
Subventions accordées	(2 666)	(2 773)
Moins-values de cession d'immobilisations	(1 632)	-
Perte sur créance de location-financement bailleur	(14 832)	-
Autres charges d'exploitation	(40 746)	(18 818)
Total	(70 229)	(48 052)

Les Pertes sur créances irrécouvrables sont principalement constituées :

- en 2007, des impayés sur AIR HORIZONS (3.080 milliers d'euros) et AXIS AIRWAYS (993 milliers d'euros) ;
- en 2006, des impayés sur AIR LIB (21.243 milliers d'euros), ces pertes étant entièrement couvertes par la reprise des dépréciations antérieurement constatées (cf. note 15).

La perte 2007 de 14.832 milliers d'euros sur créance de location-financement résulte du raccourcissement de l'échéancier d'un contrat de location concernant un hangar du segment Immobilier. Cette perte correspond à la diminution de la valeur actualisée des paiements minimaux futurs liés à ce contrat.

En 2007, les Autres charges d'exploitation incluent notamment les impacts du contrôle fiscal, entièrement couverts par la reprise de la provision constituée à cet effet au 31 décembre 2006 et portée sur la ligne Dotations aux provisions, nettes de reprises (cf. note 15).

Note 15 - Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Amortissement des immobilisations incorporelles	(11 162)	(10 054)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(301 252)	(263 799)
Dotations aux amortissements	(312 414)	(273 853)

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(617)	(378)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	724	480
Dépréciations d'immobilisations, nettes de Reprises	107	102
Dépréciations de créances	(7 450)	(5 618)
Reprises de dépréciations de créances	8 683	30 803
Dépréciations de créances, nettes de reprises	1 233	25 185
Dépréciations d'actifs, nettes des reprises	1 340	25 287

Les provisions se présentent ainsi au compte de résultat :

Les dotations et reprises concernent principalement des provisions pour litiges Clients et Fournisseurs, ainsi qu'une provision pour impôt dotée en 2006, liée au contrôle fiscal, et reprise presque intégralement en 2007 (cf. note 3.1.7).

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(39 339)	(48 374)
Reprises de la période	34 643	9 905
Dotations aux provisions, nettes des reprises	(4 697)	(38 469)

Note 16 - Autres produits et charges opérationnels

Les éléments classés sous cette rubrique sont les suivants:

(en milliers d'euros)	Année 2007	Année 2006
Réorganisation des activités assistance en escale :		
- Provisions pour engagements sociaux et mesures d'accompagnement (cf. note 3.1.1)	(35 087)	-
- Autres charges liées au projet Escale	(1 037)	-
Charges nettes liées à l'accident du terminal 2E Survenu en 2004	(2 623)	(4 208)
Impacts de l'ouverture du capital (1)	-	(52 816)
Total	(38 747)	(57 024)

(1) Coût des avantages du personnel dans le cadre de l'ORS, abandonnement et frais d'augmentation de capital

Note 17 - Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2007 et en 2006 :

(en milliers d'euros)	Année 2007	Année 2006
Produits, charges, profits et pertes sur Dettes au coût amorti:		
- Charges d'intérêts sur Dettes au coût amorti	(106 584)	(112 272)
- Variation de valeur de l'instrument de couverture de juste valeur	(21 078)	(21 528)
- Variation de valeur de l'élément couvert	21 430	21 673
- Intérêts sur instruments dérivés de couverture de juste valeur	1 950	8 937
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat:		
- Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	18 195	15 134
- Résultats sur les instruments dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction)	1 547	841
Coût de l'endettement financier net	(84 540)	(87 215)
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente :		
- Dividendes reçus	115	3 091
- Plus (moins-values) de cessions	109 623	(59)
- Reprises de dépréciations nettes	1 201	(182)
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti:		
- Pertes nettes de change	(3 019)	(1 550)
- Autres profits nets	820	1 428
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en Résultat	24 200	(84 488)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	(69 766)	52 388
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	(69 766)	52 388

Les plus-values de cession de titres non consolidés de 109 623 milliers d'euros concernent presque exclusivement la cession de titres BCIA. (cf. note 3.1.5). Les variations de juste valeur portées en capitaux propres en 2006 et 2007 concernent également les titres BCIA.

Note 18 - Entreprises mises en équivalence

18.1. Quote-part dans le résultat des entités mises en équivalence

Les montants figurant au compte de résultat se décomposent ainsi par entité :

(en milliers d'euros)	% d'intérêt	Année 2007	Année 2006
GIE ROISSYPÔLE	90,00%	203	445
SCI ROISSY SOGARIS	40,00%	1 642	1 338
LIÈGE AIRPORT (Belgique)	25,60%	304	41
SETA (Mexique)	25,50%	1 003	1 749
CIRES TELECOM (Maroc)	49,00%	(376)	-
BOLLORÉ TÉLÉCOM	10,52%	(872)	-
Totaux		1 904	3 573

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)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY- PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
Pourcentages de contrôle	49,00%	10,52%	49,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
Pourcentages d'intérêts	49,00%	10,52%	90,00%	40,00%	25,60%	25,50%	
Quotes-parts d'actifs nets au 31 décembre 2007	580	9 128	(155)	7 286	4 365	9 000	30 204
Réparties comme suit au bilan :							
- actif	580	9 128	0	7 286	4 365	9 000	30 359
- passif (en Provisions)	-	-	(155)	-	-	-	(155)
Quotes-parts d'actifs nets au 31 décembre 2006	-	-	(357)	7 013	4 119	9 054	19 829
Réparties comme suit au bilan :							
- actif	-	-	0	7 013	4 119	9 054	20 186
- passif (en Provisions)	-	-	(357)	-	-	-	(357)

Les pourcentages de contrôle et d'intérêt dans le GIE ROISSYPOLE, soit respectivement 49 % et 90%, résultent des dispositions statutaires de cette entité.

18.3. Evolution des valeurs nettes

(en milliers d'euros)	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORÉ TÉLÉCOM	GIE ROISSY- PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	TOTAL
Montants nets au 1er janvier 2006	-	-	0	5 674	4 079	9 648	19 401
Quote-part du Groupe dans les résultats			445	1 338	41	1 749	3 573
Variation des réserves de conversion						(1 147)	(1 147)
Dividendes distribués						(1 196)	(1 196)
Virements en Provisions au passif			(445)				(445)
Montants nets au 1er janvier 2007	-	-	-	7 012	4 120	9 054	20 186
Quote-part du Groupe dans les résultats	(376)	(872)	203	1 642	304	1 003	1 904
Variation de périmètre		10 000					10 000
Souscription de capital	962						962
Variation des réserves de conversion	(6)					(1 057)	(1 063)
Dividendes distribués				(1 368)	(59)		(1 427)
Virements en Provisions au passif			(203)				(203)
Montants nets au 31 décembre 2007	580	9 128	0	7 286	4 365	9 000	30 359

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture des exercices :

<i>(en milliers d'euros)</i>	CIRES TELECOM (Maroc)	BOLLORE TÉLÉCOM	GIE ROISSY- PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2007
Bilan :							
Actifs non courants	104	78 392	2 998	19 497	45 201	71 966	218 158
Actifs courants	1 761	15 362	494	9 736	14 425	8 266	50 044
Total Actifs	1 865	93 754	3 492	29 233	59 626	80 232	268 202
Capitaux propres	1 181	86 762	(2 894)	18 218	17 044	35 296	155 607
Passifs non courants	0	5 398	1 677	8 951	29 548	31 590	77 164
Passifs courants	683	1 594	4 709	2 064	13 034	13 347	35 431
Total Capitaux propres et Passifs	1 865	93 754	3 492	29 233	59 626	80 232	268 202
Compte de résultat :							
Produit des activités ordinaires	49	3	5 282	10 734	13 232	1 778	31 078
Résultat net	(766)	(6 671)	1 595	4 105	907	3 420	2 590

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 sociaux de ces dernières, s'établissent ainsi pour 2007 et 2006 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	GIE ROISSY- PÔLE	SCI ROISSY SOGARIS	LIÈGE AIRPORT (Belgique)	SETA (Mexique)	Au 31.12.2006
Bilan :					
Actifs non courants	5 182	21 452	45 671	73 414	145 719
Actifs courants	455	9 309	11 311	13 248	34 322
Total Actifs	5 637	30 761	56 982	86 662	180 041
Capitaux propres	(4 489)	17 532	16 268	35 506	64 817
Passifs non courants	5 893	10 023	29 410	43 529	88 855
Passifs courants	4 232	3 206	11 304	7 626	26 368
Total Capitaux propres et Passifs	5 637	30 761	56 982	86 662	180 041
Compte des résultats :					
Produit des activités ordinaires	4 865	10 012	12 512	3 392	30 781
Résultat net	1 203	3 420	(36)	4 848	9 435

Note 19 - Impôts

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Charge d'impôt exigible	(101 195)	(84 258)
Charge d'impôt différé	(6 415)	(16 582)
Impôts sur les résultats	(107 610)	(100 841)

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 :

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Résultat après impôt	321 836	152 136
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(1 904)	(3 573)
Charge d'impôt sur les résultats	107 610	100 841
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	427 542	249 403
<i>Taux théorique d'imposition en vigueur en France</i>	<i>34,43%</i>	<i>34,43%</i>
Charge d'impôt théorique	(147 217)	(85 878)
Incidence sur l'impôt théorique des:		
- Résultats taxés à taux réduit	36 425	741
- Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	1 032	531
- Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(198)	(2 528)
Variations des différences temporelles non reconnues	8	(1 024)
- Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	1 907	(14 286)
- Crédits et avoirs fiscaux	1 470	868
- Ajustements au titre des périodes antérieures	(1 037)	735
Charge réelle d'impôt sur les résultats	(107 610)	(100 841)
<i>Taux effectif d'impôt</i>	<i>25,17%</i>	<i>40,43%</i>

L'incidence positive sur l'impôt théorique au titre des Résultats taxés à taux réduit, figurant en 2007 pour 36 425 milliers d'euros, correspond presque exclusivement à l'impact de la taxation à taux réduit de la plus-value de 110 758 milliers d'euros sur cession des titres BCIA soumise au taux de droit commun sur 5 % seulement de son montant.

L'incidence négative sur l'impôt théorique au titre des Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables figurant en 2006 pour 14 286 milliers d'euros correspondent, à hauteur de 11 477 milliers d'euros, à la non déductibilité fiscale de la charge de 33 331 milliers d'euros constatée, conformément à la norme IFRS 2, au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS.

19.4. Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Au titre des différences temporelles déductibles:		
- Engagements sociaux	140 260	142 501
- Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	47 802	51 362
- Incidence approche par composants étalée sur cinq ans	3 353	5 030
- Provisions et charges à payer	13 805	6 272
- Autres	3 079	3 503
Au titre des différences temporelles imposables:		
- Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(261 458)	(241 819)
- Location-financement	(21 934)	(28 203)
- Réserves de réévaluation	(8 310)	(8 312)
- Autres	(896)	(2 962)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(84 298)	(72 627)

Ces montants sont répartis comme suit au bilan:

- à l'actif	2 025	1 417
- au passif	(86 323)	(74 044)

Les amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'AEROPORTS DE PARIS en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180 180 000 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 47 802 milliers d'euros au 31 décembre 2007.

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
- Pertes fiscales indéfiniment reportables au taux ordinaire	12 204	14 838

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Actifs	Passifs	Montant net
Au 1^{er} janvier 2007	1 620	56 703	(55 083)
Montant débité directement en capitaux propres (1)	0	962	(962)
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	(203)	16 379	(16 582)
Au 31 décembre 2006	1 417	74 044	(72 627)
Montant crédité directement en capitaux propres (2)	-	5 271	(5 271)
Variation de périmètre	15	-	15
Montants comptabilisés dans le résultat de la période	593	7 008	(6 415)
Au 31 décembre 2007	2 025	86 323	(84 298)

(1) Au titre de la réserve de juste valeur sur Titres disponibles à la vente (BCIA) cédés en 2007.

(2) Dont impôt différé lié au changement d'estimation des engagements sociaux et reprise de l'impôt différé constaté en de juste valeur sur Titres disponibles à la vente (BCIA) cédés en 2007.

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Actifs d'impôt exigible:		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	-	14
- Autres entités consolidées	213	640
Total	213	654
Passifs d'impôt exigible:		
- Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	16 243	8 084
- Autres entités consolidées	5 579	194
Total	21 822	8 278

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2007.

Note 20 - Résultat par action

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

	Année 2007	Année 2006
Résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère (en milliers d'euros)	321 836	152 136
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 938 397	92 738 547
Résultat de base par action (en euros)	3,25	1,64

Pour le calcul du nombre moyen pondéré d'actions en circulation, les 13 599 102 actions nouvelles créées à l'occasion de l'augmentation de capital réalisée en juin 2006 ont été prises en compte prorata temporis sur 2006. Par ailleurs en 2007, le nombre moyen pondéré d'actions a été minoré des 22 205 actions propres détenues en moyenne au cours de la période.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

Note 21 - Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Écarts d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2006:				
- Valeur brute	97	99 404	14 465	113 966
- Cumul des amortissements		(77 252)		(77 252)
Valeur nette	97	22 152	14 465	36 714
Au 31 décembre 2007:				
- Valeur brute	2 223	114 216	20 692	137 131
- Cumul des amortissements	-	(88 324)	-	(88 324)
Valeur nette	2 223	25 892	20 692	48 807

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Écarts d'acquisition	Logiciels	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2007	Total Année 2006
Valeur nette au 1^{er} janvier	97	22 152	14 465	36 714	30 325
Investissements	-	980	21 899	22 879	14 405
Cessions et mises hors service	-	(1)	-	(1)	(34)
Amortissements	-	(11 160)	-	(11 160)	(10 053)
Variations de périmètre	2 126	30	-	2 156	-
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	13 891	(15 672)	(1 781)	2 071
Valeur nette au 31 décembre	2 223	25 892	20 692	48 807	36 714

Les nouveaux écarts d'acquisition 2007 concernent principalement l'écart constaté sur l'acquisition de BGI TECHNOLOGIE, soit 1 985 milliers d'euros.

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles.

Note 22 - Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2006 :						
Valeur brute	39 925	5 706 349	153 899	189 303	1 173 932	7 263 408
Cumul des amortissements	(4 361)	(2 177 719)	(98 671)	(142 806)	-	(2 423 557)
Cumul des dépréciations	-	-	(195)	(714)	-	(909)
Valeur nette	35 564	3 528 630	55 033	45 783	1 173 932	4 838 942
Au 31 décembre 2007 :						
Valeur brute	40 131	6 981 287	164 987	244 432	465 613	7 896 450
Cumul des amortissements	(4 785)	(2 396 669)	(111 139)	(150 916)	-	(2 663 509)
Cumul des dépréciations	-	-	-	(817)	-	(817)
Valeur nette	35 346	4 584 618	53 848	92 700	465 613	5 232 125

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours & Avances et acomptes	Total Année 2007	Total Année 2006
Valeur nette au 1^{er} janvier	35 564	3 528 630	55 033	45 783	1 173 932	4 838 942	4 423 613
Investissements	-	2 415	6 523	5 769	686 882	701 589	688 485
Cessions et mises hors service	(1)	(1 932)	(123)	(425)	-	(2 481)	(34 843)
Variation des avances et acomptes	-	-	-	-	(20 548)	(20 548)	-
Amortissements	(424)	(255 884)	(15 173)	(17 553)	-	(289 034)	(251 611)
Reprises nettes de dépréciations	-	-	195	(88)	-	107	102
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	207	1 311 389	7 335	59 119	(1 374 659)	3 391	13 188
Entrées de périmètre	-	-	58	96	5	159	8
Valeur nette au 31 décembre	35 346	4 584 618	53 848	92 700	465 613	5 232 125	4 838 942

Le montant net des transferts en provenance (vers) 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).

Les immobilisations transférées en constructions en 2007 pour 1 311 millions d'euros concernent principalement les mises en service à l'aéroport Paris – Charles de Gaulle du satellite S3 (664 millions d'euros), du Trieur Bagage Est (218 millions d'euros) et du système de transport CDG VAL (160 millions d'euros).

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains	Constructions	Installations techniques	Total Année 2007
Valeur nette au 1^{er} janvier (publiée)	7 698	22 527	1 422	31 647
Retraitement levées d'options antérieures	(7 698)	(16 303)	-	(24 001)
Valeur nette au 1^{er} janvier (retraitee)	-	6 224	1 422	7 646
Amortissements	-	(1 042)	(426)	(1 468)
Valeur nette au 31 décembre	-	5 182	996	6 178

Note 23 - Immeubles de placement

23.1. Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Construction	Autres	Total
Au 31 décembre 2006:				
- Valeur brute	40 744	380 009	181 395	602 148
- Cumul des amortissements	(4 904)	(220 009)	(93 002)	(317 915)
Valeur nette	35 840	160 000	88 393	284 233
Au 31 décembre 2007:				
- Valeur brute	41 075	385 053	177 514	603 642
- Cumul des amortissements	(5 270)	(230 441)	(93 679)	(329 390)
Valeur nette	35 805	154 612	83 835	274 252

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Autres	Total Année 2007	Total Année 2006
Valeur nette au 1^{er} janvier	35 840	160 000	88 393	284 233	305 648
- Investissements	331	7 334	-	7 665	9 571
- Cessions et mises hors service	-	(187)	-	(187)	(891)
- Amortissements	(366)	(11 847)	-	(12 213)	(12 187)
- Transferts en provenances (vers) d'autres rubriques	-	(688)	(4 558)	(5 246)	(17 908)
Valeur nette au 31 décembre	35 805	154 612	83 835	274 252	284 233

Aucune modification notable du périmètre des immeubles de placement n'a été observée au cours de la période.

Les montants ci-dessus incluent les biens pris en location-financement pour les valeurs suivantes :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Terrains et aménagement	Constructions	Autres	Total Année 2007	Total Année 2006
Valeur nette au 1^{er} janvier	-	23 072	-	23 072	25 609
- Levée d'options		(252)		(252)	-
- Amortissements		(1 781)	-	(1 781)	(1 852)
- Transferts vers les Immobilisations corporelles				-	(685)
Valeur nette au 31 décembre	-	21 039	-	21 039	23 072

23.2. Juste valeur des immeubles de placement

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Terrains et bâtiments	1 063 400	1 076 600

La variation observée d'un exercice à l'autre, soit une diminution de 13,3 millions d'euros, est notamment liée à l'évolution du taux d'actualisation qui est passé de 5,02 % en 2006 à 5,85 % en 2007.

A taux constant par rapport à l'historique, la valorisation des immeubles de placement croît de 180,9 millions d'euros (soit de 16,8%).

Par ailleurs, la décote de liquidité retenue est égale à 20 %, tant pour 2006 que 2007.

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 aéroports détenus par AÉROPORTS DE PARIS, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'Aviation Générale.

Par ailleurs, les montants comptabilisés en résultat au titre des produits locatifs des immeubles de placement et des charges opérationnelles directes occasionnées par ces immeubles (y compris les charges d'amortissement) se sont élevés en 2007 respectivement à 134,4 millions d'euros et 75,2 millions d'euros.

Note 24 - Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan respectivement au 31 décembre 2007 et 2006 s'analysent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2007	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	1 185	1 185	-
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	9 351	8 217	1 134
- Autres créances rattachées à des participations	3 011	3 011	-
- Intérêts courus sur des créances rattachées à des participations	201	-	201
- Prêts	17 907	10 156	7 751
- Autres comptes-courants	8 999	-	8 999
- Dépôts et cautionnements	683	631	52
- Créances de location financement bailleur	42 146	35 158	6 988
- Créances sur cessions d'immobilisations	1	-	1
- Autres actifs financiers	349	-	349
	82 648	57 173	25 475
Instruments financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Swaps de couverture	11 375	-	11 375
- Swaps de trading	36 075	-	36 075
	47 450	-	47 450
Total	131 283	58 358	72 925

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente :			
- Titres BCIA (Chine)	150 804	150 804	-
- Bolloré Télécom	10 000	10 000	-
- Autres titres	1 009	1 009	-
	161 813	161 813	-
Prêts et créances :			
- Créances sur des sociétés mises en équivalence	9 236	9 236	-
- Autres créances rattachées à des participations	130	130	-
- Intérêts courus sur créances rattachés à des participations	446	-	446
- Prêts	24 170	17 669	6 501
- Autres comptes-courants	4 832	-	4 832
- Dépôts et cautionnements	626	593	33
- Créances de location financement bailleur	60 035	52 604	7 431
- Créances sur cessions d'immobilisations	4 954	-	4 954
- Autres actifs financiers	231	-	231
	104 659	80 232	24 428
Instrument financiers dérivés (swaps de taux) :			
- Swaps de couverture	32 453	-	32 453
- Swaps de trading	27 386	-	27 386
	59 839	-	59 839
Total	326 311	242 045	84 267

Entre le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2007, le montant des titres classés dans la catégorie des Actifs disponibles à la vente est passé de 161 813 à 1 185 milliers d'euros, suite notamment à la cession des titres BCIA (cf. note 3.1.5) et la mise en équivalence des titres BOLLORÉ TÉLÉCOM acquis en 2006.

Note 25 - Stocks

Le détail des stocks est le suivant à la clôture :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Valeurs brutes au 31.12.2007	Dépréciations au 31.12.2007	Valeurs nettes au 31.12.2007	Valeurs nettes au 31.12.2006
Stocks matières premières	4 903	-	4 903	4 490
Stocks d'encours	-	-	-	58
Stocks de marchandises	5 231	(138)	5 094	2 914
Total	10 134	(138)	9 997	7 462

Note 26 - Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Créances Clients	472 957	384 451
Clients douteux	24 374	37 945
Cumul des dépréciations	(19 165)	(21 307)
Montant net	478 166	401 089

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.

La diminution des Clients douteux est due principalement à :

- des annulations de créances douteuses comptabilisées en pertes, notamment sur AIR HORIZONS (3 080 milliers d'euros) et AXIS AIRWAYS (993 milliers d'euros),
- des règlements effectués, notamment par SOCIÉTÉ AIR FRANCE SA (7 622 milliers d'euros) et DUFREY PARIS (1 162 milliers d'euros),
- des annulations de créances par des avoirs émis, notamment pour AQUARAILE SERVICES (1 635 milliers d'euros).

Les dépréciations ont évolué ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Cumul des dépréciations à l'ouverture	21 307	46 416
Augmentations	6 519	5 619
Diminutions	(8 681)	(30 728)
Variation de périmètre	20	-
Cumul des dépréciations à la clôture	19 165	21 307

En 2007, les augmentations de dépréciations portent notamment sur OFFICE NATIONAL DES AEROPORTS MAROCAINS (ONDA) pour 1 157 milliers d'euros et LSG GATE GOURMET PARIS SAS pour 1 270 milliers d'euros.

Les diminutions de dépréciations comprennent essentiellement les reprises effectuées au titre des pertes sur créances irrécouvrables suivantes (cf. note 14.4) :

- en 2007, AIR HORIZONS (3 080 milliers d'euros) et AXIS AIRWAYS (1 033 milliers d'euros),
- en 2006, AIR LIB (21 243 milliers d'euros).

Note 27 - Autres créances et charges constatées d'avance

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Avances et acomptes versés sur commandes	5 019	4 952
Créances sur personnel (hors ORS) et organismes sociaux	669	1 755
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	51 274	56 577
Autres créances	32 449	39 355
Charges constatées d'avance	15 405	12 524
Total	104 815	115 164

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

Les Autres créances comprennent notamment le montant des créances résiduelles sur les salariés du Groupe dans le cadre de l'ORS. Ce montant est passé de 18 437 milliers d'euros au 31 décembre 2006 à 10 488 milliers d'euros au 31 décembre 2007.

Par ailleurs, la part des Autres créances que le Groupe s'attend à recouvrer au-delà de douze mois concerne exclusivement les créances sur les salariés constatées en 2006 dans le cadre de l'ORS. Cette part est passée de 10 544 milliers

d'euros au 31 décembre 2006 à 214 milliers d'euros au 31 décembre 2007.

Note 28 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Valeurs mobilières de placement	489 121	472 623
Disponibilités	34 950	36 565
Total	524 071	509 188

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le groupe AEROPORTS DE PARIS n'a investi principalement que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et comportant des horizons de placement à six mois maximum.

L'exposition du Groupe au risque de taux d'intérêt et une analyse de sensibilité des actifs et passifs financiers sont présentées dans la note 32.2.1.

Note 29 - Capitaux propres

29.1. Capital

Le capital d'AEROPORTS DE PARIS s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'exercice 2007.

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 316 199 actions, dont 263 275 actions ont été revendues sur la même période. Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues au 31 décembre 2007 s'élève à 52 924 actions et figure en diminution des capitaux propres, en application de la norme IAS 32, pour un montant de 3 704 milliers d'euros.

29.3. Ecarts de conversion

Ces écarts sont principalement constitués des écarts dégagés depuis le 1^{er} janvier 2004 sur la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains. Les écarts antérieurs à cette date ont été transférés au poste Résultats antérieurs non distribués conformément à la possibilité offerte par la norme IFRS 1 dans le cadre de la première application des normes IFRS.

29.4. Résultats antérieurs non distribués

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Réserves de la société mère Aéroports de Paris:		
- Réserve légale	15 982	8 408
- Autres réserves	863 048	863 048
- Report à nouveau	180 991	112 715
Réserves consolidées	735 522	740 325
Total	1 795 543	1 724 496

Les résultats antérieurs non distribués s'analysent comme suit :

29.5. Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

- Principales variations 2007 :

- Reprise de la réserve de juste valeur précédemment constatée sur les titres BCIA (Chine) pour 70 728 milliers d'euros, suite à la cession de ces titres en février 2007 (cf. note 3.1.5),
- Versement d'un dividende de 93 007 milliers d'euros, soit 0,94 euro par action, conformément à la 3^{ème} résolution de l'AGO du 29 mai 2007,
- Rachat d'actions propres pour 3 704 milliers d'euros (cf. ci-dessus note 29.2).

- Rappel des principales variations 2006 :

- La réserve de juste valeur, concernant principalement les titres BCIA (Chine) classés en actifs disponibles à la vente, a été augmentée de 52 388 milliers d'euros et minorée de l'impôt différé correspondant pour 962 milliers d'euros, soit une augmentation nette de 51 426 milliers d'euros,
- les écarts de conversion négatifs de 1 207 milliers d'euros résultent de la conversion en euros des comptes de SETA (Mexique) exprimés en pesos mexicains dont le cours est passé de 0,079262 au 31 décembre 2005 à 0,069964 euros au 31 décembre 2006,
- en l'application d'IFRS 2, les capitaux propres ont été crédités du montant de 33 331 milliers d'euros au titre des avantages accordés aux salariés dans le cadre de l'ORS, en contrepartie de la charge équivalente enregistrée dans les Autres produits et charges opérationnels,
- conformément à la décision de l'AGO du 18 avril 2006, un dividende de 63 168 milliers d'euros a été versé en mai 2006 à l'Etat, alors unique actionnaire de la Société.

29.6. Dividendes proposés

Le montant des dividendes proposés avant l'autorisation de publication des états financiers et non comptabilisés en tant que distribution aux porteurs de capitaux propres dans les comptes 2007, s'élève à 161 306 milliers d'euros, soit 1,63 euro par action.

L'importance du résultat distribué est due, pour partie, à l'impact positif mais non récurrent de la plus-value de cession des titres BCIA.

Note 30 - Provisions

Les provisions ont évolué comme suit :

	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total (hors engagements sociaux)
Provisions au 1^{er} janvier 2006	401 732	21 269	12 828	34 097
Augmentations :				
- Dotations	43 744	16 461	31 913	48 374
Total augmentations	43 744	16 461	31 913	48 374
Diminutions :				
- Provisions utilisées	(77 189)	(3 171)	(3 330)	(6 501)
- Provisions devenues sans objet		(804)	(2 889)	(3 693)
- Autres diminutions	-	-	(444)	(444)
Total diminutions	(27 189)	(3 975)	(6 663)	(10 638)
Provisions au 31 décembre 2006	418 287	33 755	38 077	71 832
Augmentations :				
- Dotations	49 741	9 626	36 629	46 255
- Variation de périmètre	5		6	6
Total augmentations	49 742	9 629	36 635	46 264
Diminutions :				
- Provisions utilisées	(24 751)	(11 254)	(14 557)	(25 811)
- Provisions devenues sans objet	(13 576)	(5 573)	(3 308)	(8 831)
- Autres diminutions	(18 099)		(202)	(202)
Total diminutions	(56 376)	(16 777)	(18 067)	(34 844)
Provisions au 31 décembre 2007	411 653	26 607	56 645	83 252

Les engagements sociaux, qui sont détaillés par nature en note 13.2, comprennent notamment 28 171 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escabe (cf. note 3.1.1).

Les Provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux.

Les Autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs, ainsi qu'une provision de 6.916 milliers d'euros au titre de la réorganisation des activités assistance en escabe (cf. note 3.1.1). Elles comprennent en outre une provision pour impôt liée au contrôle fiscal (cf. note 3.1.7).

Les parts non courantes et courantes de ces provisions s'établissent ainsi :

	Engagements sociaux	Litiges	Autres provisions	Total (hors engagements sociaux)
Provisions au 1^{er} janvier 2007 :				
- Part non courante	388 354		357	357
- Part courante	29 933	33 755	37 720	71 475
Total	418 287	33 755	38 077	71 832
Provisions au 31 décembre 2007 :				
- Part non courante	386 009		155	155
- Part courante	25 644	26 607	56 490	83 097
Total	411 653	26 607	56 645	83 252

Note 31 - Dettes financières

31.1. Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2007	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	1 673 885	1 519 917	153 968	1 683 792	1 683 792	-
Emprunts bancaires	546 312	480 014	66 298	618 519	549 246	69 273
Dettes financières de crédit-bail	16 066	9 679	6 387	21 904	16 069	5 835
Dépôts et cautionnements reçus	18 794	18 785	9	18 658	18 647	11
Autres emprunts et dettes assimilées	2 748	2 059	689	3 778	2 657	1 121
Intérêts courus non échus	66 031	-	66 031	66 450	-	66 450
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	1 653	-	1 653	273	-	273
Concours bancaires courants	16 270	-	16 270	6 085	-	6 085
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 341 759	2 030 454	311 305	2 419 459	2 270 411	149 048
Instruments financiers dérivés passif	11 726	-	11 726	9 238	-	9 238
Total emprunts et dettes financières	2 353 485	2 030 454	323 031	2 428 697	2 270 411	158 286

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Total au 31.12.2007	Part non courante	Part courante	Total au 31.12.2006	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	2 353 485	2 030 454	323 031	2 428 697	2 270 411	158 286
Instruments financiers dérivés actif	(47 450)	-	(47 450)	(59 839)	-	(59 839)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(524 071)	-	(524 071)	(509 188)	-	(509 188)
Endettement financier net	1 781 963	2 030 454	(248 491)	1 859 671	2 270 411	(410 740)

31.2. 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 jutes valeur	Valeur de la dette en coût amorti	Incidence des couvertures de juste valeur	Valeur au bilan du 31.12.2007	Juste valeur au 31.12.2007
Emprunts obligataires							
- ADP 4,95% 1998-2008	157 449	4.95 %	4.37 %	152 378	1 590	153 968	152 649
- ADP 5,8/5% 2000-2010	450 000	5,8/5%	4,68%	449 406	11 233	460 639	460 395
- ADP 5,25% 2001-2011	400 000	5.25 %	4.72 %	399 279	6 882	406 161	406 080
- ADP 5,25% 2002-2012	350 000	5.25 %	5.40 %	348 072	5 651	353 723	357 840
- ADP 4,10% 2003-2013	300 000	4.10 %	4.14 %	299 394	-	299 394	290 100
Total	1 652 449			1 648 529	25 356	1 673 885	1 667 064
Emprunts bancaires							
- Prêt BEI 1998 – 2008	38 112	Eur 3M - 0,09 %	Eur 3M - 0,09 %	38 112		38 112	38 112
- Prêt BFI 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 BFI 1999 – 2008 de 41M\$	78 107	libor 3M (USD) - 0,11%	libor 3M (USD) - 0,11%	78 107		78 107	78 107
Autres	98			98		98	98
Emprunts bancaires	546 312			546 312		546 312	546 312

Au cours de la période, AÉROPORTS DE PARIS n'a enregistré aucune variation significative de ses emprunts obligataires et a procédé au remboursement des anciens prêts Caisse d'Épargne 1997 pour un montant de 68,6 millions d'euros.

Note 32 - Instruments financiers

32.1. Catégories d'actifs et de passifs financiers

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2007	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	58 358	-	-	1 185	57 173	-	-
Clients et comptes rattachés	478 166	-	-	-	478 166	-	-
Autres créances (3).....	37 468	-	-	-	37 468	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	47 450	-	36 075	-	-	-	11 375
- Autres actifs financiers.....	25 475	-	-	-	25 475	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	524 071	524 071	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	1 170 988	524 071	36 075	1 185	598 282	-	11 375
Emprunts et dettes financières à long terme	2 030 454	-	-	-	-	2 030 454	-
Fournisseurs et comptes rattachés	507 309	-	-	-	-	507 309	-
Autres dettes (3).....	109 610	-	-	-	-	109 610	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	11 726	-	11 726	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	311 305	-	-	-	-	311 305	-
Total des passifs financiers	2 970 403	-	11 726	-	-	2 958 677	-

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2006	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	242 045	-	-	161 813	80 232	-	-
Clients et comptes rattachés	401 089	-	-	-	401 089	-	-
Autres créances (3)	44 308	-	-	-	44 308	-	-
Autres actifs financiers courants :							
- Instruments dérivés	59 839	-	27 386	-	-	-	32 453
- Autres actifs financiers	21 428	-	-	-	21 428	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	509 188	509 188	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	1 280 896	509 188	27 386	161 813	550 056	-	32 453
Emprunts et dettes financières à long terme	2 270 411	-	-	-	-	2 270 411	-
Fournisseurs et comptes rattachés	411 178	-	-	-	-	411 178	-
Autres dettes (3)	66 051	-	-	-	-	66 051	-
Emprunts et dettes financières à court terme :							
- Instruments dérivés	9 238	-	9 238	-	-	-	-
- Autres emprunts et dettes financières	149 048	-	-	-	-	149 048	-
Total des passifs financiers	2 905 926	-	9 238	-	-	2 896 688	-

(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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007		Au 31.12.2006	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
	Taux fixe	1 779 902	1 604 902	1 801 208
Taux variable	561 857	736 857	618 251	1 008 496
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 341 759	2 341 759	2 419 459	2 419 459

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 7,4 millions d'euros. Au 31 décembre 2006, une variation identique aurait augmenté les charges financières annuelles de 10,1 millions d'euros.

AÉROPORTS DE PARIS ne détient que des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps et cross currency swaps) pour une juste valeur de 47 450 milliers d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers courants et 11 726 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)	Echéances inférieures à 1 an	Echéances inférieures entre 1 et 2 ans	Echéances inférieures entre 2 et 3 ans	Echéances inférieures entre 3 et 4 ans	Echéances inférieures entre 5 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total Au 31.12.2007	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable et receveurs taux fixe	-	-	-	-	175 000	-	175 000	11 375
Total	-	-	-	-	175 000	-	175 000	11 375

En 2007, AÉROPORTS DE PARIS a restructuré deux swaps payeurs taux variable/receveurs taux fixe pour un montant global de 200 millions d'euros à échéance 2011, conduisant à mettre en place deux nouveaux swaps payeurs taux fixe/receveurs taux variables de mêmes montant et échéance.

Les deux anciens swaps ont été alors déqualifiés en 2007, suivant ainsi le traitement des deux nouveaux swaps.

Les montants notionnels des dérivés non qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Echéances inférieures à 1 an	Echéances inférieures entre 1 et 2 ans	Echéances inférieures entre 2 et 3 ans	Echéances inférieures entre 3 et 4 ans	Echéances inférieures entre 5 et 5 ans	Echéances supérieures à 5 ans	Total Au 31.12.2007	Juste valeur
Swaps payeurs taux variable et receveurs taux fixe	53 357	-	150 000	200 000	-	-	403 357	22 814
Swaps payeurs taux variable et receveurs taux variable	32 251	-	-	-	-	-	32 251	(11 727)
Swaps payeurs taux fixe et receveurs taux fixe	-	-	150 000	-	-	-	150 000	7 716
Swaps payeurs taux fixe et receveurs taux variable	53 357	-	150 000	200 000	300 000	-	703 357	5 546
Total	138 967	-	450 000	400 000	300 000	-	1 288 965	24 349

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est constitué de 2 types de swaps :

- le premier regroupe principalement de swaps retournés figeant une marge fixe et d'un swap de change (cross currency swap) couvrant le risque de change de l'emprunt libellé en dollars US. 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 2007 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 590 milliers d'euros,
- la seconde partie regroupe les swaps annulables mis en place au 4^{ème} trimestre 2007 pour se prémunir d'une hausse des taux. Ce type de swap est sensible aux variations de taux. Une baisse instantanée des taux d'intérêt de 1 % au 31 décembre 2007 générerait une baisse de la juste valeur des swaps annulables de 5,6 millions d'euros.

Les dérivés non qualifiés de couverture ont généré un gain de 1 547 milliers d'euros sur l'exercice 2007.

32.2.2. Risques de change

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2007	Euro	USD	MXN	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	58 358	47 146	7 538	3 617	57
Clients et comptes rattachés	478 166	468 818	6 059	65	3 223
Autres créances (1)	37 468	37 468	-	-	-
Autres actifs financiers courants	72 925	71 587	204	1 134	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	524 071	509 479	11 622	294	2 676
Total des actifs financiers	1 170 988	1 134 498	25 423	5 110	5 957
Emprunts et dettes financières à long terme	7 030 454	7 030 454	-	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	507 309	500 437	2 434	-	4 438
Autres dettes (1)	109 610	108 980	103	-	527
Emprunts et dettes financières à court terme.	323 032	322 580	125	-	327
Total des passifs financiers	2 970 404	2 962 450	2 662	-	5 292

(1) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales..

Les Emprunts et dettes financières à court terme incluent en particulier un emprunt de 41 millions de dollars US qui a été intégralement couvert dès son origine et jusqu'à son terme par un swap de change (cross currency swap).

Les autres devises portent principalement sur le dirham des Émirats arabes unis (AED), le franc suisse (CHF), le dinar lybien (LYD) et le dirham marocain (MAD).

Les principaux cours de change utilisés pour la conversion des actifs et passifs à la clôture sont les suivants :

	Cours de clôture au 31/12/07
Dollar des États-Unis (USD)	0,67930
Peso mexicain (MXN)	0,06231

Analyse de sensibilité

Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, sont supposées rester constantes.

Une augmentation de 10 % de l'euro par rapport à l'ensemble des devises aurait eu pour conséquence, au 31 décembre 2007, une baisse des capitaux propres et du résultat de l'ordre de 3 millions d'euros.

Une diminution de 10 % de l'euro par rapport aux devises ci-dessus, au 31 décembre 2007, aurait eu les mêmes impacts, mais de sens contraire, que ceux présentés précédemment, en faisant l'hypothèse que toutes les autres variables restent constantes.

32.2.3. Risques de liquidité

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit au 31 décembre 2007 :

(en milliers d'euros)	Montant au bilan du 31.12.2007	Total des échéances contractuelles au 31.12.2007	0 – 1 an	1 – 2 ans	2 – 3 ans	3 – 4 ans	4 – 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	1 673 885	1 652 449	152 449	-	450 000	400 000	350 000	300 000
Emprunts bancaires	546 312	558 016	78 004	12	-	-	-	480 000
Dettes financières de location-financement	16 066	16 066	6 386	3 983	1 994	1 880	1 407	416
Dépôts et cautionnements reçus	18 794	18 794	-	-	-	-	-	18 794
Autres emprunts et dettes assimilées	7 748	7 748	689	693	665	788	797	171
Intérêts sur emprunts	66 031	599 166	111 071	101 308	101 143	75 278	53 597	156 824
Comptes courants	1 653	1 653	1 653	-	-	-	-	-
Concours bancaires courants	16 270	16 270	16 270	-	-	-	-	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	2 341 759	2 865 162	366 522	105 996	553 802	477 396	405 291	956 155
Fournisseurs et comptes rattachés	507 309	507 309	507 309	-	-	-	-	-
Autres dettes (1)	109 610	109 610	109 610	-	-	-	-	-
Dettes en coût amorti	2 958 677	3 482 080	983 440	105 996	553 802	477 396	405 291	956 155
Swaps de couverture :								
- décaissements	-	25 404	6 305	6 305	6 397	6 397	-	-
- encaissements	(11 375)	(35 562)	(7 061)	(7 124)	(7 124)	(7 124)	(7 129)	-
Swaps de trading :								
- décaissements	11 726	37 077	17 346	12 525	7 206	-	-	-
- encaissements	(36 075)	(88 764)	(29 003)	(23 246)	(22 394)	(11 327)	(7 784)	-
Total	2 922 953	3 420 245	971 027	94 456	537 887	465 342	395 378	956 155

(1) Les autres créances excluent tous les comptes qui reconstituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2007 :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2007	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 équivalences	9 351	1 134	705	5 674	919	919	-
Autres créances rattachées à des participations	3 011	-	-	-	-	-	3 011
Intérêts courus sur créances rattachées à des participations	201	201	-	-	-	-	-
Prêts	17 907	7 751	6 371	384	190	387	2 824
Autres comptes-courants	8 999	8 999	-	-	-	-	-
Dépôts et cautionnements	683	57	47	-	-	-	589
Créances de location financement bailleur	47 146	6 988	6 988	3 354	3 096	7 857	18 863
Créances sur cessions d'immobilisations	1	1	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers	349	349	-	-	-	-	-
Clients et comptes rattachés	478 166	477 977	43	36	8	36	66
Autres créances (1)	37 468	37 254	214	-	-	-	-
Prêts et créances	598 282	540 706	14 363	9 448	4 213	4 199	25 353

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 :

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 31.12.2007	Au 31.12.2006
Actifs financiers disponibles à la vente	1 185	161 813
Actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat	36 075	27 386
Prêts et créances	598 282	550 056
Trésorerie et équivalents de trésorerie	524 071	509 188
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	11 375	32 453
Contrats de change à terme utilisés comme couverture	-	-
Total	1 170 988	1 280 896

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Compagnies aériennes	194 658	184 748
Autres	283 508	216 341
Total	478 166	401 089

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 88 935 milliers d'euros au 31 décembre 2007.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi au 31 décembre 2007 :

Créances non échues	394 728
Créances échues et non dépréciées :	
- depuis 1 à 30 jours	78 826
- depuis 31 à 90 jours	25 055
- depuis 91 à 180 jours	8 442
- depuis 181 à 360 jours	26 845
- depuis plus de 360 jours	6 810

Prêts et créances à moins d'un an (selon échéancier en note 32.2.3) 540 706

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 31.12.2007	Au 31.12.2006
Subventions d'investissements	30 262	30 867
Autres	2 128	2 256
Total	32 390	33 123

Note 34 - Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Fournisseurs d'exploitation	217 485	179 216
Fournisseurs d'immobilisations	289 824	231 962
Total	507 309	411 178

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2007 qu'au 31 décembre 2006.

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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Avances et acomptes reçus sur commandes	4 590	1 997
Dettes sociales	157 017	143 483
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	37 533	37 960
Autres dettes	105 020	64 054
Produits constatés d'avance	83 686	61 639
Total	387 845	309 133

La part des Autres dettes au 31 décembre 2006 que le Groupe était susceptible de régler au-delà de douze mois s'élevait à 16 795 milliers d'euros et concernait exclusivement la dette sur l'Etat constatée en 2006 dans le cadre de l'ORS. Au 31 décembre 2007, ces montants sont désormais échus dans les douze mois suivant la clôture.

Les Autres dettes incluent également les Aides aux riverains qui sont passées de 25 769 milliers d'euros au 31 décembre 2006 à 43 359 milliers d'euros au 31 décembre 2007.

Note 36 - Flux de trésorerie

36.1. Définition de la trésorerie

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Trésorerie et équivalents de trésorerie	524 0/1	509 188
Concours bancaires courants (1)	(16 2/0)	(6 085)
Trésorerie (selon Tableau des flux de trésorerie)	507 802	503 102

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le Tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit :

(1) *Figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme (cf. note 31.1)*

36.2. Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Investissements incorporels (cf. note 21)	22 879	14 405
Investissements corporels (cf. note 22)	701 589	688 485
Immeubles de placement (cf. note 23)	7 665	9 571
Investissements corporels et incorporels (selon Tableau des flux de trésorerie)	732 133	712 461

Le détail de ces investissements s'établit ainsi en 2007 (en millions d'euros) :

Développement des capacités	417,3
Restructuration	58,7
Rénovation et qualité	140,7
Développement immobilier	17,3
Sûreté	29,0
FEST	69,1
Total	732,1

Les deux projets majeurs réalisés par AÉROPORTS DE PARIS en 2007 concernent :

- l'ouverture du Satellite S3, générant un investissement de capacité de 196,9 millions d'euros, un investissement relatif aux Frais d'Études et Surveillance Travaux de 14,1 millions d'euros et 4,6 millions d'euros d'investissements de sûreté,
- un investissement de 80,8 millions d'euros (dont 5,1 millions d'euros de FEST) dans le cadre de la reconstruction de la jetée du 2E, dont l'ouverture est programmée au 1er semestre 2008.

36.3. Produits provenant de cessions

Le produit de 189 873 milliers d'euros figurant en 2007 dans le Tableau des flux de trésorerie sur la ligne Produits provenant des cessions de participations non consolidés est exclusivement constitué du prix de cession des titres BCIA. Compte tenu des pertes de change comptabilisées par ailleurs en Charges financières, le produit net de cette cession est ramené à 188 895 milliers d'euros (cf. note 3.1.5).

Le produit de 147 678 milliers d'euros figurant en 2006 sur la ligne Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles est presque exclusivement constitué de l'encaissement en 2006 du prix de cession des actifs cédés en 2005 au profit de la DGAC et des administrations de la police et des douanes.

Note 37 - Informations relatives aux parties liées

Les transactions et soldes entre les filiales, qui sont des parties liées, ont été éliminés en consolidation et ne sont pas présentés dans cette note.

Les principaux soldes relatifs aux sociétés mises en équivalence et aux participations non consolidées portent sur des créances dont le détail est donné en note 24. Quant aux transactions effectuées avec ces dernières sociétés au cours de la période, elles ne s'avèrent pas significatives.

De la même façon, les transactions effectuées avec les autres sociétés contrôlées par l'Etat et avec lesquelles

AÉROPORTS DE PARIS a des administrateurs communs ne sont pas significatives.

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme - charges (1)	Rémunérations fondées sur des actions (2)	TOTAL 2007
Pierre GRAFF	Président Directeur Général	474	143	-	567
François RUBICHON	Directeur Général Délégué	339	130	-	469
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & administration	241	94	-	335
Marc NOYELLE	Directeur Général Adjoint Aménagement & développement	545	138	-	683
René BRUN	Directeur de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle	224	85	-	309
Patrice HARDEL	Directeur de l'Aéroport Paris - Orly	195	74	-	269
Pascal BOURGUE	Directeur Marketing, commerces et communication	190	72	-	262
Gonzalve de CORDOUE	Directeur des ressources humaines	200	75	-	275
François CANGARDEL	Directeur de l'immobilier	180	69	-	249
Total		2 538	880	-	3 418

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme hors charges (1)	Avantages à court terme - charges (1)	Rémunérations fondées sur des actions (2)	TOTAL 2006
Pierre GRAFF	Président Directeur Général	350	135	-	485
François RUBICHON	Directeur Général Délégué	277	107	-	384
Laurent GALZY	Directeur Général Adjoint Finances & administration	210	80	33	323
Marc NOYELLE	Directeur Général Adjoint Aménagement & développement	254	106	29	389
René BRUN	Directeur de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle	224	87	28	339
Patrice HARDEL	Directeur de l'Aéroport Paris - Orly	196	77	30	303
Total		1 511	592	120	2 223

La rémunération des dirigeants de la société-mère se présente ainsi au titre des exercices 2007 et 2006 :

(1) Par Avantages à court terme, il faut entendre la rémunération proprement dite, les congés payés, les primes, l'intéressement, les avantages en nature et la participation des salariés.

(2) Charge enregistrée au compte de résultat au titre de l'Offre Réservée aux Salariés.

D'autre part des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées. Le montant provisionné au 31 décembre 2007 au titre de ces personnes (hors mandataires sociaux) s'élève au total à 433 milliers d'euros.

Par ailleurs, l'Assemblée Générale Mixte du 29 mai 2007 a voté l'attribution de jetons de présence aux administrateurs non salariés pour l'exercice 2007. Ces jetons de présence seront versés en 2008 pour un montant de 110 milliers d'euros. Les jetons de présence attribués en 2006 pour 78 milliers d'euros ont été versés en 2007. 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 :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
Engagements donnés		
Avals, cautions	6 621	13 652
Garanties à première demande	29 304	11 247
Garanties d'actif et de passif	7 846	7 886
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	171 987	435 489
Autres	9 889	4 086
Total	220 647	467 360
Engagements reçus		
Avals, cautions	79 453	30 778
Garanties à première demande	197 880	219 891
Total	227 333	250 119

Les avals et cautions correspondent essentiellement à des cautions accordées sur prêts au personnel.

Les garanties à première demande ont été exclusivement données par les filiales ADP INGÉNIERIE et AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux. L'augmentation constatée en 2007 est liée à l'important développement de ces sociétés au cours de l'exercice.

Les garanties d'actif et de passif sont liées à la cession des titres FRANCE HANDLING réalisée en 2005.

Les principaux engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

Par ailleurs, en application de l'article 53 du cahier des charges d'AÉROPORTS DE PARIS, le ministre chargé de l'aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à AÉROPORTS DE PARIS. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par AÉROPORTS DE PARIS, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'Etat. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'Aviation Générale.

Note 39 - Informations sur les coentreprises

Les états financiers de la SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE, seule coentreprise consolidée par intégration proportionnelle, peuvent se résumer ainsi:

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2007	Au 31.12.2006
BILAN:		
Actifs non courants	14 480	6 831
Actifs courants	50 812	30 598
Total Actif	65 292	37 429
Capitaux propres	16 457	9 008
Passifs non courants	428	373
Passifs courants	48 407	28 048
Total Passif	65 292	37 429

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Produits des activités ordinaires	32 / 040	203 / 06
Charges nettes	(311 683)	(195 798)
Résultat net	15 357	7 908

Par ailleurs, au sein du tableau des flux de trésorerie, les flux relatifs à la SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE ne sont pris en compte qu'à hauteur du pourcentage d'intégration, soit 50%. Les flux globaux propres à cette participation s'établissent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2007	Année 2006
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	76 165	14 607
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(18 224)	(7 328)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(6 299)	(/ 490)
Flux globaux relatifs aux coentreprises présentées en intégration proportionnelle	1 642	(216)

Note 40 - Liste des sociétés du périmètre de consolidation

Entités	Adresse	Siren	Pays	% intérêt	% contrôle	Filiale de
AÉROPORTS DE PARIS	291 Boulevard Raspail 75675 PARIS CEDEX 14	552 016 628	France	MÈRE	MÈRE	
Filiales						
ADP INGENIERIE	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	431 897 081	France	100,0%	100,0%	ADP
AÉROPORTS DE PARIS MANAGEMENT (ADPM)	291 Boulevard Raspail 75014 PARIS	380 309 294	France	100,0%	100,0%	ADP
JORDAN AIRPORT MANAGEMENT	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180 (Jordanie)		Jordanie	100,0%	100,0%	ADPM
HUB TÉLÉCOM	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	437 947 666	France	100,0%	100,0%	ADP
BGI TECHNOLOGIE	3 allée des Droits de l'Homme 69500 BRON	387 868 821	France	100,0%	100,0%	HUB T.
ALYZIA AIRPORT SERVICES	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	552 134 975	France	100,0%	100,0%	ADP
ALYZIA	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	484 821 236	France	100,0%	100,0%	A.A.S
ALYZIA SURETÉ	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	411 381 346	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
SAPSER	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	320 268 352	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
ALYZIA TRAINING	Roissypole - Le Dôme - 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	449 308 915	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Coentreprise						
SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE	114 av. Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	448 457 978	France	50,0%	50,0%	ADP
Entreprises associées						
GIE ROISSYPOLE	17 Cours Valmy 92800 PUTEAUX	380 893 438	France	90,0%	49,0%	ADP
SCI ROISSY SOGARIS	Avenue de Versailles RN 186 94654 RUNGIS CEDEX	383 484 987	France	40,0%	40,0%	ADP
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO (District Fédéral - Mexique)		Mexique	25,5%	25,5%	ADPM
LIÈGE AIRPORT	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE (Belgique)		Belgique	25,6%	25,6%	ADPM
CIRES TELECOM	Zone Franche de Ksar El Majaz, Oued R'Mel 93000 ANJRA (Maroc)		Maroc	49,0%	49,0%	HUB T.
BOLLORÉ TELECOM	31-32 Quai de Dion Bouton 92800 PUTEAUX	487 529 232	France	10,5%	10,5%	HUB T.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS AU TITRE DE
L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2007

2

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministère de l'Economie, des Finances et du Budget, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2007, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 3.1.2 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 4.5, 4.7 et 22 de l'annexe décrivent notamment les principes et modalités retenus en matière d'évaluation des immobilisations corporelles. Les notes 4.6 et 23 présentent la méthode de valorisation des immeubles de placement. Ceux-ci apparaissent sur une ligne spécifique du bilan consolidé et, conformément à l'option offerte par la norme IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique. La juste valeur de ces immeubles, dont le montant est indiqué en note 23 de l'annexe, est fondée sur une approche mixte reposant sur les données de marché et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par le groupe pour ces évaluations et avons vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre.
- La note 4.22.4 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produit "des activités ordinaires" dans le compte de résultat consolidé de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par le groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris-La Défense, le 17 mars 2008

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit
Alain Perroux

COMPTES ANNUELS AU TITRE DE
L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2007

3

ACTIF DU BILAN (en €)

	Exercice 2007			Exercice 2006
	Montant Brut	Amort. Ou provisions pour dépréciation	Montant Net	
I - Actif immobilisé				
Immobilisations incorporelles	99 034 150	78 726 027	20 308 123	17 169 302
Immobilisations corporelles :				
- Terrains	52 608 302	-	52 608 302	52 609 291
- Agencements et aménagements de terrains	20 714 314	9 973 243	10 741 071	10 985 748
- Constructions	7 417 948 169	2 648 006 310	4 769 941 859	3 718 932 962
- Constructions sur sol d'autrui	5 863 786	2 651 251	3 212 535	3 276 262
- Installations techniques, matériel et outillage	87 620 621	57 070 338	30 550 283	32 275 877
- Autres immobilisations corporelles	225 356 928	143 737 007	81 619 921	38 292 315
Immobilisations mises en concession	5 107 639	3 207 290	1 900 349	2 082 130
Immobilisations en cours	470 878 676	-	470 878 676	1 156 796 964
Avances et acomptes	11 961 996	-	11 961 996	26 920 600
Immobilisations financières :				
- Titres de participation	174 163 747	29 767 958	144 395 789	145 137 180
- Autres formes de participation	607 418	-	607 418	607 403
- Créances rattachées à des participations	73 000	-	73 000	1 103 799
- Prêts	9 517 937	-	9 517 937	22 957 243
- Autres immobilisations financières	40 124 682	161 622	39 963 060	33 426 772
Total I	8 621 581 364	2 973 301 045	5 648 280 319	5 262 573 848
II Actif circulant				
Stocks d'approvisionnements	4 902 967	-	4 902 967	4 489 843
Avances et acomptes versés sur commandes	4 455 774	-	4 455 774	4 987 403
Créances :				
- Créances clients et comptes rattachés	452 900 762	18 450 569	434 450 192	373 602 166
- Autres créances	102 973 040	3 105 067	99 867 973	117 712 978
Valeurs mob. De plac. & créances assimilées	488 993 507	-	488 993 507	469 948 160
Disponibilités	9 447 680	-	9 447 680	10 610 138
Charges constatées d'avance	14 084 000	-	14 084 000	11 936 452
Total II	1 077 757 730	21 555 637	1 056 202 094	993 287 139
III - Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	-
IV - Primes de remboursement des obligations	1 531 775	-	1 531 775	1 905 825
V - Ecarts de conversion - actif	18 388	-	18 388	5 701
Total général	9 700 889 257	2 994 856 681	6 706 032 576	6 257 772 513

PASSIF DU BILAN (en €)

	Exercice 2007	Exercice 2006
I - Capitaux propres		
Capital social	296 881 806	296 881 806
Prime d'émission	542 747 095	542 747 095
Ecart de réévaluation	24 132 932	24 138 570
Réserves	854 787 799	847 213 253
Report à nouveau	180 990 671	112 715 284
Résultat de l'exercice	164 383 991	151 490 919
Subventions d'investissement	30 261 720	30 866 921
Provisions réglementées	759 250 376	702 125 953
Droits du concédant	1 254 939	1 382 811
Total I	2 854 691 330	2 709 562 612
II - Provisions pour risques et charges		
- Provisions pour risques	65 441 864	64 626 366
- Provisions pour charges	414 496 815	406 431 455
Total II	479 938 679	471 057 821
III - Dettes		
Dettes financières :		
- emprunts obligataires	1 726 176 350	1 725 566 722
- emprunts auprès des établissements de crédit	574 687 058	632 411 092
- emprunts et dettes financières diverses	21 471 833	22 447 991
Avances et acomptes reçus sur commandes	4 540 345	1 755 053
Dettes d'exploitation :		
- fournisseurs et comptes rattachés	208 836 235	183 929 511
- dettes fiscales et sociales	189 199 479	188 661 143
Dettes diverses :		
- dettes sur immobilisations et comptes rattachés	286 913 501	229 453 257
- dettes fiscales (impôts sur les bénéfices)	-	-
- autres dettes	282 680 114	32 214 402
Produits constatés d'avance	75 401 120	58 441 266
Total III	3 369 906 035	3 074 880 437
IV - Primes de remboursement des obligations	1 487 509	2 247 508
V - Ecart de conversion - passif	9 023	24 134
Total général	6 706 032 576	6 257 772 513

COMPTE DE RESULTAT (en €) - 1^{ère} PARTIE

	Exercice 2007	Exercice 2006	Variation
Ventes marchandises	28 099	123 632	- 95 532
Travaux - Etudes	11 889 677	16 378 818	- 4 489 140
Prestations de services	2 051 017 721	1 909 698 655	141 319 066
Produits des activités annexes	19 410 671	21 056 074	- 1 645 403
Montant net du chiffre d'affaires :	2 082 346 169	1 947 257 178	135 088 991
- production immobilisée	39 310 724	39 760 068	- 449 344
- subventions d'exploitation	1 195 033	1 501 792	- 306 759
- reprise sur provisions (et amortissements), transfert de charges	65 779 281	65 529 379	249 902
- autres produits	13 709 630	19 330 086	- 5 620 456
Total I : produits d'exploitation	2 202 340 836	2 073 378 503	128 962 333
Achats marchandises	2 135 966	1 876 279	259 687
Achats stockés approvisionnement	5 725 584	6 314 919	- 589 335
Variation des stocks d'approvisionnement	- 713 726	-2 640 184	1 926 458
Achats de sous-traitances	482 417	740 646	- 258 229
Achats non stockés de matières et fournitures	58 995 584	64 247 540	- 5 251 956
Services extérieurs :			
- personnel extérieur	8 609 269	9 542 866	- 933 597
- redevances de crédit bail	6 474 848	6 219 485	255 363
- autres services extérieurs	663 019 332	615 327 683	47 691 649
Impôts, taxes et versements assimilés	124 517 622	113 359 536	11 158 086
Salaires et traitements	354 661 473	353 717 045	944 428
Charges sociales	145 067 397	149 334 973	- 4 267 577
Dotations aux amortissements et provisions :			
- sur immobilisations	281 393 837	238 706 586	42 687 251
- sur actif circulant	7 301 458	5 268 204	2 033 254
- pour risques et charges	53 222 913	75 027 786	- 21 804 873
Autres charges	14 782 601	29 238 350	- 14 455 749
Total II : charges d'exploitation	1 725 676 573	1 666 281 713	59 394 861
1. Résultat d'exploitation (I - II)	476 664 263	407 096 790	69 567 472

COMPTE DE RESULTAT (en €) - 2^{ème} PARTIE

	Exercice 2007	Exercice 2006	Variation
Produits de participation	9 792 893	12 008 833	- 2 215 939
Produits d'autres valeurs mobilières et	62 720 015	50 709 146	12 010 869
Créances de l'actif immobilisé	-	-	-
Autres intérêts et produits assimilés	698 536	482 758	215 778
Reprises sur provisions et transferts de charges fin.	1 168 699	4 883 211	- 3 714 512
Différences positives de change	73 302	37 781	35 522
Produits nets sur cessions des vmp	12 191 454	15 084 388	- 2 892 935
Total III : produits financiers	86 644 900	83 206 117	3 438 784
Dotations aux amortissements et provisions	4 294 060	7 354 272	- 3 060 211
Intérêts et charges assimilées	162 891 662	149 107 355	13 784 307
Différences négatives de change	60 385	2 122 308	- 2 061 923
Autres charges financières	46 897	43 912	2 985
Charges nettes sur cessions de vmp	-	-	-
Total IV : charges financières	167 293 004	158 627 847	8 665 157
2. Résultat financier (III - IV)	- 80 648 104	- 75 421 730	- 5 226 374
3. Résultat courant avant impôts (I - II + III - IV)	396 016 159	331 675 060	64 341 099
Sur opérations de gestion	1 746 231	1 050 095	696 135
Sur opérations en capital :			
- produits de cessions des éléments d'actifs	1 000 319	59 868 886	- 58 868 567
- subventions d'investissement virées au compte de résultat	1 694 322	2 140 045	- 445 723
- autres produits exceptionnels	2 141 861	1 909 590	232 272
Reprises sur provisions et transferts de charges excep.	52 246 100	41 557 979	10 688 121
Total V : produits exceptionnels	58 828 833	106 526 594	- 47 697 761
Sur opérations de gestion	14 680 892	5 839 742	8 841 150
Sur opérations en capital :			
- valeurs comptables des éléments d'actifs cédés	2 272 921	57 510 115	- 55 237 195
- autres charges exceptionnelles	25 507 140	13 342 694	12 164 446
Dotations aux amortissements et provisions	150 654 980	126 651 912	24 003 068
Total VI : charges exceptionnelles	193 115 932	203 344 464	- 10 228 532
4. Résultat exceptionnel (V - VI)	- 134 287 100	- 96 817 870	- 37 469 230
Participation des salariés aux résultats	6 907 418	4 976 639	1 930 779
Impôts sur les bénéfices	90 437 650	78 389 633	12 048 017
5. Résultat de l'exercice	164 383 991	151 490 919	12 893 073

SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION (en €)

	Exercice 2007	Exercice 2006	Variation
Production vendue	2 082 346 169	1 947 257 178	135 088 991
Production immobilisée	39 310 724	39 760 068	- 449 344
Production de l'exercice	2 121 656 892	1 987 017 246	134 639 646
Consommation de l'exercice en provenance de tiers	744 729 273	701 629 233	43 100 040
Valeur ajoutée	1 376 927 619	1 285 388 013	91 539 606
Subventions d'exploitation	1 195 033	1 501 792	- 306 759
Impôts, taxes	124 517 622	113 359 536	11 158 086
Charges de personnel	499 728 870	503 052 018	- 3 323 148
Excédent brut d'exploitation	753 876 160	670 478 251	83 397 909
Reprises sur charges calculées	65 779 281	65 529 379	249 902
Autres produits	13 709 630	19 330 086	- 5 620 456
Dotations aux amortissements et aux provisions	341 918 208	319 002 576	22 915 632
Autres charges	14 782 601	29 238 350	- 14 455 749
Résultat d'exploitation	476 664 263	407 096 790	69 567 472
Produits financiers	85 476 201	78 322 906	7 153 295
Reprises sur amortissements et provisions	1 168 699	4 883 211	- 3 714 512
Charges financières	162 998 944	151 273 575	11 725 369
Dotations aux amortissements et aux provisions	4 294 060	7 354 272	- 3 060 211
Bénéfice courant avant impôts	396 016 159	331 675 060	64 341 099
Produits exceptionnels	6 582 733	64 968 616	- 58 385 883
Reprises sur amortissements et provisions	52 246 100	41 557 979	10 688 121
Charges exceptionnelles	42 460 952	76 692 551	- 34 231 599
Dotations aux amortissements et aux provisions	150 654 980	126 651 912	24 003 068
Résultat exceptionnel	- 134 287 100	-96 817 870	- 37 469 230
Résultat courant avant impôt	396 016 159	331 675 060	64 341 099
Résultat exceptionnel	- 134 287 100	- 96 817 870	- 37 469 230
Participation des salariés	6 907 418	4 976 639	1 930 779
Impôts sur les bénéfices	90 437 650	78 389 633	12 048 017
Bénéfice de l'exercice	164 383 991	151 490 919	12 893 073

CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT (en €)

	Exercice 2007	Exercice 2006
Excédent brut d'exploitation	753 876 160	670 478 251
Transfert de charges d'exploitation	-	-
Autres produits d'exploitation	13 709 630	19 330 086
Autres charges d'exploitation	- 14 782 601	- 29 238 350
Produits financiers	85 476 201	78 322 906
Charges financières	- 162 998 943	- 151 273 576
Produits exceptionnels	3 887 394	44 327 807
Charges exceptionnelles	- 40 188 032	- 19 182 436
Impôts sur les bénéfices	- 90 437 650	- 78 389 633
Participation des salariés	- 6 907 418	- 4 976 639
Capacité d'autofinancement	541 634 741	529 398 416

TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE (en €)

	Exercice 2007	Exercice 2006
Résultat de l'exercice	164 383 991	151 490 919
<i>Elimination des éléments sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'exploitation</i>		
. Dotations d'exploitation	341 918 208	319 002 576
. Reprises d'exploitation	- 65 779 281	- 65 529 379
. Dotations/reprises financières	3 125 361	2 471 061
. Dotations/reprises exceptionnelles	98 408 880	85 093 934
. Plus- values de cession	1 272 601	- 2 358 771
. Décalage de paiement des indemnités reçues au titre du Terminal 2 E		41 410 844
. Quote-part de subventions virées au résultat	- 1 694 322	- 2 140 045
. Quote-part de réévaluation légale 1976	- 698	- 42 722
Capacité d'autofinancement	541 634 741	529 398 416
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'exploitation :</i>		
. Stocks	- 413 124	- 1 168 430
. Clients	- 59 484 797	- 28 242 918
. Autres créances (1)	21 164 676	52 363 635
. Avances et acomptes versés sur commandes	531 629	3 769 086
. Dettes fournisseurs	24 906 724	- 34 155 788
. Dettes fiscales et sociales	538 336	- 74 969 458
. Autres dettes	70 795 746	4 038 963
. Avances conditionnées	- 127 872	- 127 872
. Avances et acomptes reçus sur commandes	2 785 292	761 080
. Comptes de régul. Actif	361 362	1 982 517
. Comptes de régul. Passif	- 775 110	- 1 200 690
Cash flow dû à la variation du BFR	60 282 862	- 76 949 876
Cash flow d'exploitation (1)	601 917 603	452 448 540
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'investissement :</i>		
. Acquisition d'immos corp. et incorp.	- 687 889 035	- 689 233 276
. Encaissements sur cession d'immos corp. et incorp.	1 000 319	148 495 794
. Cash flow sur variation d'immos financières	- 6 213 610	1 746 906
. Subventions d'exploitation - Investissements et réévaluations légales	1 084 181	1 569 484
. Variation des dettes sur immobilisations	57 460 244	13 802 556
Cash flow d'investissement (2)	- 634 557 901	- 523 618 535
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations de financement :</i>		
. Encaissement sur augmentation de capital	-	583 437 280
. Dividendes versées	- 93 006 986	- 63 167 510
. Cash flow sur variation des dettes financières	- 67 148 454	- 302 937 957
. Cash flow sur variation du compte courant	201 620 738	-14 334 796
Cash flow de financement (3)	41 465 299	202 997 017
Variation de trésorerie (1)+(2)+(3)	8 825 001	131 827 022
. Disponibilités à l'ouverture	10 610 138	12 976 759
. Valeurs mobilières de placement	469 948 160	334 206 328
. Découverts bancaires à l'ouverture	- 4 537 976	- 2 989 788
Trésorerie à l'ouverture (4)	476 020 321	344 193 299
. Disponibilités à la clôture	9 447 680	10 610 138
. Valeurs mobilières de placement	488 993 507	469 948 160
. Découverts bancaires à la clôture	- 13 595 864	- 4 537 976
Trésorerie à la clôture (5)	484 845 323	476 020 321
Variation de trésorerie (4)-(5)	8 825 001	131 827 022

(1) Les impacts liés aux indemnités d'assurance reçues sur le terminal 2E ont été retraités de la variation du BFR et inclus dans la CAF

Note 1 - Les faits marquants de l'exercice

1.1. Evolution de l'activité

Aéroports de Paris en tête des 3 principaux aéroports européens en termes de croissance du trafic

Aéroports de Paris a accueilli un nombre record de passagers en 2007 : 86,4 millions de passagers. La croissance du trafic de passagers a été très dynamique, à + 4,7 % par rapport à 2006. Le trafic a crû de façon particulièrement soutenue sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle : + 5,4 % avec 59,9 millions de passagers et de 3,2 % sur l'aéroport de Paris-Orly avec 26,4 millions de passagers.

Le trafic 2007 a enregistré un pic d'activité en mars et une très bonne saison estivale (trafic en hausse de 6,2 % en juillet, de 8,0 % en août et de 5,4 % en septembre, bénéficiant sur ce dernier mois d'un effet coupe du monde de rugby). Les différents conflits sociaux dans le secteur du transport aérien ont eu un impact estimé à 0,25 point sur la croissance du trafic de l'année (lié pour les deux tiers aux événements d'octobre et pour un tiers à ceux de décembre). Ces résultats positionnent Aéroports de Paris parmi les leaders de la croissance au sein des cinq principaux aéroports européens, et en tête, pour la quatrième année consécutive, des trois premiers acteurs.

Dynamisme du trafic européen et international

Le trafic 2007 a été à nouveau tiré par une très bonne croissance du trafic avec l'Europe, de 7,0 %, qui vient s'ajouter aux 8,3 % de croissance réalisés en 2006. Celle-ci s'explique principalement par l'essor des compagnies low cost (+ 27,5 % sur les plates-formes d'Aéroports de Paris en 2007), qui représentent fin 2007 11 % du trafic parisien. En Europe, le trafic des compagnies low cost croît de 41,7 % sur les pays de l'espace Schengen où sont situées les principales villes qu'elles desservent (Nice, Milan, Barcelone...).

Au total, les plus fortes croissances enregistrées en Europe ont lieu avec l'Espagne + 15,2 % et l'Italie + 12,1 %.

En France, le trafic est en recul de 1,7 %, en raison de l'ouverture de la ligne de TGV Est en Juin 2007 et des conflits sociaux observés dans le secteur du transport aérien en octobre et en décembre.

Le trafic sur les autres destinations internationales, parmi lesquelles figurent les futurs relais de croissance, augmente de 5,9 %. Les principaux contributeurs à la croissance en 2007 sont l'Afrique (+ 7,8 %) en raison d'une forte poussée sur l'Afrique du Nord, le Moyen Orient (+ 14,7 %), dont la croissance est liée au dynamisme des compagnies locales vers Dubaï, Bahreïn et le Qatar. L'Amérique latine connaît une vive croissance, de 6,9 %, avec un fort développement sur le Brésil et un effet coupe du monde de rugby au mois de septembre sur l'Argentine. Les DOM-TOM se redressent à + 6,1 % après une activité plus difficile en 2006, tandis que l'Asie/Pacifique ressort en croissance plus modeste de 1,6 % (faiblesse de l'Inde et de Singapour, mais dynamisme de la Chine avec une croissance de 6,2%). L'Amérique du Nord, marché mature, progresse de façon satisfaisante, + 2,9 %.

Le nombre de mouvements d'avions est en légère hausse de 1,9 % à 776 801 mouvements avec une évolution de 2,0 % à Paris-Charles de Gaulle et de 1,6 % à Paris-Orly. Ces chiffres traduisent l'amélioration du taux de remplissage des avions (66,3 % en 2007 contre 66,1% en 2006) et de la capacité d'emport (117 passagers/vol en 2007 contre 114 en 2006).

Le trafic d'aviation d'affaires confirme sa vigueur : + 9,4 % en 2007, à 70 775 mouvements. L'aéroport de Paris-Le Bourget est la première plate-forme européenne d'aviation d'affaires depuis 1981.

L'activité cargo (fret et courrier) reste très dynamique et augmente de 7,5 % avec 2,41 millions de tonnes transportées, dont 2,30 millions à Paris-Charles de Gaulle (+ 7,8 %). Aéroports de Paris est le numéro un en Europe sur cette activité.

1.2. Evénements significatifs

Réorganisation des activités assistance en escale

Pour rétablir l'équilibre économique de cette activité, Aéroports de Paris regroupe l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts.

La Direction souhaitant privilégier le dialogue social a ainsi engagé une négociation en vue de définir les mesures proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social.

Au terme de plusieurs réunions avec les partenaires sociaux, l'information et la consultation du Comité d'entreprise sont intervenues le 26 septembre 2007. Le Conseil d'administration du 27 septembre 2007 a décidé de la mise en œuvre de cette réorganisation.

Dès le mois d'octobre 2007, des réunions d'information collectives présentant l'ensemble du dispositif d'accompagnement social aux salariés ont été organisées conjointement par la Direction des Ressources Humaines et la Direction de l'Escale.

Les salariés ont ensuite été invités à un entretien individuel et confidentiel d'orientation conduit par un conseiller professionnel externe sur les mois d'octobre et novembre 2007 afin de les aider à se positionner sur l'une des formules de mobilités suivantes :

- la mutation par redéploiement au sein d'Aéroports de Paris SA,
- la mobilité vers le pôle de services aéroportuaires,
- le départ en cessation anticipée d'activité,
- la possibilité d'un départ en retraite anticipée,
- le départ volontaire pour accéder à un emploi salarié en dehors du Groupe Aéroports de Paris ou bien pour créer ou reprendre une entreprise, ou pour réaliser un projet personnel.

Au 31 décembre 2007, un premier bilan des intentions de choix de positionnement des salariés Escala a été réalisé.

Sur la base des hypothèses retenues, le coût des mesures prévues a provisoirement été estimé à 48,5 M€. En application des règles comptables, compte tenu de l'existence d'un engagement à la clôture tel que défini par les normes IAS 19 et IAS 37, une provision nette des reprises de provision pour indemnités de fin de carrière des salariés visés par la réorganisation de l'escala a été constituée à hauteur de 35,1 M€ dont 23,9 M€ pour les cessations anticipées d'activités complétée de 4,3 M€ au titre de l'augmentation de la contribution sociale.

En application des règles et méthodes comptables, 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. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées.

La différence entre le coût total estimé et la provision comptabilisée représente les charges de période qui seront constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

Tarif des redevances

Par décision du 11 juillet 2007, le Conseil d'Etat 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 ont déposé des recours en annulation devant le Conseil d'Etat contre les tarifs des redevances 2007. Par ailleurs Ryan Air a déposé un recours contre la décision implicite du ministre des transports de rejet de sa demande de modification de la structure réglementaire de la redevance par passager et Fedex contre les dispositions réglementaires concernant les vols cargo.

Tirant les conséquences de la décision du Conseil d'Etat précitée du 11 juillet 2007, Aéroports de Paris a repris la procédure de fixation des tarifs 2006 et a également, par sécurité, repris la procédure de fixation des tarifs 2007. A l'issue de ces nouvelles procédures, l'Etat 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'Etat ne remet pas en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes. Aéroports de Paris considère également qu'au cas d'espèce, des décisions avec effet rétroactif sont juridiquement fondées.

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'Etat. Une association de compagnies aériennes (SCARA, Syndicat des compagnies aériennes autonomes) a également contesté, devant le Conseil d'Etat, 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 date du 21 février 2008, un recours devant le Conseil d'Etat contre les décisions tarifaires.

Aéroports de Paris rappelle enfin que le 25 avril 2007, le Conseil d'Etat a confirmé la validité du contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

Les mutuelles

Après consultation des représentants des salariés, Aéroports de Paris a conclu le 12 février 2007 un accord permettant d'instituer un dispositif collectif et obligatoire de remboursements complémentaires des frais de santé.

Dans le cadre de cette négociation, il a été convenu, au regard du contexte légal et fiscal, de mettre un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement de la garantie de base.

En application de cet accord, un contrat collectif de retraite par capitalisation auprès d'un organisme assureur a été souscrit, complété par la mise en place d'un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel.

L'impact comptable de ce dispositif a été déterminé sur la base des conditions précises du contrat collectif souscrit auprès de l'organisme assureur. Les termes de cet accord n'ont pas modifié l'évaluation du coût des services passés retenue dans les comptes au 31 décembre 2007.

La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif est qualifiée comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés) et se traduit par une reprise de provision évaluée à 5,6 M€ dans les comptes arrêtés au 31 décembre 2007.

Suite de l'accident en 2004 du Terminal 2E

Dans le cadre de l'expertise civile, la Compagnie Air France – KLM, les sociétés Aélia, Elios 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.

La réalité de ces préjudices, leur étendue précise, leur caractère indemnisable ainsi que les modalités de leur prise en charge restent à établir.

Aéroports de Paris estime en l'état actuel du dossier ne pas à avoir à connaître d'incidence défavorable sur ses comptes financiers.

Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris sur les exercices 2003 et 2004, commencée en 2006, s'est achevée en juillet 2007.

Les rappels non contestés ont été réglés au cours du contrôle. Les éléments contestés sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

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 mis en œuvre par la Société Cegelec titulaire du marché, ayant comme sous-traitants les sociétés Siemens SAS et FKI Logistex. Il a été mis à la disposition de la Compagnie Air France, en octobre 2007, qui en assure l'exploitation, Aéroports de Paris gardant la responsabilité de la maintenance.

A partir d'octobre 2007 une phase de montée en charge progressive, mobilisant l'ensemble des acteurs concernés par le projet, a été engagée, pour permettre à l'installation d'atteindre son plein régime.

Cette montée en charge comporte des retards dans la progression de capacité et dans la mise en œuvre de certaines fonctionnalités.

Des réglages techniques et mécaniques sont en cours pour faire progresser l'exploitation de l'installation vers de meilleures performances.

Adaptations et réglages sont actuellement en cours et l'ensemble de ces opérations devraient arriver à leur terme au cours de l'année.

1.3. Evénements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif postérieur à la clôture du 31 décembre 2007 n'est intervenu.

Note 2 - Principes, règles et méthodes comptables

2.1. Méthodes comptables

Les comptes annuels d'Aéroports de Paris sont établis conformément aux dispositions de la législation française, aux pratiques comptables généralement admises en France.

De plus, conformément au Code de Commerce et au P.C.G., les principes généraux ont été respectés, notamment les principes de prudence, de permanence des méthodes, d'indépendance des exercices, d'importance relative, de continuité d'exploitation et de bonne information.

2.2. Changement de méthode et comparabilité des exercices

Au cours de l'exercice 2007, aucun changement de méthode n'est intervenu ; par conséquent les exercices sont comparables sans retraitement.

2.3. Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations sont enregistrées à leur coût historique et ont fait l'objet des réévaluations légales de 1959 et 1976. Ce coût inclut des Frais d'Etudes et de Surveillance des Travaux (FEST), composés notamment de la capitalisation de charges internes.

Nature des immobilisations	Durée	Mode	
Immobilisations incorporelles			
Licences débit de boissons	Non amortissable		
Droits d'usage	15	Linéaire	
Progiciels, logiciels	1 et 5	Linéaire	
Terrains			
Terrains	Non amortissable		
Aménagements de terrains	15 à 20	Linéaire	
Bâtiments			
Ensemble immobiliers industriels			
- Hangars & Ateliers	20 à 50	Linéaire	
- Centrales	20 à 50	Linéaire	
- Autres ensembles immobiliers	20 à 40	Linéaire	
Ensembles immobiliers administratifs et commerciaux			
- Bâtiments administratifs et commerciaux	20 à 50	Linéaire	
- Parcs extérieurs (couche d'usure / couche profonde)	10 et 50	Linéaire	
- Parcs souterrains	50	Linéaire	
Installations terminales			
- Aéroports	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	
Equipements des constructions			
- Ensemble immobiliers industriels	15 et 20	Linéaire ou Dégressif	
- Installations terminales	15 et 20	Linéaire ou Dégressif	
	Aéroports	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	

Nature des immobilisations	Durée	Mode
- 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 ferrovières	25 et 40	Linéaire
Matériel outillage et mobilier		
Matériels d'exploitation	5 et 10	Linéaire ou Dégressif
Outillages industriel	10	Dégressif
Matériels de transport	1 à 7	Linéaire ou Dégressif
Matériels de bureau et informatique	5 et 7	Dégressif
Mobiliers et autres matériels	1 à 10	Linéaire
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 ou Dégressif
Ouvrages d'infrastructures	25 et 50	Linéaire
Matériels, outillage et mobilier	5 à 10	Linéaire ou Dégressif

Le mode dégressif mentionné dans le tableau ci-dessus est in fine maintenu par voie d'amortissements dérogatoires en complément de l'amortissement économique.

2.4. Immobilisations financières

Les titres de participation figurent au bilan pour leur coût net d'acquisition, diminué des éventuelles provisions pour dépréciation.

Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'utilité devient inférieure à la valeur comptable. La valeur d'utilité est déterminée par référence à la quote-part des capitaux propres que les titres représentent, au cours de change de clôture pour les sociétés étrangères, rectifiée le cas échéant pour tenir compte de la valeur intrinsèque des sociétés. Les méthodes retenues pour évaluer cette dernière prennent notamment en considération les prévisions de trésorerie ou les multiples comparables.

Les autres immobilisations financières sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition. En cas d'évaluation à une valeur inférieure au coût historique, une provision pour dépréciation est constatée.

2.5. Stocks

Les stocks sont constitués uniquement de fournitures consommables, comptabilisés lors de leur entrée au coût d'acquisition qui comprend le prix d'achat et les frais accessoires, lors de leur sortie au coût moyen pondéré.

2.6. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale et celles libellées en monnaie étrangère sont converties sur la base du cours de change à la clôture de l'exercice pour la partie saine de la créance, n'ayant pas fait l'objet d'une provision pour dépréciation.

Ces créances sont éventuellement dépréciées par voie de provision afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- les créances non recouvrées depuis plus de 6 mois à la clôture de l'exercice comptable ou de 12 mois pour les organismes publics, sont transférées en créances douteuses ainsi que toutes les créances non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire,
- les créances de moins de 6 mois sont également prises en compte dans le calcul des provisions pour dépréciation des comptes clients lorsque le risque d'irrécouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers...),
- les créances douteuses ou litigieuses sont provisionnées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige...) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France ...).

Depuis le 1^{er} juillet 2004, Aéroports de Paris ne dispose plus des prérogatives de droit public et n'a donc plus recours aux états exécutoires. Par conséquent, seules sont possibles les procédures de recouvrement amiables et contentieuses.

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 accreditifs libellés en devises sont valorisés au cours de change de la clôture de l'exercice.

2.8. Subventions d'investissement

Aéroports de Paris bénéficie de subventions d'équipement afin d'acquérir ou de créer des valeurs immobilisées. Elles sont enregistrées au niveau des capitaux propres et rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des biens subventionnés.

2.9. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont estimées en fonction des données connues de la société à la date d'arrêté des comptes.

Afin d'assurer la couverture de ses engagements sociaux, Aéroports de Paris provisionne l'ensemble des engagements suivants :

- les indemnités de fin de carrière versées au moment du départ en retraite ou en cas de licenciement pour inaptitude ;
- les allocations de pré-retraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007.

Régimes à prestations définies

L'obligation nette de la société au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements de la société. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

La fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10% du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles sont précisées au paragraphe 4.4.

Régime à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique 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.

A la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en Euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour pertes de change.

Instruments financiers dérivés

Aéroports de Paris gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêt et des cours de change, en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt et des swaps de devises. Tous ces instruments sont utilisés à des fins de couverture et sont strictement adossés.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments dérivés de couverture sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes. Les soultes reçues ou payées lors de la mise en place des swaps couvrant la dette financière sont constatées en résultat sur la durée des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

2.11. Intégration fiscale

En 2006, quatre filiales d'Aéroports de Paris (Alyzia Airport Services, Sapser, Locmafer et Financière Assistance) étaient incluses dans le périmètre d'intégration fiscale d'Aéroports de Paris SA qui est lui-même tête de groupe.

A compter du 1^{er} janvier 2007, le périmètre d'intégration se décompose comme suit : Aéroports de Paris, Alyzia Airport Services, Alyzia (ex Sapser Handling), Sapser, Alyzia Sûreté, Alyzia Training et Airport Handling Partner.

Au 31 janvier 2007, la société Financière Assistance a été dissoute.

Au 1^{er} décembre 2007, les sociétés Alyzia Handling, Aviance France, Alyzia Ramp Assistance et Locmafer ont été dissoutes et absorbées par Alyzia.

Les conventions d'intégration fiscale liant celui-ci aux filiales sont toutes strictement identiques et prévoient :

- le reversement par la filiale à la mère d'une contribution égale à l'impôt qui aurait grevé son résultat au cas où celui-ci serait bénéficiaire,

- l'absence de tout droit à créance au profit de la filiale en raison du transfert éventuel à la mère d'un déficit fiscal,
- l'absence de tout reversement par la filiale à la mère de l'Impôt Forfaitaire Annuel que cette dernière aurait acquitté pour son compte.

2.12. Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quatervicies). L'article 1609 précise notamment : "le produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux".

Les articles L251-2 et L282-8 du Code de l'aviation civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Lorsque le montant cumulé de la taxe perçue est supérieur au montant cumulé des charges enregistrées, un produit constaté d'avance égal à l'excédent encaissé est comptabilisé et dans le cas contraire un produit à recevoir est comptabilisé.

Note 3 - Notes sur le bilan

3.1. Immobilisations

Désignation	31.12.06	Acquisitions	Cessions et mises au rebut	Virements poste à poste	31.12.07
Immobilisations incorporelles :					
. Concessions et droits similaires, brevets, licences	87 273	-	146	11 907	99 034
Marques, procédés, droits et valeurs similaires					
Immobilisations corporelles :					
. Terrains	52 609	-	1	-	52 608
. Aménagements des terrains	20 176	-	-	538	20 714
. Constructions	6 144 906	23	40 056	1 313 075	7 417 948
. Constructions sur sol d'autrui	5 609	-	38	293	5 864
. Installations techniques, matériels et outillages industriels	83 734	-	471	4 358	87 621
. Autres immobilisations corporelles	175 583	2	9 316	59 087	225 357
S/ total immobilisations corporelles	6 482 617	26	49 883	1 377 352	7 810 112
Immobilisations mises en concession	5 108	-	-	-	5 108
Immobilisations en cours	1 156 797	708 478	5 138	- 1 389 59	470 879
Avances et acomptes	26 921	20 547	35 505	-	11 962
Total	7 758 715	729 051	90 672	-	8 397 095

Principales mises en service au cours de l'exercice 2007 :

Le montant des immobilisations mises en service au cours de l'exercice 2007 s'élève à 1 389 M€ et comprend notamment :

- L'ouverture du Satellite S3 à CDG 664,06 M€
- Le Tri-Bagage Est à CDG 218,50 M€
- La mise en place du système de transport "CDGVAL" 159,75 M€
- La 2^{ème} phase de la réhabilitation du Terminal 1 de CDG 56,98 M€
- L'aménagement de l'aérogare 2E suite à l'ouverture du Satellite S3 à CDG 26,50 M€
- Le réaménagement des pistes de CDG pour l'accueil des nouveaux avions 19,98 M€
- La mise en place d'équipements de sûreté à CDG 19,70 M€
- La reconfiguration des Circuits Internationaux à Orly Sud 18,01 M€
- L'ouverture d'une Gare de Fret à CDG 14,74 M€
- La rénovation partielle du parc P0 à Orly Ouest 11,70 M€

Principales acquisitions sur immobilisations en cours :

Le montant des investissements réalisés au cours de l'exercice 2007 s'élève à 708,48 M€ et inclus notamment les projets suivants :

• Le satellite S3 à CDG	215,65 M€
• La reconstruction du Terminal 2E à CDG	80,85 M€
• La construction du Terminal Régional T2G à CDG	56,29 M€
• La réhabilitation de l'Aérogare 1 à CDG	51,92 M€
• Le Tri Bagage Est à CDG	24,32 M€
• La reconfiguration des Circuits Internationaux à Orly Sud	17,34 M€
• La réalisation de la voie Echo 4 à CDG	16,03 M€
• La mise en place du Système Automatique de Transport "CDGVAL"	12,54 M€
• L'opération sur le satellite S4 à CDG	11,60 M€
• La nouvelle Gare de Fret 2 à CDG	6,73 M€
• La mise en conformité du parc P1 à CDG	6,22 M€
• La construction d'une nouvelle Gare de Fret à Orly	6,08 M€
• La rénovation du parc P0 à Orly Ouest	5,94 M€

Principales cessions et mises au rebut :

Au cours de l'exercice 2007, le montant des actifs cédés est de 6,55 M€. Les principales cessions réalisées ont été effectuées en faveur de vente de véhicules pour un montant de 3,40 M€ et de la SA GAY pour des groupes électrogènes pour un montant de 2,40 M€.

Le montant des autres sorties s'élève à 84,12 M€ et comprend notamment :

• La sortie du 2 ^{ème} quart remplacé à CDG	124,68 M€
• Matériel informatique	5,69 M€
• La démolition des 2/3 de la salle d'embarquement provisoire à Orly Ouest	2,13 M€
• Remplacement de la société de Surchauffe de la centrale thermique d'Orly	2,04 M€
• RCI Aménagement sortie LBI	1,70 M€

Par ailleurs, le reclassement en charges exceptionnelles de projets s'élève à 3,03 M€.

Tableau des amortissements

Désignation	31.12.06	Dotations	Reprises	Virements poste à poste	31.12.07
Immobilisations incorporelles :					
. Concessions et droits similaires, brevets, licences	70 104	8 768	146	-	78 726
Marques, procédés, droits et valeurs similaires					
Immobilisations corporelles :					
. Aménagements des terrains	9 190	783	-	-	9 973
. Constructions	2 425 973	252 485	30 452	-	2 648 006
. Constructions sur sol d'autrui	2 333	349	31	-	2 651
. Installations techniques, matériels et outillages industriels	51 458	6 061	448	-	57 070
. Autres immobilisations corporelles	137 291	15 633	9 187	-	143 737
S/ total immobilisations corporelles	2 626 245	275 311	40 118	-	2 861 438
Immobilisations mises en concession	3 026	182	-	-	3 207
Total	2 699 374	284 261	40 264	-	2 943 371

Mise en concession

En application de l'article 9 de la convention du 6 mai 1988, le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie, des Finances et de la Privatisation, ainsi que le Ministre délégué auprès du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports ont octroyé à Aéroports de Paris une concession de service public sur l'aérodrome d'Etampes – Mondésir.

Nature	31.12.07	31.12.06
Terrains	1	1
Agencements et Aménagements des terrains	185	185
Bâtiments	1 999	1 999
Agencements et Aménagements des Bâtiments	570	570
Réseaux	112	112
Ouvrage d'infrastructure, voies de terre	2 227	2 227
Matériels	14	14
Total	5 108	5 108

Tableau de réévaluation des immobilisations

Immobilisations	Valeurs réévaluées		Amortissements réévalués			Prov rééval	Marge amort. Utilisé sur biens cédés
	Valeur brute	Augment. de la valeur	Total	Marge d'amort. utilisé			
				Exercice	Cumulée		
Immob. non amortissables :							
. Terrains	19 298	22 233	-	-	-	22 333	1
. Œuvres d'arts	11	3	-	-	-	3	
S/ Total	19 309	22 236	-	-	-	22 236	1
Immob. amortissables :							
. Aménagements des terrains	1 098	600	1 698	-	600	-	-
. Constructions	371 584	332 960	605 197	1 150	319 455	13 504	11
. Installations techniques, matériels et outillages industriels	930	253	1 183	-	253	-	-
. Autres immobilisations corporelles	82	19	102	-	19	-	-
S/ Total	373 695	333 832	608 179	1 150	320 327	13 504	11
Total général	393 003	356 068	608 179	1 150	320 327	35 740	12

Titres de participations et créances rattachées

Au cours de l'exercice 2007, le poste "Titres de participations" augmente du fait de l'acquisition de titres "Airportsmart" pour un montant de 0,66 M€ et de titres "SDA" pour un montant de 0,16 M€. Par ailleurs, la variation du poste "Prêts" s'explique essentiellement par le reclassement des prêts consentis aux salariés d'Aéroports de Paris dans le cadre de l'introduction en bourse en avance de trésorerie.

Nature	31.12.06	Augmentation	Diminution	31.12.07
Titres de participation	173 339	825	-	174 164
Autres formes de participations	607	-	-	607
Créances rattachées à des titres de particip.	1 506	-	1 433	73
Prêts	22 957	948	14 387	9 518
Autres immobilisations financières :				
. Dépôts, cautionnements et avances	680	197	-	877
. Intérêts courus sur emprunts swapés	32 747	35 382	32 747	35 382
. Contrat de liquidité (Actions propres)	-	24 353	20 486	3 866
S/ Total	33 427	59 931	53 234	40 125
Total	231 836	61 704	69 054	224 487

Parallèlement aux titres de participations, le montant des provisions sur titres a été ajusté pour atteindre un montant à la clôture de 29,77 M€ qui s'explique notamment par une dotation complémentaire sur les titres "Alyzia" de 0,99 M€ ce qui porte la provision à 28,91 M€.

Nature	31.12.06	Augmentation	Diminution	31.12.07
Titres de participation	28 202	1 567	1	29 768
Créances rattachées à des titres de particip.	402	-	402	-
Autres immobilisations financières				
. Contrat de liquidité (Actions propres)	-	162	-	162
S/ Total	-	162	-	162
Total	28 604	1 729	403	29 930

3.2. Créances d'exploitation

Les créances clients et comptes rattachés s'élèvent pour l'exercice 2007 à 452,90 M€ contre 393,42 M€ à la clôture du 31 décembre 2006 soit une augmentation de 15,12 %.

Parallèlement, le montant des créances douteuses a de nouveau fortement diminué passant de 36,22 M€ à 23,54 M€ soit une diminution de 35,02 % qui s'explique par l'absence de défaillance des clients importants au cours de l'exercice.

Parallèlement les "créances clients et comptes rattachés" sont provisionnés à hauteur de 18,45 M€ et à hauteur de 3,10 M€ pour les autres créances.

Nature	31.12.07	31.12.06
Créances clients et comptes rattachés :		
. Clients	207 568	149 738
. Clients douteux ou litigieux	23 535	36 217
. Clients - Factures à établir	221 798	207 461
S/ Total	452 901	393 416
Autres créances :		
. Fournisseurs	21 233	20 423
. Personnel	165	234
. Organismes sociaux	83	979
. Impôts et taxes	45 451	50 767
. Comptes courants	16 014	21 005
. Divers débiteurs	20 028	24 306
S/ Total	102 973	117 713
Total	555 874	511 129

3.3. Trésorerie active

Les placements à court termes d'Aéroports de Paris comprennent des SICAV.
Le poste des "Valeurs Mobilières de Placement" s'élève au terme de l'exercice 2007 à 488,99 M€ contre 469,95 M€ à la clôture du 31 décembre 2006 soit une augmentation de 19 M€.

Le tableau des valeurs mobilières de placement

Nature	Valeurs comptables	Valeurs d'inventaires	Plus values latentes
SICAV	488 994	489 120	126
Total	488 994	489 120	126

La trésorerie par nature

Nature	31.12.07	31.12.06
Banques	9 175	10 314
Caisses du Trésor et des établissements publics et régies	272	296
Total	9 448	10 610

3.4. Primes de remboursement des obligations

Les primes de remboursement constituent la différence entre la valeur de remboursement des emprunts obligataires et leur valeur nominale :

- Elles sont portées à l'actif lorsque l'obligation est émise au-dessous du pair,
- Elles sont inscrites au passif lorsque l'obligation est émise au-dessus du pair.

Nature	Actif	Passif
Emprunts obligataires émis en euros	1 532	1 488
Total	1 532	1 488

3.5. Ecarts de conversion actif et passif

Les opérations inscrites aux comptes d'écarts de conversion concernent :

- Les avances fournisseurs en devises au niveau de l'actif,
- Les créances clients,
- Les dettes fournisseurs en devises.

Nature	Ecart de conversion		Provisions pour Perte de change
	Actif	Passif	
Avances fournisseurs	7	-	7
Créances clients	12	-	12
Dettes fournisseurs	-	9	-
Total	18	9	18

3.6. Comptes de régularisation actif et passif

Les comptes de régularisation au terme de l'exercice 2007 comprennent les postes suivants :

- Les charges constatées d'avance,
- Les produits constatés d'avance.

Charges constatées d'avance

Nature	31.12.07	31.12.06
Assurances	13 363	10 922
Redevances	300	354
Crédit-Bail	-	25
Autres charges de gestion	421	635
Total	14 084	11 936

Les charges constatées d'avance sont principalement constituées d'éléments relatifs aux contrats d'assurances souscrits par Aéroports de Paris.

Ils représentent 94,88% des charges constatées d'avance.

Produits constatés d'avance

Nature	31.12.07	31.12.06
Redevances domaniales	63 846	55 800
Redevances commerciales	-	8
Autres prestations de services	9 761	264
Parc de stationnement	330	461
Soulttes reçues	1 464	1 908
Total	75 401	58 441

Les produits constatés d'avance sont principalement constitués d'éléments relatifs aux redevances domaniales.

Elles représentent 84,68% des produits constatés d'avance.

Retraitement des soulttes 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 soulttes, différentiels des primes d'émission et des frais d'émission des emprunts couverts. Quant aux soulttes 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	31.12.07	31.12.06
Soulttes reçues	1 464	1 908
Total	1 464	1 908

3.7. Capitaux propres

Nature	31.12.06	Augmentation	Diminution	31.12.07
Capital social	296 882	-	-	296 882
Primes d'émission	542 747	-	-	542 747
Ecart de réévaluation :	24 139	-	6	24 133
• Variation de la réserve de réévaluation 1959		-	5	
• Variation de la réserve de réévaluation 1976		-	1	
Réserves	847 213	7 575	-	854 788
Report à nouveau :	112 715	68 275	-	180 991
• Affectation du résultat 2006		50 909	-	
• Autres variations		17 366	-	
Résultat de l'exercice :	151 491	164 384	151 491	164 384
• Affectation du résultat 2006		-	151 491	
• Résultat de l'exercice 2007		164 384	-	
Subventions d'investissement :	30 867	1 089	1 694	30 262
• Subventions octroyées au cours de l'exercice 2007		1 089	-	
• Quote-part des subventions virées au résultat		-	1 694	
Provisions réglementées :	702 126	94 726	37 602	759 250
• Dotations amortissements dérogatoires de l'exercice 2007		94 726	-	
• Reprises amortissements dérogatoires de l'exercice 2007		-	36 441	
• Variation de la provision spéciale réévaluation 1976		-	1 161	
Droits du concédant :	1 383	-	128	1 255
• Variation des droits du concédant		-	128	
Total	2 709 563	336 049	190 921	2 854 691

Les capitaux propres d'Aéroports de Paris s'élèvent à 2 854,69 M€.

Conformément à la décision de l'AGO de Mai 2007, un dividende de 93,01 M€ a été versé en Juin 2007

3.8. Provisions

Nature	31.12.06	Dotation	Reprise	Utilisation	31.12.07
Provisions pour litiges :					
. Provisions pour litiges fournisseurs	6 976	-	1 288	947	4 741
. Provisions pour litiges sociaux	3 722	5 500	2 254	206	6 762
. Provisions pour litiges commerciaux	23 069	4 106	1 981	10 101	15 093
Provisions pour pertes de change :					
. Sur créances clients	-	12	-	-	12
. Sur avances fournisseurs & personnel	-	7	-	-	7
. Sur fournisseurs	6	-	6	-	-
Autres provisions pour risques :					
. Provision relative au GIE ROISSY POLE	4 040	-	1 367	-	2 673
. Provision sur immobilisations	470	11 170	-	-	11 640
. Autres	26 344	12 885	1 933	12 781	24 515
Autres provisions pour charges :					
. Engagements sociaux	398 073	55 802	17 366	37 799	398 710
. Compte de bruit décret 29/12/04	5 509	-	-	-	5 509
. Autres	2 849	9 462	8	2 025	10 278
Provision pour créances douteuses	19 814	6 369	7 733	-	18 451
Provision comptes débiteurs	-	932	-	-	932
Prov pour dep des titres	28 202	1 567	1	-	29 768
Prov pour dep des créances de part.	402	-	402	-	-
Prov pour dep des actions propres	-	162	-	-	162
Prov dep compte groupe	-	2 173	-	-	2 173
Total	519 476	110 146	34 339	63 859	531 424

Les provisions pour litiges sociaux comprennent notamment celle liée à la mise en place de la réglementation sur les 35 heures dans les services continus. Initialement considérées comme ne devant s'appliquer qu'à des secteurs très limités de l'entreprise, des évolutions jurisprudentielles externes ont progressivement étendu plus largement le champ d'application de cette réglementation.

Un accord transactionnel a été signé en 1999 dont certaines dispositions ont été élargies à l'occasion d'un deuxième accord transactionnel concernant les personnels des services de lutte contre l'incendie et les services médicaux d'urgence. La mise en œuvre de ces transactions s'étalant dans le temps, pour des raisons techniques, des provisions ont été constituées pour couvrir les droits reconnus des agents.

Suite au décret du 29 décembre 2004, l'actif et le passif du compte spécial d'aide aux riverains pour l'atténuation des nuisances sonores ont été transférés au bilan d'Aéroports de Paris.

Les provisions pour litiges avec les fournisseurs concernent essentiellement des litiges sur des marchés de construction.

La provision relative au GIE Roissy Pôle correspond à la quote-part de situation nette détenue par Aéroports de Paris sur cette société.

Les autres provisions pour charges concernent essentiellement les engagements sociaux à hauteur de 398,71 M€.

Dotations et reprises par nature

Nature	Dotation	Reprise
Exploitation	60 524	65 779
Financier	3 920	409
Exceptionnel	45 702	14 644
Total	110 146	80 832

Le tableau ci-dessus n'intègre pas les dotations et reprises sur amortissements des immobilisations.

3.9. Dettes financières

La principale variation de la dette financière concerne le remboursement d'emprunts auprès des établissements de crédit pour un montant de 68,60 M€.

Les intérêts courus sur emprunts s'élèvent à 76,67 M€ et comprennent notamment :

- Intérêts courus sur emprunts obligataires 65,18 M€
- Intérêts courus sur les branches emprunteuses des swaps 10,51 M€

Variation de la dette financière

Nature	31.12.06	Augmentation	Diminution	31.12.07
Emprunts obligataires	1 652 449	-	-	1 652 449
Emprunts auprès des établissements de crédit	626 520	-	68 602	557 918
Autres emprunts	3 776	-	1 121	2 655
Dépôts, droits estimés et consignations reçus	18 658	2 369	2 219	18 808
Intérêts courus sur emprunts	74 484	76 662	74 484	76 662
Concours bancaires courants	4 538	9 305	-	13 843
Total	2 380 426	88 336	146 426	2 322 335

Situation des emprunts hors concours bancaires

	Capital initial emprunté	Capital restant dû initial	Amortissement du capital	Souscriptions d'emprunts	Capital restant dû final
. Emprunts obligataires	1 652 449	1 652 449	-	-	1 652 449
. Emprunts auprès des établissements de crédit	626 520	626 520	68 602	-	557 918
. Autres emprunts	10 432	3 776	1 121	-	2 655
Total	2 289 401	2 282 745	69 723	-	2 213 022

Situation des swaps sur emprunts obligataires

Date du Swap Initial	Durée	Montant	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges	Taux	Produits
20/07/1998	10 ans	53 357	Variable Euribor 3 mois - 0,1225%	2 032	Fixe 4,95%	2 641
27/10/2002	6 ans	53 357	Fixe 3,125%	1 667	Variable Euribor 3 mois - 0,1225%	2 032
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 4,415%	3 311	Fixe 5,875%	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Fixe 3,73%	2 798	Fixe 5,875%	4 406
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	3 063	Fixe 5,875%	4 406
15/11/2002	8 ans	75 000	Fixe 4,280 %	3 255	Variable Euribor 3 mois + 0,035%	3 063
15/02/2000	10 ans	75 000	Variable Euribor 3 mois - 0,050%	2 999	Fixe 5,875%	4 406
15/05/2003	7 ans	75 000	Fixe 3,645%	2 772	Variable Euribor 3 mois - 0,050%	2 999
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,03%	4 221	Fixe 5,25%	5 250
15/03/2001	10 ans	100 000	Variable Euribor 3 mois + 0,035% trimestriel	4 226	Fixe 5,25%	5 250
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	3 693	Fixe 5,25 %	4 594
25/03/2002	10 ans	87 500	Variable Euribor 3 mois + 0,0325 %	3 693	Fixe 5,25 %	4 594
08/02/2007	4 ans	100 000	Fixe 4,0575 %	3 517	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	3 651
07/03/2007	4 ans	100 000	Fixe 3,9425 %	3 121	Variable Euribor 3 mois + 0,03 %	3 375
Total Swaps sur emprunts obligataires		1 131 714		44 367		55 074

Situation des swaps sur autres emprunts

Date du Swap Initial	Durée	Montant	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
			Taux	Charges	Taux	Produits
17/09/1997	10 ans	53 357	Variable Euribor 3 mois - 0,16%	1 516	Variable Euribor 3 mois + 0,15%	1 642
17/09/1997	10 ans	7 622	Variable Euribor 3 mois - 0,15 %	217	Fixe 5,63 %	429
17/09/1997	10 ans	7 622	Variable Euribor 3 mois - 0,15 %	217	Fixe 5,62 %	428
15/06/1999	10 ans	39 806	Variable Euribor 3 mois - 0,12 %	1 619	Variable Libor US 3 mois -0,11%	1 601
Total swaps sur autres emprunts		108 407		3 570		4 100

3.10. Dettes d'exploitation

A la clôture 2007, le poste "Fournisseurs et comptes rattachés" a augmenté de 24,91 M€ passant de 183,93 M€ à 208,84 M€ soit une augmentation de 13,54%.

Nature	31.12.07	31.12.06
Fournisseurs et comptes rattachés		
. Fournisseurs	81 623	79 847
. Fournisseurs Factures non parvenues	127 214	104 083
S/ Total	208 836	183 930
Dettes fiscales et sociales		
. Personnel	74 036	69 053
. Organismes sociaux	55 735	54 852
. Impôts et taxes	59 428	64 756
S/ Total	189 199	188 661
TOTAL	398 036	372 591

3.11. Dettes diverses

Nature	31.12.07	31.12.06
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
. Fournisseurs immobilisations	98 833	110 944
. Fournisseurs immobilisations Factures Non Parvenues	188 081	118 509
S/ Total	286 914	229 453
Autres dettes		
. Clients créditeurs	36 442	4 078
. Crédoeurs divers	246 238	28 137
S/ Total	282 680	32 214
TOTAL	569 594	261 668

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 2007 à 2 082,35 M€ soit une progression de 6,94%. Cette augmentation s'explique notamment par la progression des redevances aériennes pour 9,68% et des recettes locatives pour 15,11%.

Nature	31.12.07	31.12.06
Redevances aéronautiques	731 651	667 063
Redevances spécialisées	112 706	104 091
Activités commerciales	237 571	222 459
Parcs et accès	152 226	145 508
Prestations industrielles	71 179	71 280
Taxe d'aéroport	366 447	356 322
Recettes locatives	221 509	192 436
Assistance aéroportuaire	131 818	117 047
Autres recettes	57 239	71 053
CHIFFRE D'AFFAIRES	2 082 346	1 947 257 178

4.2. Production immobilisée

Au cours de l'exercice 2007, le compte de production immobilisée fait apparaître un montant de 39,31 M€ représentant les Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST) contre 39,76 M€ au titre de l'exercice 2006.

Nature	31.12.07	31.12.06
Production immobilisée	39 311	39 760

4.3. Autres services extérieurs

Nature	31.12.07	31.12.06
. Sous-traitance générale	456 461	409 481
. Locations	8 249	9 195
. Charges locatives et de co-propriétés	1 217	1 464
. Entretien, réparation, maintenance	82 508	73 693
. Primes d'assurances	16 905	15 842
. Etudes et recherches	4 611	5 956
. Documentation	996	813
. Frais de colloques, séminaires, conférences	1 100	1 053
. Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	13 938	18 165
. Publicité, publications, relations publiques	10 869	13 732
. Transports de biens et transports collectifs du personnel	5 032	4 808
. Déplacements, missions et réceptions	8 772	8 931
. Frais postaux et communication	24 711	24 103
. Services bancaires et assimilés	1 586	3 149
. Concours	1 633	1 521
. Frais de recrutement de personnel	139	150
. Frais de gestion Adpargne	273	352
. Travaux divers	24 019	22 919
TOTAL	663 019	615 328

Le montant des autres achats et charges externes s'élève à 663,02 M€ contre 615,33 M€ au cours de l'exercice 2006, soit une augmentation de 47,69 M€ et concernent principalement les variations suivantes :

- des achats de sous-traitances + 46,98 M€
- des dépenses d'entretien et de réparation + 8,82 M€
- des rémunérations d'intermédiaires et honoraires - 4,23 M€
- des frais de publicités, de publications et relations publiques - 2,86 M€

4.4. Charges de personnel

Charges courantes

Au cours de l'exercice 2007, les charges de personnel ont atteint 499,73 M€.

Les principales évolutions concernent :

- les mesures salariales + 1,80 %
- l'évolution du G.V.T (Glissement Vieillesse Technicité) + 2,10 %
- l'évolution des agents mois - 1,60 %

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 1^{er} janvier 1977, un dispositif de départ à la retraite anticipé. Le premier accord a été signé le 7 décembre 1976 pour une durée de 3 ans. Il a été renouvelé 4 fois. Le dernier accord, le "PARDA IV" est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1996 pour une durée de 4 ans. Il a fait l'objet d'un avenant n°1 en 1997 et d'un second le 18 février 2000 prorogeant le dispositif jusqu'au 28 février 2005.

Les conditions d'éligibilité étaient les suivantes :

- Etre âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ,
- Ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité Sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein,
- Justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de préretraite égale à 65% de la rémunération de la dernière année.

Indemnité de fin de carrière

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité Sociale). A ce titre, les droits acquis aux agents sont, pour une part, provisionnés et pour l'autre part, externalisés auprès d'un fonds collectif d'indemnités de départ à la retraite.

Charges de retraite des pompiers

Un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite des agents pompiers à partir de 55 ans. Ce dispositif est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité Sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de préretraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances. La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité (230 pompiers).

Mutuelles

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90% du personnel adhérent). 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 342,16 M€ est évalué conformément à la Recommandation n° 2003-R.01 du 1^{er} avril 2003 du Conseil National de la Comptabilité relative aux règles de comptabilisation et d'évaluation des engagements de retraite et avantages similaires.

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour le calcul des engagements sociaux sont :

- un taux d'actualisation de 5,3%,
- une augmentation annuelle des salaires de +4,8% par an pour les cadres et +4,3% par an pour les autres catégories, inflation comprise,
- prise en compte de taux de sorties visant à refléter la probabilité que les salariés n'achèvent pas leur carrière dans l'entreprise,
- hypothèses de mortalité retenues par référence aux tables prospectives par génération TPRV,
- âge de départ à la retraite jusqu'en 2010 : 60 ans pour les catégories employés et maîtrise et 63 ans pour les catégories haute maîtrise et cadres,
- âge de départ à la retraite (à partir de 2011) : majoré de 2 ans.

Par ailleurs, des hypothèses spécifiques ont été retenues pour le calcul des engagements au titre :

- des engagements de retraite : taux de charges sociales de 38,2%,
- de la couverture santé : taux de progression des dépenses de 4%.

La société amortit ses écarts actuariels selon la méthode du corridor. La société comptabilise en produits ou en charges les écarts actuariels constatés au cours de l'exercice.

Le tableau ci dessous récapitule l'ensemble des engagements sociaux en présentant :

- La variation de la valeur actuarielle,
- Les éléments du passif comptabilisés au bilan,
- L'analyse de la charge de l'exercice.

Libellé	IFC	PARDA	Retraite compl. des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture Santé	Médailles d'honneur de l'aéronautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	196 512	59 776	2 581	-	151 961	1 325	412 155
Ecart actuariels de la période	- 24 357	- 7 940	- 1 343	- 1 919	- 7 462	- 187	- 43 208
Actualisation de l'engagement	8 796	3 007	108	668	3 804	59	16 442
Droits acquis au cours de l'exercice	10 115	1 009	46	653	641	63	12 527
Prestations servies	- 5 318	- 18 420	- 226	-	- 3 223	- 48	- 27 235
Impact Escale	- 966	27 833	-	1 602	-	- 47	28 422
Coût des services passés	-	-	-	14 419	- 71 366	-	- 56 947
Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture	184 782	65 265	1 166	15 423	74 355	1 165	342 156
Ecart actuariels différés au bilan	34 172	- 20 510	519	1 879	43	-	16 103
Valeur de marché des actifs à la clôture	- 10 632	- 242	- 74	-	-	-	- 10 948
Coût des services passés	-	-	-	- 12 974	64 371	-	51 397
Passif comptabilisé au bilan	208 322	44 513	1 611	4 328	138 769	1 165	398 708
Analyse de la charge de l'exercice							
Charge d'actualisation	8 796	3 007	108	668	3 804	59	16 442
Rendement des actifs du régime	- 286	- 6	- 3	-	-	-	- 295
Amortissement des écarts actuariels	- 512	1 431	- 65	- 40	- 9 692	- 187	- 9 065
Droits acquis au cours de l'exercice	10 115	1 009	46	653	641	63	12 527
Impact Escale	- 1 153	27 833	-	1 602	-	- 47	28 235
Coût des services passés	-	-	-	1 445	- 6 995	-	- 5 550
Dotations/Reprise de la période	16 960	33 274	86	4 328	- 12 242	- 112	42 294

4.5. Dotations et reprises d'amortissements et provisions d'exploitation

Le montant des dotations aux provisions pour risques et charges s'élève à 53,22 M€ et comprend notamment une provision Unédic pour un montant de 2,54 M€ et des provisions pour engagements relatifs :

- Aux indemnités de fin de carrière.....18,11 M€
- Au Parda5,44 M€
- A la retraite à prestations définies.....2,77 M€

Nature	Dotations	Reprises
Amortissements des immobilisations		
. Immobilisations incorporelles et corporelles	281 212	-
. Immobilisations mises en concession	182	-
S/ Total	281 394	-
Provisions pour risques et charges		
. Litiges	9 606	15 830
. Autres provisions pour charges	33 220	38 632
. Autres provisions pour risques	14 664	3 584
S/ Total	57 490	58 047
Provisions pour dépréciation		
. Créances douteuses et litigieuses	6 369	7 733
. Autres	932	-
S/ Total	7 301	7 733
TOTAL	346 185	65 779

Le montant des reprises pour dépréciation des créances douteuses et litigieuses s'élève à 7,73 M€. Parallèlement, des créances douteuses ont été passées en perte pour un montant de 5,10 M€.

4.6. Résultat financier

Le résultat financier au titre de l'exercice 2007 s'élève à -80,65 M€ comprenant notamment :

- des produits des swaps et comptes courants + 62,72 M€
- des produits nets sur cessions de VMP + 12,19 M€
- des produits des participations + 9,79 M€
- des reprises sur provisions + 1,17 M€
- des dotations aux amortissements et provisions - 4,29 M€
- des intérêts et charges assimilées - 162,89 M€

Nature	Dotations	Reprises
Amortissements		
. Primes de remboursement des obligations	374	760
S/ Total	374	760
Provisions		
. Pertes de change	18	6
. Dépréciation des titres de participation	1 567	403
. Dépréciation des comptes groupes	2 173	-
. Contrat de liquidité (Actions propres)	162	-
S/ Total	3 920	409
Total	4 294	1 169

Les provisions sur les titres de participation sont détaillées dans le paragraphe sur les titres de participations.

Les charges financières s'élèvent à 167,29 M€ représentées principalement par des intérêts et charges assimilés pour un montant de 162,89 M€ soit 97,37% des charges financières.

Les produits financiers s'élèvent à 86,64 M€ représentés principalement par les produits des swaps et comptes courants et les produits des participations respectivement pour un montant de 62,72 M€ et 9,79 M€.

4.7. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel d'un montant de -134,29 M€ est principalement constitué de dotations aux amortissements et provisions pour 150,66 M€ et de reprises pour un montant de 52,25 M€.

Nature	31.12.07	31.12.06
Charges		
. Pénalités sur marchés	10 175	2 240
. Pénalités, amendes fiscales et pénales	881	71
. Dons et libéralités	832	430
. Subventions accordées	2 666	2 773
. Valeur nette comptable des immobilisations cédées	2 273	57 510
. Divers	25 634	13 668
. Dotations aux amortissements & provisions	150 655	126 652
S/ Total	193 116	203 344
Produits		
. Entrée sur créances amorties	15	53
. Produits de cession des immobilisations	1 000	59 869
. Quote-part des subventions virée au résultat	1 694	2 140
. Divers	3 873	2 907
. Reprises sur amortissements & provisions	52 246	41 558
S/ Total	58 829	106 527
RESULTAT EXCEPTIONNEL	- 134 287	- 96 818

4.8. Participation

Aéroports de Paris a constaté une participation des salariés aux résultats d'un montant de 6,91 M€.

4.9. Impôts sur les bénéfices

Le tableau suivant présente l'allègement ou l'accroissement de la dette future d'impôt en fonction des éléments comptabilisés au titre de la clôture.

Ventilation de la dette future d'impôt

Nature	Base d'imposition	Impôts différés	
		Actif	Passif
Décalages certains ou éventuels			
. Amortissements dérogatoires	745 746		256 783
. Provision spéciale de réévaluation	13 504		4 650
. Réserve de réévaluation	24 133		8 310
. Etalement sur 5 ans de l'incidence CRC 2002-10	9 739	3 353	
. Amortissements des FEST	138 828	47 803	
Subventions d'investissement			
. Subventions d'investissement	30 262		10 420
Charges non déductibles temporairement			
. Provisions pour engagements sociaux	397 544	136 886	
. Provisions GIE Roissypôle	2 673	920	
. Autres provisions pour risques et charges	28 401	9 779	
. Provisions pour dépréciation de titres et de compte-courant	31 941	10 998	
. Organic	2 798	963	
. Participation des salariés	6 908	2 379	
Produits imposés fiscalement non encore comptabilisés			
. OPCVM	126	43	
. Ecart de conversion Passif	9	3	
Total		213 128	280 162

Nature	Résultat avant impôt	Impôts	Résultat net
Résultat courant	396 017	- 127 603	268 414
Résultat exceptionnel	- 134 287	37 621	- 96 666
Produits d'intégration fiscale		505	505
Impôt exercice antérieur		- 961	- 961
Total	261 730	- 90 438	171 292

Note 5 - Autres informations

5.1. Echancier des dettes et créances

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des créances enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les créances liées à l'actif immobilisé des créances liées à l'actif circulant qui constituent la quasi totalité de l'échéancier des créances.

Echéancier des créances

Nature	Montant brut	Échéance		
		A moins d'un an	De un à cinq ans	A plus de cinq ans
Créances de l'actif immobilisé :				
. Créances rattachées à des participations	73	-	-	73
. Prêts	9 518	2 447	3 291	3 779
. Autres créances immobilisées	40 125	39 676	-	449
S/ Total	49 716	42 124	3 291	4 301
Créances de l'actif circulant :				
. Créances clients et comptes rattachés	452 901	452 901	-	-
. Autres créances	102 973	100 064	2 909	-
S/ Total	555 874	552 965	2 909	-
Charges constatées d'avance :				
. Assurances	13 363	5 200	5 885	2 278
. Autres	721	521	42	158
S/ Total	14 084	5 720	5 927	2 437
Total des créances	619 673	600 808	12 127	6 738

Les créances sont constituées à 89,70% de créances de l'actif circulant dont la majorité est à moins d'un an.

Echéancier des dettes

Nature	Montant brut	Échéance		
		A moins de 1 an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Dettes financières :				
- emprunts obligataires	1 726 176	226 176	1 200 000	300 000
- emprunts auprès des établissements de crédit	574 687	94 687	-	480 000
- emprunts et dettes financières diverses	21 472	698	1 844	18 930
S/ Total	2 322 335	321 561	1 201 844	798 930
Dettes d'exploitation :				
- dettes fournisseurs et comptes rattachés	208 836	208 836	-	-
- dettes fiscales et sociales	189 199	189 199	-	-
S/ Total	398 036	398 036	-	-
Dettes diverses :				
- dettes sur immobilisations et comptes rattachés	286 914	286 914	-	-
- Autres dettes	282 680	282 680	-	-
S/ Total	569 594	569 594	-	-
Produits constatés d'avance :				
. Redevances domaniales	63 846	63 846	-	-
. Autres	11 555	10 535	578	442
S/ Total	75 401	74 381	578	442
Total des dettes	3 365 366	1 363 572	1 202 422	799 372

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 69,01% de la dette globale de la société. La majorité est exigible à moins de cinq ans.

Par ailleurs, les dettes d'exploitation et autres dettes sont en totalité exigibles à moins d'un an.

5.2. Détail des charges à payer et produits à recevoir par poste de bilan

Actif		Passif	
Actif immobilisé		Dettes financières	
. Créances rattachées à des participations	-	. Emprunts obligataires	73 727
. Prêts	-	. Emprunts des ets de crédit	2 926
. Autres immobilisations financières	35 382	. Emprunts et dettes financières diverses	9
S/ Total	35 382	S/ Total	76 662
Actif circulant		Dettes d'exploitation	
. Créances clients et comptes rattachés	221 798	. Fournisseurs et comptes rattachés	127 214
. Autres créances	23 428	. Dettes fiscales et sociales	109 813
S/ Total	245 226	S/ Total	237 026
		Dettes diverses	
		. Dettes sur immob. et comptes rattachés	188 081
		. Autres dettes	42 191
		S/ Total	230 272
Total Actif	280 608	Total Passif	543 961

5.3. Engagements hors bilan

Nature	Total	Dirigeants	Filiales et participations	Autres
Engagements donnés				
. Cautions	6 409	-	1 579	4 830
. Garantie d'actif et de passif	2 846	-	-	2 846
S/ Total	9 254	-	1 579	7 676
Engagements reçus				
. Cautions	29 453	-	-	29 453
. Garantie à première demande	197 880	-	13 282	184 598
S/ Total	227 333	-	13 282	214 051
TOTAL	236 588	-	14 861	221 727

Engagements sur crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		De l'exercice	Cumulées	
Constructions	71 575	2 926	44 930	26 645
Total	71 575	2 926	44 930	26 645

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer				Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	Cumulées	Jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	Total à payer	
Constructions	6 271	94 639	6 498	7 386	-	13 884	1 220
Total	6 271	94 639	6 498	7 386	-	13 884	1 220

5.4. Ventilation de l'effectif

Le tableau ci-dessous fournit une ventilation de l'effectif géré (présents, congés sans solde et détachés) au 31 décembre 2006 et au 31 décembre 2007.

Catégories	31-12-07	31-12-06	Variation	Pourcentage
. Cadres	1 121	1 138	- 17	- 1,47%
. Agents de maîtrise et techniciens	4 806	4 701	105	2,24%
. Agents d'exécution principale	1 455	1 605	- 150	- 9,34%
. Agents d'exécution simple	69	130	- 61	- 46,82%
Total	7 451	7 573	- 122	

5.5. Consolidation

Aéroports de Paris procède à la consolidation de ses filiales directes.

Situation	Capital	Capitaux propres autres que le Capital	Quote-part du Capital détenue par ADP en %	Valeur comptable des titres détenus	
				Brute	Nette
Filiales & participations détenues entre 10 et 100%					
. Aéroports de Paris Management	107 835	123 046	100,00	107 961	107 961
. Roissy Sogaris - SCI	5 624	12 594	40,00	2 256	2 256
. Gie Roissypôle	-	- 2 894	49,00	-	-
. Alyzia Airport Services	13 950	- 16 346	100,00	29 047	134
. Hub Télécom	28 348	28 514	100,00	28 348	28 348
. ADP Ingénierie	4 573	4 350	100,00	4 573	4 573
. Société de Distribution Aéroportuaire	1 000	16 457	50,00	654	654
. Centre de Formation des Pompiers d'Aéroport	470	-102	21,28	100	78
. Airportsmart Limited	2 132	213	45,65	973	143
S/ Total				173 912	144 147
Autres participations (inférieures à 10%)				252	249
TOTAL				174 164	144 396
Total des participations dans les sociétés françaises				173 191	144 253
Total des participations dans les sociétés étrangères				973	143

5.6. Tableau des filiales et participations

Situation	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	-	-	9 893	113 246	2 404
. Roissy Sogaris - SCI	-	-	10 734	4 105	1 368
. Gie Roissypôle	-	-	5 282	1 595	-
. Alyzia Airport Services	5 066	-	9 092	-3 357	-
. Hub Télécom	11 044	-	79 162	4 361	2 589
. ADP Ingénierie	-	-	64 495	2 383	1 378
. Société de Distribution Aéroportuaire	-	-	327 040	15 357	3 019
. Centre de Formation des Pompiers d'Aéroport	-	1 579	-	-69	-
. Airportsmart Limited	-	-	490	-283	-

5.7. Informations sur les sociétés liées

Le tableau suivant présente l'ensemble des postes figurant au bilan et compte de résultat d'Aéroports de Paris relatif aux sociétés liées.

Postes		Entreprises liées
. Participations	Valeur brute	169 929
	Dépréciation	- 28 913
	Valeur nette	141 016
. Avances et acomptes versées sur commandes		20
. Créances clients et comptes rattachés	Valeur brute	9 975
	Dépréciation	- 2 173
	Valeur nette	7 802
. Autres créances		16 736
. Dettes fournisseurs et comptes rattachés		26 974
. Autres dettes		196 990
. Autres dettes (produits constatés d'avance)		1 787
. Produits de participation		5 406
. Autres produits financiers		878
. Charges financières		1 428

Mesdames, Messieurs, les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministère de l'Economie, des Finances et du Budget, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2007, 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 spécifiques et les informations 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 professionnelles 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 examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes 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 la société pour ces évaluations et avons vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre,
- La note 2.12 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produit de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes et nous 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 professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur :

- la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels,
- la sincérité des informations données dans le rapport de gestion relatives aux rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux concernés ainsi qu'aux engagements consentis en leur faveur à l'occasion de la prise, de la cessation ou du changement de fonctions ou postérieurement à celles-ci.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris-La Défense, le 17 mars 2008

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Alain Perroux

RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES AU TITRE DE
L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2007

5

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.

A - CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS AUTORISÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2007 ET CERTAINS ENGAGEMENTS AUTORISÉS ET INTERVENUS AU DÉBUT DE L'EXERCICE 2008

En application de l'article L.225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration au cours de l'exercice 2007 et jusqu'au 12 mars 2008.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions ou engagements mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 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 effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

1. CONVENTIONS CONCLUES AVEC L'ETAT

1.1. Convention de licence de marques conclue entre Aéroports de Paris et l'Etat

Personne concernée :

L'Etat, 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'Etat d'une licence d'exploitation de la marque « CDG Express », gratuite et non exclusive

Modalités :

Votre conseil du 24 janvier 2007 a autorisé la signature d'une convention de licence d'utilisation de marque au profit de l'Etat. Cette convention a été signée le 31 janvier 2007. Elle expirera à la première des deux dates suivantes :

- six mois après la date de publication du décret approuvant la délégation de service public relative au projet CDG Express,
- 31 décembre 2010.

1.2. Contrat de communication et de licence d'exploitation des études faites dans le cadre du GIE CDG Express

Personnes concernées :

L'Etat, 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'Etat d'une licence gratuite et non exclusive, d'utilisation d'études réalisées par ou pour le compte du GIE CDG Express et dont RFF, la SNCF et Aéroports de Paris sont copropriétaires.

Modalités :

Votre conseil du 14 mars 2007 a autorisé la passation d'un contrat entre l'Etat, la Société Nationale des Chemins de Fer ("SNCF"), Réseau Ferré de France ("RFF") et votre société concernant les études réalisées dans le cadre du GIE CDG Express. Cette convention a été conclue le 6 avril 2007, pour une durée de trois ans, reconductible tacitement par période de trois années, jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la délégation de service public relative au projet.

1.3. Convention cadre conclue en application de l'article 36 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris et protocole financier pour 2007

Personne concernée :

L'Etat, représenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables – Direction des services de navigation aérienne ("DSNA").

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 DSNA ainsi que des modalités techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront fournies.

Modalités :

Dans le cadre de la continuité et de la bonne gestion de la mission de prestataire de service de navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes gérés par votre société, et en application de l'article 36 du cahier des charges de votre société, l'Etat a décidé, à titre transitoire, de confier à Aéroports de Paris certains services d'intérêts économique général, définis à l'article 36 dudit cahier des charges.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre conseil a autorisé la signature d'une convention avec l'Etat. Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007, avec effet rétroactif au 1^{er} 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 27 juillet 2007 votre société a facturé à l'Etat, au titre de l'exercice 2007, un montant de 24 648 300 € HT au titre des prestations rendues.

1.4. Convention cadre conclue en application de l'article 43 du cahier des charges de la société Aéroports de Paris

Personne concernée :

L'Etat, représenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables – Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Nature et objet :

Définition du cadre et des principales conditions dans lesquelles Aéroports de Paris, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'Etat (DGAC).

Modalités :

Votre conseil du 27 septembre 2007 a autorisé la signature d'une convention cadre avec l'Etat. Cette convention définit et précise les conditions de mise à disposition par Aéroports de Paris, en application de l'article 43 du cahier des charges, de biens immobiliers, utilisés par les services de Gendarmerie des transports aériens ("GTA"), de la Direction des douanes et impôts indirects ou de la police de l'air et des frontières ("PAF") pour l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire.

Elle prévoit ainsi :

- la mise à disposition gratuite des terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments transférés à l'Etat en application de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005,
- la location de terrains, bâtiments, locaux et places de stationnement moyennant un abattement de 20 % sur les locaux hors terminaux, 40 % pour les locaux situés dans le terminal 2E, 10 % sur les parcs de stationnement et 10 % sur les terrains,
- la mise à disposition gratuite de deux terrains situés à Paris - Orly et 3 terrains situés à Paris - Charles de Gaulle, moyennant leur restitution respectivement 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.

Les montants dus à votre société au titre de cette convention s'élevaient à 2 833 193 € TTC au 31 décembre 2007.

1.5. Baux civils conclus avec l'Etat

Personne concernée :

L'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie – Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, le Ministère de l'Intérieur de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales (Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles), la Direction régionale du travail des transports aériens (Inspection du Travail).

Nature et objet :

Baux civils.

Modalités :

Date du conseil d'administration	Ministère concerné	Locaux concernés	Modalités financières
24 janvier 2007	Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie – Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects	Bâtiment 3417 – Paris – Charles de Gaulle	▪ Abattement sur les loyers conforme au protocole du 18 juillet 2005
30 août 2007		Bâtiment 3416 – Paris Charles de Gaulle	▪ Abattement sur les loyers conforme au protocole des 18 et 20 juillet 2005
24 mai 2007	Ministère de l'Intérieur de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales	Locaux dans le bâtiment 820 et terrains à usage de parking – Paris - Orly	▪ Abattement sur les loyers conforme au protocole du 20 juillet 2005 ▪ Abattement complémentaire de 14 000 € HT, compte tenu de travaux à réaliser

Le détail et les conditions financières des conventions conclues en conformité avec les protocoles des 18 et 20 juillet 2005 sont présentés en annexe.

Date du conseil d'administration	Tiers concerné	Locaux concernés	Modalités financières
28 juin 2007	Direction régionale du travail des transports aériens	Locaux et emplacements de stationnement dans le bâtiment 6030, dit "Aéronef" – Paris- Charles de Gaulle	▪ Durée du bail : 8 ans, avec effet au 6 juillet 2007 ▪ Indemnité forfaitaire de 48 173 € HT en rémunération des loyers et des charges locatives ▪ Montant facturé sur 2007 : 21 432 €

2. CONVENTION CONCLUE AVEC MONSIEUR FRANÇOIS RUBICHON

2.1. Indemnités de rupture du mandat de Directeur Général Délégué

Personne concernée :

M. François Rubichon

Nature et objet :

Attribution, selon des critères de performance, d'une indemnité de départ à Monsieur François Rubichon.

Modalités :

Lors de sa séance du 12 mars 2008, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention entre Monsieur François Rubichon et Aéroports de Paris, prévoyant, au cas où il serait mis fin au mandat de directeur général délégué de Monsieur François Rubichon, soit par révocation, soit par non reconduction de son mandat venu à échéance, le versement d'une indemnité.

L'indemnité correspond à la rémunération perçue au cours des 12 derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs 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.

Si le fait générateur de cette indemnité survenait avant l'arrêté des comptes 2008, seuls les deux exercices précédents cet exercice seraient retenus.

B - 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'ETAT

1.1. Contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés (ORS), conclu entre Aéroports de Paris, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'ORS dans le cadre de l'introduction en bourse de votre société

Nature et objet :

Protocole d'accord relatif à la mise en œuvre de l'Offre Réservée aux salariés.

Modalités :

Dans le cadre de l'ouverture de capital de votre société, votre conseil d'administration du 30 mai 2006 a autorisé la conclusion d'un contrat tripartite relatif à la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, entre votre société, l'Etat et l'établissement financier en charge de la centralisation bancaire de l'offre aux salariés (CACEIS Corporate Trust). Ce contrat a pour objet de préciser les modalités de la mise en œuvre de l'offre réservée aux salariés, assurée par Aéroports de Paris et présentée dans la Note d'Opération visée par l'AMF le 30 mai 2006. Le protocole traite notamment de la collecte des ordres d'achat, du règlement-livraison des actions et de l'attribution d'actions gratuites.

1.2. Conventions conclues avec l'Etat dans le cadre des transferts d'actifs en application de l'article 2 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005

Nature et objet :

Conventions autorisant le transfert d'actifs de votre société à l'Etat.

Modalités :

Votre conseil d'administration du 19 septembre 2006 a autorisé la signature de trois conventions avec l'Etat, représenté par la Direction Générale des Douanes et Droits indirects, la Direction de la Police Nationale et la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces conventions sont consécutives de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui stipule que l'Etat devient de plein droit propriétaire, à compter du 22 juillet 2005 de certains terrains et bâtiments nécessaires à l'accomplissement de ses missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. En contrepartie de ces transferts de propriété, la loi prévoit la conclusion de conventions qui déterminent les montants dus par l'Etat à votre société, liés aux investissements réalisés.

Ainsi, la convention, signée le 12 décembre 2006 avec la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, prévoyait le versement de 1 365 000 € à votre société. Ce montant a été versé sur l'exercice 2007.

La convention, signée le 13 décembre 2006 avec la Direction de la Police Nationale, prévoyait le versement de 2 710 954 € à votre société. Ce montant a été versé sur l'exercice 2007.

La convention, signée le 3 novembre 2006 avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, prévoyait le versement de 873 260 € à votre société. Ce montant a été versé sur l'exercice 2007.

1.3. Baux civils conclus avec l'Etat

Nature et objet :

Baux civils.

Modalités :

Lors de ses séances des 19 septembre 2006, 21 décembre 2006 et 30 août 2007, votre conseil d'administration a autorisé la signature par le Président Directeur Général de baux civils, avec l'Etat, représenté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (Direction de la Police Nationale) en application des protocoles des 18 et 20 juillet 2005.

Ces protocoles s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2009 et prévoient la mise à disposition de locaux moyennant le versement de loyers fixés sur la base de conventions pluriannuelles. Ces loyers, découlant des protocoles des 18 et 20 juillet 2005, prévoient des conditions financières dérogatoires au tarif général d'Aéroports de Paris, correspondant à des abattements sur lesdits loyers. Ces abattements s'élèvent à 60 % sur les loyers des locaux et à 20 à 50 % sur les loyers des parcs de stationnement (en fonction de leur localisation).

Le détail et les conditions financières de ces conventions sont présentés en annexe.

Paris-La Défense, le 17 mars 2008

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Alain Perroux

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice							
Aérodrome	Bâtiment	n° contrat	Loyer comptabilisé en 2007 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2007 (€)	Conditions financières		
Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects	Paris - Orly	288	136 480,16	155 475,52	Abattements de 60 % et 22 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	(1)	
	Paris - Orly	351	3 534,48	6 288,40	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris - Orly	517	194 896,16	81 690,84	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris - Orly	402	43 918,36	33 200,96	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris - Orly	400	158 270,26	88 366,23	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	(1)	
	Toussus	11	2 813,44	1 966,00	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	3609	80 612,68	56 184,80	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	3700	76 819,32	57 655,40	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	3520	21 106,32	23 678,17	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	7595	20 655,44	8 563,80	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	7610	64 323,20	44 496,87	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	(3)	
	Paris- Roissy	1100	86 537,56	68 014,44	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	1400 et 1401	56 181,08	51 461,46	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	1192P	3 085,72	2 609,96	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006		
	Paris- Roissy	1200 ABCD	31C10157	296 121,77	187 477,25	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	(1)
	Paris- Roissy	1200 E	31C10172	142 303,80	78 448,42	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	(1)
	Paris- Roissy	1200 F	31C10171	73 791,45	45 287,47	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	
	Paris- Roissy	1261P	31C10175	37 108,53	27 880,03	Abattements de 60 % et 20 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	
	Paris - Le Bourget	48	41C10019			Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006	
	Paris - Le Bourget	402	41C10020	2 319,28	112,32	Abattement de 60 % sur le loyer Absence de charges refacturées	

(1) Avenants autorisés par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(2) Prise d'effet de la convention au 30 mars 2007, autorisée par le conseil d'administration du 24 janvier

(3) Avenant avec effet au 19 mars 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(4) Prise d'effet de la convention au 5 novembre 2007 autorisée par le Conseil d'administration du 24 mai 2007

(5) Avenant avec effet au 18 avril 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(6) Prise d'effet au 10 septembre 2007 autorisée par le Conseil d'administration du 30 août 2007

Baux conclus antérieurement et poursuivis sur l'exercice						
Aérodrome	Bâtiment	n° contrat	Loyer comptabilisé en 2007 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2007 (€)	Conditions financières	
Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales	Paris - Orly	400	21C10240	321 044,09	193 838,16	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Orly	400	21C10242	7 837,32	4 399,84	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Orly	402	21C10233	31 864,68	23 854,42	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	5720	31C10299	26 304,48	35 610,62	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	5740	31C10300	15 092,16	13 594,79	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	6197	31C10304	61 514,88	1 413,81	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	1100	31C10293	50 560,24	45 693,52	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	1400 et 1401	31C10294	10 561,44	10 421,88	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	1200 ABCD	31C10156	119 096,11	90 847,18	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	1200 E	31C10174	112 850,28	45 713,76	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	1200 F	31C10173	77 737,44	43 930,24	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Le Bourget	54	41C10021	2 058,32	1 646,27	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Le Bourget	58	41C10022	13 002,72	9 081,40	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Le Bourget	120	41C10023	8 986,52	7 187,60	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	3457C	31C10226	15 632,76	7 339,16	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	3421	31C10298	9 797,24	9 890,64	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
	Paris - Roissy	3312	31C10347	23 534,04	13 795,39	Abattement de 60 % sur le loyer Abattement de 20 % sur les charges jusqu'au 31 décembre 2006
Sous-total				2 408 353,73	1 577 117,02	

(1) Avenants autorisés par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(2) Prise d'effet de la convention au 30 mars 2007, autorisée par le conseil d'administration du 24 janvier

(3) Avenant avec effet au 19 mars 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(4) Prise d'effet de la convention au 5 novembre 2007 autorisée par le Conseil d'administration du 24 mai 2007

(5) Avenant avec effet au 18 avril 2007 autorisé par le Conseil d'administration du 30 août 2007

(6) Prise d'effet au 10 septembre 2007 autorisée par le Conseil d'administration du 30 août 2007

Nouveaux baux conclus sur l'exercice						
	Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé en 2007 (€)	Refacturation des charges et taxes en 2007 (€)	Conditions financières
Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie Direction Générale des Douanes et des Droits indirects	Paris-Roissy	3 417	31C0395	7 052,68	7 118,18	Abattement de 60 % sur le loyer
	Paris-Roissy	3 416	31C0515	17 447,62	14 185,33	Abattement de 60 % sur le loyer
	Paris-Orly	820	21C0381	402,68	168,21	Abattement de 60 % sur le loyer
	S/Total			24 902,98	21 471,72	Abattement complémentaire de 14 000 € HT par an
	TOTAL			2 433 256,711	1 598 588,74	

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES CONDITIONS DES TRAVAUX DU CONSEIL AINSI QUE SUR LES PRECEDURES DE CONTROLE INTERNE MISES EN PLACE PAR AEROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2007 (Article L.225-37 du Code de commerce)

6

INTRODUCTION

En application de l'article L.225-37 du code de commerce, ce rapport rend compte des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place par Aéroports de Paris (la société entre dans le cadre de l'article L.225-37 du fait de la cotation de ses actions sur Euronext Paris - compartiment A).

Ce rapport, examiné par le Comité d'audit du 4 mars 2008, a été présenté par le Président-directeur général d'Aéroports de Paris au Conseil d'administration du 12 mars 2008.

Les commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter, conformément aux dispositions de l'article L.225-235 du code de commerce, leurs observations sur les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Le document se structure en trois parties :

- présentation de la gouvernance de l'entreprise et du Groupe,
- exposé du dispositif du contrôle interne ayant trait aux différents domaines opérationnels et fonctionnels,
- présentation des procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

La notion de Groupe reste une constante de la démarche et les filiales y ont donc été associées, principalement au niveau de l'analyse du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ont ainsi été prises en compte dans ce cadre :

- les quatre filiales de premier rang dont Aéroports de Paris détient au moins 50 % du capital social : Aéroports de Paris Management, Alyzia Airport Services, Hub télécom, ADP Ingénierie,
- ainsi qu'une co-entreprise, la Société de Distribution Aéroportuaire, contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et Aelia (filiale de Lagardère Services).

1 – LA GOUVERNANCE DE L'ENTREPRISE ET DU GROUPE

La gouvernance couvre les domaines relatifs au fonctionnement du Conseil d'administration et de ses comités spécialisés, à l'organisation de la Direction générale et aux structures sur lesquelles elle s'appuie ainsi qu'à l'organisation du Groupe, au système de délégations et enfin aux règles de rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux.

1.1 – Le Conseil d'administration

1.1.1. Le fonctionnement et les attributions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est l'organe collégial de la société qui oriente, décide et contrôle la gestion du Groupe. Le Conseil d'administration s'est réuni 11 fois en 2007 (avec un taux de présence de 79,2 %) pour traiter de sujets notamment :

- stratégiques et d'investissements : présentation de la politique de développement durable d'Aéroports de Paris, approbation des orientations stratégiques sur la réorganisation de l'activité d'assistance en escale au sein du Groupe, point d'étape du plan stratégique 2006-2010 du Groupe, examen de la stratégie du Groupe à l'international, modification

des principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports, point sur le S3 appelé "Galerie Parisienne", approbation du projet Cœur d'Orly, approbation des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement du S4 et de l'extension des installations occupées par FedEx, ...

- de gestion :

- financiers : arrêtés des comptes sociaux et consolidés annuels 2006 et semestriels 2007, approbation du budget Groupe 2008, fixation des tarifs des redevances aéronautiques 2007, adoption du programme d'investissements 2008-2012, autorisation de cautions, avals et garanties pour l'exercice 2008, autorisation de recours à des emprunts au titre de 2008, mise en œuvre du programme de rachat d'actions dans le cadre de la poursuite du contrat de liquidité, ...
- convocation de l'Assemblée Générale des actionnaires,
- rémunération des mandataires sociaux (Président-directeur général, Directeur Général Délégué, répartition des jetons de présence,...),
- autorisation préalable de signature de diverses conventions règlementées,
- fonctionnement du Conseil d'administration : pour 2007, le Conseil d'administration a décidé de procéder à une évaluation de son fonctionnement sous la conduite d'un administrateur. Le rapport d'évaluation, réalisé sur la base d'un questionnaire anonyme complété, au choix des administrateurs, par un entretien individuel, a fait l'objet d'un débat par le Conseil d'administration en sa séance du 24 janvier 2008. Il note que le Conseil a été très sollicité depuis la transformation de l'entreprise en société anonyme pour de nombreuses décisions structurantes (mise en place d'une gouvernance de société anonyme, adoption du Contrat de Régulation Economique et du plan stratégique d'Aéroports de Paris 2006 – 2010, ouverture du capital, ...). Il souligne également le taux élevé de satisfaction des administrateurs notamment, en matière de droits et obligations liés à leur fonction d'administrateurs, de mise à disposition de l'information, de la relation avec le management et de l'organisation générale des séances. Les administrateurs ont insisté sur le renforcement d'une approche structurée de la gestion des risques et un contrôle renforcé de l'exécution des grands projets structurants du Groupe. Conformément au règlement intérieur du Conseil d'administration qui prévoit la possibilité de mettre en œuvre une évaluation de son fonctionnement tous les 3 ans par un prestataire de conseil extérieur, les administrateurs pourraient ultérieurement décider d'engager cette procédure.

Jusqu'au 14 juillet 2009, le Conseil d'administration est composé de vingt-et-un membres dont sept administrateurs élus par les actionnaires en assemblée générale, sept représentants de l'État et sept administrateurs élus par le personnel. Le nombre d'administrateurs sera, après cette date, ramené à 18, conformément au code de commerce.

Assistent au Conseil d'administration, avec voix consultative, un Commissaire du Gouvernement ou un Commissaire du Gouvernement adjoint, désignés par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (art. R 251-1 du code de l'aviation civile), ainsi que le secrétaire du comité d'entreprise. Un Contrôleur Général assiste également aux réunions du Conseil d'administration.

En tant que Président du Conseil d'administration, M. Pierre GRAFF organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers.

Le règlement intérieur du Conseil d'administration adopté lors des séances du 9 septembre 2005 et du 19 septembre 2006 n'a pas été modifié en 2007. Il précise les modalités pratiques du fonctionnement du Conseil d'administration, en complément des dispositions prévues par le code de commerce et les statuts de la société, et a institué :

- des comités spécialisés (Comité d'audit, Comité de la stratégie et des investissements, et Comité des rémunérations – cf. 1.1.3),
- une charte de l'administrateur qui précise les droits et devoirs de celui-ci regroupés en neuf rubriques : connaissance des obligations de l'administrateur et compétence ; devoir de loyauté et conflit d'intérêt ; devoir de diligence ; devoir d'assiduité ; devoir d'information ; indépendance ; secret professionnel et confidentialité ; information privilégiée et opérations sur titres ; responsabilité civile des dirigeants,
- 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.

1.1.2. L'information des administrateurs du Conseil d'administration

Le Président communique aux administrateurs, afin qu'ils exercent pleinement leur mission, les dossiers dans un délai d'au moins cinq jours avant la tenue des réunions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle.

Lors de chaque Conseil d'administration, le Président-directeur général porte à la connaissance de ses membres les principaux faits et événements significatifs concernant la vie de la société et intervenus depuis la précédente réunion. Les administrateurs peuvent recevoir de manière régulière, toutes informations pertinentes concernant la société, y compris les communiqués et articles de presse et les rapports d'analyse financière.

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

Chaque administrateur peut bénéficier, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris a notamment proposé à tous les administrateurs de les inscrire à l'Institut Français des Administrateurs (IFA).

1.1.3. Les missions et le fonctionnement des comités spécialisés

Le Comité d'audit, le Comité de la stratégie et des investissements et le Comité des rémunérations concourent à la préparation des décisions du Conseil d'administration. Ils se réunissent systématiquement avant chaque réunion du Conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions. Ces comités émettent des avis, qui sont ensuite transmis au Conseil d'administration. Ils ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à la disposition du Conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président-directeur général, par le Conseil d'administration parmi ses administrateurs, en fonction de leurs compétences au regard des missions de celui-ci, de leur expérience, et de l'intérêt qu'ils portent aux sujets qui y sont traités, enfin de leur disponibilité.

Chaque comité désigne son président parmi ses membres à la majorité des voix exprimées.

Le Comité d'audit est composé de cinq membres avec voix délibérative, dont un administrateur représentant de l'Etat, un administrateur représentant des salariés et trois administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Les membres du comité doivent posséder les compétences financières et comptables nécessaires. M. Bernard Irion préside le Comité d'audit.

Le comité est notamment chargé, concernant :

- les comptes, d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement ; d'examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion ; de procéder une fois par an à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du Groupe ; de s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du Groupe,
- les risques, de procéder à un examen avec la Direction générale des principaux risques encourus par le Groupe ; d'examiner les engagements hors bilan significatifs et la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines,
- les contrôles internes et externes, de vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin de s'assurer de leur fiabilité ; d'évaluer les systèmes de contrôle interne ; d'examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et les recommandations et suites qui leur sont données ; d'émettre une recommandation au Conseil d'administration sur le choix des commissaires aux comptes et d'examiner leur programme de travaux, leurs conclusions et leurs recommandations,
- la politique financière, d'examiner le budget et la politique financière, comptable et fiscale générale de l'entreprise ainsi que sa mise en œuvre ; d'examiner les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de l'entreprise.

Le Comité d'audit s'est réuni 3 fois en 2007 avec un taux de présence des membres de 93,3 %. Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les sujets suivants :

- comptes : les comptes sociaux et consolidés de l'exercice 2006 et du premier semestre 2007, le budget 2008 (y compris l'autorisation de recours à des emprunts au titre de l'exercice 2008),
- audit et contrôle internes : le rapport du Président au Conseil d'administration en application des dispositions de l'article L.225-37 du Code de commerce (exercice 2006) ; présentation du rapport de l'audit sur les engagements hors bilan et des missions d'audit effectuées sur le domaine immobilier en 2006 et 2007 ; présentation du bilan 2007 de la Direction de l'audit ; validation du programme d'audit pour l'année 2008,
- finances : examen de la gestion de la dette et de la trésorerie, autorisation des cautions, avals et garanties pour 2008.

Le Comité de la stratégie et des investissements est composé de six membres avec voix délibérative. Au moins deux membres doivent être des administrateurs représentants des salariés, tandis que les quatre autres peuvent aussi être des représentants de l'Etat ou des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Il est présidé par M. Pierre Graff.

Le Comité de la stratégie et des investissements a notamment pour mission :

- de formuler au Conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du Groupe Aéroports de Paris ou sur les orientations en matière d'opérations de diversification et d'auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière,
- d'étudier et de formuler des avis sur les questions relatives aux opérations relevant des compétences du Conseil d'administration en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international,
- d'examiner la doctrine économique de l'Entreprise.

Le Comité de la stratégie et des investissements s'est réuni 4 fois en 2007 avec un taux de présence des membres de 83,3 %. Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné tous les sujets structurants débattus au Conseil d'administration (cf 1.1.1).

Le Comité des rémunérations est composé de quatre membres avec voix délibérative dont la majorité est choisie parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Il est présidé par M^{me} Françoise Malrieu.

Le Comité des rémunérations est notamment chargé :

- de formuler des propositions sur la rémunération totale des mandataires sociaux,
- de donner un avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la société et sur le montant global des jetons de présence des administrateurs à soumettre à l'assemblée générale de la société, et leur règle de répartition.

Le Comité des rémunérations s'est réuni 2 fois en 2007 avec un taux de présence des membres de 75 %. Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur le montant des jetons de présence des administrateurs et la rémunération des mandataires sociaux relatifs à 2007 et sur leur évolution en 2008.

1.2. La Direction générale

L'article 5 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et l'article 14 des statuts d'Aéroports de Paris prévoient que la Direction générale de la société est assumée par le Président du Conseil d'administration, qui porte le titre de Président-directeur général.

Lors de ses séances du 9 septembre 2005 et du 20 septembre 2006, le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé que le Président-directeur général doit obtenir l'autorisation préalable du Conseil pour les actes suivants :

- stratégie et grands projets : adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe Aéroports de Paris ; définition des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement directement réalisés par la société Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ; cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France et d'un montant supérieur à 10 millions d'euros pour toutes les autres activités ; principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aéroports ; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports,
- tarification : approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées au 1° de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile,
- en matière financière : approbation des transactions d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros ; approbation de toute autre renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros. Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-directeur général peut approuver les actes mentionnés au sein de ce paragraphe ; il en informera le Conseil d'administration au cours de sa plus prochaine séance.

Le Président-directeur général est nommé parmi les membres du Conseil d'administration et, sur proposition de celui-ci, par décret en Conseil des ministres. Monsieur Pierre GRAFF a été renouvelé dans ses fonctions de Président-directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 22 septembre 2006, après avoir été élu administrateur par l'assemblée générale des actionnaires de la société le 20 septembre 2006 .

Le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris, sur proposition du Président-directeur général, a décidé de renouveler dans les fonctions de Directeur Général Délégué Monsieur François RUBICHON, par délibération du Conseil d'administration du 20 septembre 2006 .

1.2.1. Le comité exécutif et le comité des directeurs

Le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a décidé le 10 avril 2007, avec effet au 1^{er} mai 2007, d'élargir la composition du Comex au directeur de l'immobilier et d'adapter la périodicité des réunions du Codir à celle des séances du Conseil d'administration. L'objectif poursuivi est de doter le Groupe d'une structure de direction simple, efficace et cohérente avec la stratégie, la mieux à même de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution.

Les modalités de fonctionnement de ces deux instances sont désormais définies de la façon suivante :

- le Comité Exécutif (Comex), assure le pilotage opérationnel et stratégique de l'entreprise et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Présidé par le Président-directeur général, il comporte comme membres permanents le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur général adjoint finances et administration, les directeurs des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, le directeur marketing, commerces et communication, le directeur des ressources humaines et le directeur de l'immobilier. Le Comex se réunit une fois par semaine et au cours de séminaires organisés au minimum deux fois par an. Son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur Général Délégué,
- Le Comité des Directeurs (Codir), est l'instance d'information, de débat et d'échange de l'équipe de direction du Groupe ; il traite également de sujets transversaux. Présidé par le Président-directeur général, il est composé de l'ensemble des directeurs. Il se réunit après chaque conseil d'administration et son secrétariat est assuré par le Cabinet du Président et du Directeur Général Délégué.

1.2.2. La commission consultative des marchés

Par décision du 25 octobre 2005, le Président-directeur général d'Aéroports de Paris a décidé la création de la Commission Consultative des Marchés (CCM) et approuvé son règlement intérieur.

Cette commission est composée de douze membres avec voix délibérative : sept membres choisis parmi les administrateurs du Conseil d'administration, trois personnalités extérieures à l'entreprise désignées en raison de leur compétence et de leur expérience en matière de commande publique ou d'achats par le Président-directeur général, un représentant de la Direction générale et le Contrôleur Général. Assistent, avec voix consultative, aux réunions de la commission, le directeur juridique et des assurances ou son représentant ainsi qu'un représentant de la Direction Générale de la Consommation, de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF). Elle est présidée par une personnalité externe, M. Michel Guyard.

La commission consultative des marchés a notamment pour mission de donner un avis sur les projets et la procédure de passation de marchés dont le montant hors taxes est supérieur à un seuil fixé par le Président-directeur général. Actuellement, les seuils sont ceux prévus dans le règlement européen n°1422/2007 du 4 décembre 2007.

La commission consultative des marchés s'est réunie onze fois en 2007 avec un taux moyen de présence de 70 %.

1.2.3. L'organisation et le pilotage du Groupe

L'organisation et le pilotage du Groupe sont assurés au travers du Comité Groupe comprenant comme membres permanents le Président-directeur Général, le Directeur Général Délégué, le directeur général adjoint finances et administration, le directeur général adjoint aménagement et développement, le directeur financier et le directeur de la stratégie et de la qualité.

Dans le cadre des grandes orientations stratégiques définies par le Conseil d'administration, le Comité Groupe a pour objet de traiter des questions de stratégie des filiales, de périmètre du Groupe (acquisitions, fusions, cessions, partenariats), de développement et de financement. Il examine également les performances financières et opérationnelles des principales filiales et participations. Il s'est réuni dix fois en 2007.

Le processus de pilotage et de reporting du Groupe a été modifié début 2007. Il consiste désormais en :

- un reporting mensuel au niveau du Comex sur la base d'un tableau de bord simplifié constitué d'indicateurs et porté par le directeur général adjoint finances et administration,
- un reporting trimestriel des filiales, présenté au Comité Groupe quatre fois par an, complété par deux revues annuelles de performance, l'une en juillet devant le directeur général adjoint finances et administration et l'autre en novembre devant le Comex,
- une meilleure articulation des objectifs stratégiques et du cadrage financier des filiales, fixés par le Président-directeur général.

1.3 – Le Système de Délégations

Le 1^{er} avril 2006, le Président-directeur général a confié des délégations de pouvoir à différents directeurs d'Aéroports de Paris permettant au titulaire d'une fonction déterminée d'accomplir au nom de la société certains actes dans les domaines et conditions expressément prévus. Ces délégations sont actualisées régulièrement, en particulier pour tenir compte des modifications intervenant dans l'organisation ou les procédures internes.

Par ailleurs, un système de délégation de responsabilité pénale a été mis en place au sein d'Aéroports de Paris dans les domaines de l'hygiène et la sécurité du travail, de la sûreté et la sécurité aéroportuaires et des normes environnementales. Une réflexion est en cours sur l'extension à d'autres domaines de ces délégations.

1.4 – Principes et règles arrêtés par le Conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux

Modalités de calcul des rémunérations devant être versées au Président-directeur général et au Directeur Général Délégué

Le Conseil d'administration, sur avis du Comité des rémunérations s réuni le 6 avril 2007, a décidé le 19 avril 2007 que Messieurs Pierre GRAFF et François RUBICHON percevront une rémunération annuelle brute fixe de respectivement 300 000 et 250 000 euros (calculée prorata temporis pour 2007) et une rémunération variable.

La rémunération variable des deux dirigeants est assise sur :

- trois objectifs de performance récurrents que s'est fixée la société pour l'exercice 2007 :
 - le taux de marge brute, pesant pour 50 %,
 - les indicateurs de qualité du CRE (estimés au 31 décembre 2007), pesant pour 30 %,
 - les recettes commerciales, pesant pour 20 %.

Le respect de chacun de ces objectifs déclenchera une majoration, à due proportion, de 20% de la rémunération annuelle brute perçue par chacun des dirigeants. Si ces objectifs sont dépassés, le taux de rémunération variable pourra être augmenté linéairement jusqu'à 35 % de la rémunération annuelle brute perçue. Les montants de ces rémunérations variables seront constatés et attribués en 2008 après arrêté des comptes 2007 par le Conseil d'administration.

- deux engagements majeurs d'investissements productifs dans les délais prévus, que la société a exposés à son Conseil d'administration comme à ses actionnaires :
 - augmentation des surfaces des commerces en 2007,
 - conditions de réussite du projet immobilier "Cœur d'Orly".

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

Monsieur Pierre GRAFF ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite ni de prime de départ. Monsieur François RUBICHON ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite mais d'indemnités compensatrices de départ pouvant aller jusqu'à 12 mois de sa rémunération de mandataire social. Aucun projet d'attribution d'action gratuite ou d'options de souscription ou d'achat d'actions aux mandataires sociaux n'a été soumis au conseil d'administration au titre de l'exercice 2007.

Modalités de répartition des jetons de présence

Les actionnaires réunis en assemblée générale ordinaire le 29 mai 2007 ont fixé à 110.000 euros le montant global des jetons de présence alloués au Conseil d'administration au titre de l'exercice 2007. Seuls les membres du Conseil d'administration nommés en assemblée générale des actionnaires sont autorisés par la loi à recevoir des jetons de présence.

Le Conseil d'administration du 28 juin 2007 a décidé du mode de répartition des jetons de présence entre les administrateurs, pour l'exercice 2007. Le montant de la rémunération est attribué aux administrateurs par séance, en fonction de leur présence effective au Conseil d'administration et aux comités spécialisés auxquels ils appartiennent le cas échéant, selon un barème qui distingue le président du Comité d'audit et le président du Comité des rémunérations.

Au terme de l'exercice 2007, le montant global de 110.000 euros a été distribué dans sa totalité aux administrateurs concernés.

2 – L'ORGANISATION GENERALE DU CONTROLE INTERNE

2.1 – Les objectifs du contrôle interne : définition et limites

Le contrôle interne mis en œuvre par le Conseil d'administration, les dirigeants, et de façon générale l'ensemble du personnel d'Aéroports de Paris, est destiné à fournir une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs suivants :

- réalisation et optimisation des opérations dans un souci de performance, de rentabilité et de conservation du patrimoine,
- fiabilité des informations financières à usages interne et externe,
- conformité aux lois et réglementations en vigueur s'appliquant tant à l'entreprise qu'au Groupe.

Les procédures de contrôle interne, quant à elles, sont constituées de règles, directives et manières de procéder, en place au sein de l'organisation, qui visent à :

- s'assurer que ses activités ainsi que les comportements de ses membres :
 - se conforment aux lois et règlements, normes et règles internes applicables,
 - s'inscrivent dans le cadre des valeurs, orientations et objectifs définis par les organes sociaux et leurs délégataires, notamment en matière de politique de gestion des risques,
- vérifier que les communications internes et externes reflètent avec sincérité la situation et l'activité de la société.

L'un des objectifs du système de contrôle interne est de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise et les risques d'erreur ou de fraude, en particulier dans les domaines comptable et financier (cf. partie 3 du présent Rapport). Comme tout système de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

2.2 – L'organisation du contrôle interne

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris une tutelle au titre de son statut d'entreprise publique, et notamment de sa qualité d'exploitant d'aéroport soumis à des obligations de service public. C'est, en particulier, le cas dans le domaine de la sûreté où les services de l'Etat sur les plates-formes (Police aux Frontières, Gendarmerie des transports aériens, Aviation civile) exercent un contrôle strict du respect des prescriptions réglementaires, et dans le domaine de la sécurité aéronautique où toute évolution significative des infrastructures et procédures opérationnelles est systématiquement contrôlée et surveillée par l'administration de l'Aviation civile.

En sus de ce contrôle externe, Aéroports de Paris a mis en place :

- des procédures internes destinées à vérifier la bonne application de la réglementation et l'efficacité des mesures prises face aux risques susceptibles d'affecter son patrimoine, son image ou ses résultats,
- des actions à tous niveaux afin d'améliorer les procédures et ainsi assurer une meilleure prévention et une meilleure gestion des risques.

Les directions opérationnelles et fonctionnelles, ainsi que des structures internes et externes concourent au contrôle interne. Leurs modalités d'intervention sont décrites ci-dessous.

2.2.1. Les procédures opérationnelles et les démarches de certification

Des procédures, établies dans le respect des lois et règlements en vigueur et pour certaines validées par les autorités, régissent l'accueil et la circulation des individus (passagers, accompagnants, personnels) et des biens (avions, véhicules, bus, etc.) au sein des installations d'Aéroports de Paris. Ces procédures ont pour objectifs prioritaires la sûreté, la sécurité des personnes et des biens, l'efficacité opérationnelle et la sauvegarde du patrimoine.

Leur application et leur contrôle ont été confiés aux directions des plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, directement rattachées à la Direction générale. Ces directions de plate-forme sont organisées en Unités Opérationnelles dont le contrôle interne s'appuie principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leur activité.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle a débuté en 2006 la mise en œuvre d'un Système de Management Intégré (SMI) dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, de vérification de la conformité réglementaire et de maîtrise des risques en termes de sécurité aéroportuaire, sûreté, qualité, environnement et sécurité du travail.

Le SMI permet d'enregistrer et d'analyser les événements et incidents, d'évaluer les risques associés aux activités, d'exploiter les retours d'expérience et de mettre en place les mesures correctives et préventives pertinentes.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle déploie ce SMI de façon progressive et ambitionne une certification globale en mars 2008 portant sur :

- le Système de Gestion de la Sécurité SGS (sécurité aéroportuaire),
- la norme ISO 9001 (sûreté et qualité),
- la norme ISO 14001 (environnement),
- la norme OHSAS 18001 (sécurité du travail).

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle a obtenu en 2006 le certificat de sécurité d'aérodrome délivré par le ministre en charge de l'aviation civile. Il est prévu que ce certificat soit amendé et complété par la certification du SGS en mars 2008.

Dans le domaine de la sûreté, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a déposé une demande d'approbation de son programme de sûreté qui devrait intervenir en mars 2008 ; en complément, il est prévu que le plan d'assurance qualité associé à ce programme soit certifié selon le référentiel de la norme ISO 9001 dans le cadre de la démarche globale SMI.

En matière environnementale, un audit de prorogation conduit en décembre 2007 a confirmé et prolongé la certification de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle jusqu'en mars 2008, date prévue pour la certification globale du SMI.

L'aéroport Paris-Orly s'inscrit dans la même démarche d'amélioration continue et de maîtrise des risques, avec trois certifications obtenues en matière de sûreté (ISO 9001), d'environnement (ISO 14001) et de sécurité des aérodromes.

Dans le domaine de l'environnement, un audit externe de revue de fin de 2^{ème} année a été mené en décembre 2007 et a confirmé l'attribution de la certification ISO 14001 obtenue par l'aéroport Paris-Orly en 2005 ; un audit complet de renouvellement sera conduit en 2008.

L'aéroport Paris-Orly a également obtenu en 2006 le certificat de sécurité d'aérodrome délivré par le ministre en charge de l'aviation civile. Il est prévu que ce certificat soit amendé et complété par la certification du SGS en mars 2008.

L'aéroport Paris-Le Bourget, pour sa part, met en œuvre des processus s'inspirant des principes du Système de Management Intégré. Bien que n'étant pas soumis à la certification de sécurité d'aérodrome (dans la mesure où il accueille moins de 350 000 passagers par an sur les vols commerciaux), l'aéroport Paris-Le Bourget a pour objectif de se placer au niveau d'exigence requis par le certificat. Il a d'ailleurs consacré en 2007 à cette action des moyens supplémentaires par rapport à 2006.

En matière environnementale, un audit externe de revue de fin de 2^{ème} année a été mené en juillet 2007 et a confirmé l'attribution de la certification ISO 14001 obtenue par l'aéroport Paris-Le Bourget en 2005 ; un audit complet de fin de 3^{ème} année sera engagé en juillet 2008.

Enfin, le 12 octobre 2007 a été publié l'arrêté préfectoral relatif à la police sur l'aéroport Paris-Le Bourget qui a permis d'actualiser le règlement d'exploitation des aires ; l'application de ce texte, soumis à la Direction de l'Aviation Civile Nord début 2008, devrait être effective en 2008.

2.2.2. La gestion de crise et les retours d'expérience

Aéroports de Paris a actualisé le 31 mai 2007 son dispositif de permanence de direction et de gestion de crise en tenant compte des évolutions de l'organisation du Groupe et de l'expérience acquise, notamment à travers les études de retour d'expérience.

La permanence de direction 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. Elle s'organise autour :

- d'une permanence centrale,
- et de trois permanences plate-forme, ces dernières intervenant sur l'ensemble des activités du Groupe dans leurs limites géographiques respectives.

Elle s'appuie sur la permanence de fonctionnement assurée par chaque entité ou service opérationnel.

Tout événement ou incident significatif donne lieu au sein du Groupe Aéroports de Paris à un retour d'expérience (REX), étude analysant la gestion de l'événement et proposant des pistes de progrès et des évolutions de procédures en vue d'éviter le renouvellement de l'incident ou d'en atténuer les conséquences. Ce travail, systématique pour les événements graves, est effectué au sein de chaque direction.

2.2.3. Les procédures relatives au développement des infrastructures

Les procédures concernant ce domaine d'activité sont pilotées par quatre directions distinctes :

- la Direction de la stratégie et de la qualité, qui explicite les besoins pour les projets structurants, identifie les principales options et fait évaluer les performances correspondantes (coûts, délais, performances techniques et opérationnelles,...),

et, sous la conduite du directeur général adjoint responsable du pôle aménagement et développement :

- la Direction de l'aménagement et des programmes, qui est en charge des procédures liées à l'insertion urbanistique et environnementale des plates-formes aéroportuaires, de l'élaboration et de la gestion de leur plan masse ainsi que du choix des grandes options techniques, et enfin de l'établissement des programmes pour le compte des maîtres d'ouvrage,
- la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée, qui conduit la réalisation des projets (définition détaillée des fonctionnalités, négociation avec les entreprises, gestion des contrats, conduite des travaux) au bénéfice de maîtres d'ouvrage internes clairement identifiés qui valident les programmes et sont responsables devant le Président-directeur général et le Comex de la bonne marche des projets.

Pour tout nouveau projet, le maître d'ouvrage adresse à la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée une lettre de mission qui fixe à cette dernière des objectifs en termes de qualité, de coût, de délai, de fonctionnalités et de caractéristiques de l'ouvrage.

Pour mener à bien sa mission, la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée s'est organisée en directions de projets,

- la Direction de l'ingénierie et de l'architecture, certifiée ISO 9001, qui assume les missions de maîtrise d'œuvre telles que définies et encadrées dans la loi MOP (maîtrise d'ouvrage publique). Les relations entre la Direction de l'ingénierie et de l'architecture et la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont précisées par un protocole signé en avril 2005 et mis à jour en octobre 2006.

Le maître d'ouvrage délégué définit pour chaque projet la mission de maîtrise d'œuvre et en passe commande par des conventions précisant les engagements de la maîtrise d'œuvre, le niveau de complexité et l'adéquation des moyens mobilisés en conséquence, le contenu et le coût de la mission de maîtrise d'œuvre, les objectifs de coût et de délai.

2.2.4. Les procédures pilotées par les directions fonctionnelles

La Direction de la stratégie et de la qualité concourt à l'amélioration du contrôle interne au sein de l'entreprise au travers :

- du suivi des indicateurs de réalisation du plan stratégique et du reporting correspondant,
- de la vérification de cohérence entre les plans opérationnels et les objectifs stratégiques,
- de la formalisation des processus et de la mise en place d'un système de management,
- du rôle de support auprès des entités engagées dans un processus de certification,
- de l'analyse des risques Groupe,
- de la délégation à la qualité.

La Direction de la stratégie et de la qualité s'est engagée dans l'élaboration d'une cartographie des risques stratégiques au niveau du Groupe, les risques opérationnels étant traités par la Direction de la sûreté et des préventions (v. infra).

Au cours de l'exercice 2007, la Direction de la stratégie et de la qualité a collaboré, avec les entités opérationnelles concernées, à la formalisation de processus opérationnels dans le cadre du système de management (rédaction de fiches et manuels de processus).

Ainsi, elle a contribué à la rédaction du manuel de management intégré du SMI de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dans le cadre de la préparation à la certification globale et a conçu la formation des nouveaux agents de Paris-Orly à l'ISO 9001, dans le domaine de la sûreté.

En matière de contrôle interne, la Direction de la sûreté et des préventions est chargée de veiller à la bonne application des obligations de l'entreprise en matière de sûreté (la sûreté s'entend par la prévention des actes illicites à l'encontre du transport aérien). La Direction de la sûreté et des préventions inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires qui précisent les rôles et responsabilités respectifs de chaque opérateur présent sur les aéroports ou contribuant au transport aérien. Elle joue un rôle central en veillant notamment à la bonne application des obligations réglementaires et en réalisant des audits ou contrôles sur la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté.

A la suite de l'obtention en 2006 de la certification ISO 9001 des activités sûreté de la Direction de la sûreté et des préventions et de la Direction de l'aéroport de Paris-Orly, un audit externe de suivi de fin de 1^{ère} année a été mené en mars 2007 et a confirmé l'attribution de la certification.

La Direction de la sûreté et des préventions, chargée d'identifier les risques opérationnels pouvant affecter l'entreprise, ses collaborateurs et ses clients, a établi en octobre 2006 et juin 2007 une cartographie des risques opérationnels d'Aéroports de Paris précisant la cartographie globale des risques dressée en 2005. L'analyse a plus particulièrement porté sur les événements susceptibles de perturber fortement, voire d'interrompre, l'activité aéroportuaire ; chaque risque générique a été apprécié quant à sa probabilité de survenance et sa potentielle gravité. Le Comex du 11 juin 2007 a validé cette cartographie ainsi que les axes d'amélioration et les plans d'actions associés. Dans ce cadre, l'accent a été mis sur l'amélioration des Plans de Continuité d'Activité (PCA) visant à permettre à l'Entreprise de continuer à fonctionner en période de crise.

La Direction de la sûreté et des préventions est également chargée de la sécurité des systèmes d'information de l'entreprise. A ce titre elle 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. Elle contribue à la définition de la politique et de la stratégie d'Aéroports de Paris en matière de Sécurité Informatique et en contrôle l'application stricte. Cette réflexion est menée en collaboration avec la Direction de la stratégie et de la qualité sur les aspects veille et intelligence économique.

La Direction de la sûreté et des préventions a également poursuivi en 2007 l'application du dispositif sûreté mis en place en 2004 pour les expatriés et les missionnaires du Groupe.

La politique d'Aéroports de Paris vise à inscrire la croissance du Groupe dans la dynamique du développement durable. L'engagement accru de l'entreprise dans cette voie a conduit en 2007 à la réorganisation de la Direction de l'Environnement et des Relations Territoriales en une Direction de l'environnement et du développement durable qui s'articule autour de deux délégations créées sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

La Direction de l'environnement et du développement durable pilote la maîtrise des risques environnementaux produits par l'activité aéroportuaire et anime la communication envers les riverains, les entreprises, les collectivités territoriales et l'Etat.

Dans ce contexte, Aéroports de Paris s'est doté d'un Système de Management Environnemental (SME) conforme aux préconisations de la norme ISO 14001 – version 2004 ; il couvre l'ensemble des compétences et attributions d'Aéroports de Paris relatives à la conception et à l'exploitation des aéroports à l'exclusion du domaine de la navigation aérienne. Ce système a été certifié pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget (cf. 2.2.1.).

Le management transversal de la politique de développement durable s'est renforcé et s'appuie sur des revues de performance désormais biannuelles instaurées dans le cadre du plan stratégique de l'entreprise. Concernant l'environnement, une revue de Direction par plate-forme évalue annuellement le système de management environnemental. Les axes d'amélioration y sont identifiés avant de conclure sur l'efficacité, l'adéquation et la pertinence du système de management de ces plates-formes. Les dernières revues de direction se sont tenues en mai, novembre et décembre 2007 pour, respectivement, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

La politique d'Aéroports de Paris en matière de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) s'organise autour de la démarche de notation extra-financière et du développement de projets spécifiques aux domaines du développement durable. La notation extra-financière résulte de l'évaluation des actions environnementales et sociétales de l'entreprise au regard de standards internationalement reconnus.

Elle est effectuée depuis 2005 par une agence de notation indépendante, BMJ Ratings, sur les domaines du développement durable : gouvernance, achats, environnement, ressources humaines, fonction commerciale, société civile (sur l'ensemble des domaines les années impaires et partiellement les années paires). La notation attribuée par BMJ Ratings à Aéroports de Paris en 2005 avait été A+.

En 2007, l'entreprise ayant renouvelé sa notation extra-financière sur l'ensemble des six domaines du développement durable, BMJ Ratings a attribué de nouveau la note globale A+ à Aéroports de Paris, la performance générale étant en légère progression par rapport à 2005.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a décidé lors du comité Groupe du 19 novembre 2007 d'étendre le processus de notation extra-financière aux filiales sur un périmètre couvrant l'environnement, les ressources humaines, la fonction client et les achats ; Hub télécom, ADP Ingénierie et Aéroports de Paris Management seront intégrées en 2008 et le Groupe Alyzia en 2009.

La Direction juridique et des assurances a une mission de conseil juridique auprès de l'ensemble des directions et des sociétés du Groupe. A ce titre, elle est sollicitée pour des consultations et avis sur tous les faits, ou sur la pertinence et la mise au point des actes qui participent de leur gestion, de leur organisation et plus généralement de tout projet entrant dans leur champ de compétence. Elle peut également s'autosaisir de toute situation ou de tout fait susceptible de porter atteinte aux intérêts du Groupe.

Elle analyse les projets sur les législations et réglementations nationales, européennes et précise les conditions de leur application au Groupe.

En 2007, la Direction juridique et des assurances s'est vue confier la mission de coordonner, animer et orienter globalement la fonction juridique au niveau du Groupe, sous réserve des matières relevant du droit fiscal et de celles qui, hors le contentieux, relèvent du droit social. A ce titre, elle coordonne l'action de tous les juristes du Groupe tout en exerçant certaines compétences qui restent centralisées. Ces juristes assurent l'interface entre la Direction juridique et des assurances et leur direction de rattachement ou leur filiale.

La Direction des achats est responsable de la mise en œuvre de la politique achats qui a pour objectif l'optimisation de la qualité, des coûts et des délais dans ce domaine tout en respectant des règles de déontologie et d'éthique et en veillant à l'application, avec ses partenaires, des normes environnementales et de développement durable.

Dans son rôle de garant des bonnes pratiques, la Direction des achats s'appuie sur des principes, procédures, formulaires et guides réunis dans un référentiel approuvé par le Comex fin 2006.

En 2007, dans les directions plates-formes, s'est mis en place un réseau de correspondants achats formés au processus achats et à la déontologie, dont la Direction Achats coordonne l'action.

2.3 – Les structures de contrôle

Les structures de contrôle peuvent être regroupées en trois groupes d'acteurs avec d'une part les organes et entités internes à Aéroports de Paris, notamment la Direction de l'audit et le Comité d'audit, et d'autre part les commissaires aux comptes de l'entreprise et du Groupe, et enfin les intervenants représentant l'Etat.

2.3.1. Les structures internes de contrôle

Comité d'audit

Les missions, la composition et les sujets examinés en 2007 par le Comité d'audit ont été exposés au paragraphe 1.1.3.

Direction de l'audit

Rattachée hiérarchiquement à la Direction générale et fonctionnellement au Comité d'audit, la Direction de l'audit peut intervenir dans tous les domaines d'activité de l'entreprise et de ses filiales, à l'exception de la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. Son fonctionnement est défini par la charte de l'audit interne qui a été signée par le Directeur Général Délégué le 31 mars 2006 après validation par le Comité d'audit, et n'a pas été modifiée depuis. Elle met en œuvre le programme d'audit annuel revu par le Comité d'audit.

Dans la perspective de l'obtention de sa certification professionnelle par l'IFACI en 2008, elle a finalisé en 2007 la rédaction de son référentiel méthodologique et l'a complété par un guide d'application en prenant en compte les recommandations émises par l'IFACI fin 2006 lors d'une mission d'évaluation.

En 2007, les missions d'audit ont porté sur les grands thèmes de la gouvernance du Groupe et des Unités Opérationnelles, des relations avec la DGAC et de la politique générale de l'Entreprise, de l'information de gestion, des contrats de dépenses et des concessions commerciales, de la politique de ressources humaines et des systèmes d'information, et de la prévention contre la fraude.

Ainsi, la Direction de l'audit a terminé le premier cycle complet de la revue du contrôle interne de l'ensemble des Unités Opérationnelles des plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget commencée fin 2003, et l'a complété par des missions d'analyse de la gouvernance des trois plates-formes. Afin de prendre en compte la dimension du Groupe, elle a mené un audit de la filiale Hub Télécom et l'examen du fonctionnement du Groupe Aéroports de Paris. Elle a également poursuivi les audits des commerces, de contrats et marchés, et a consolidé son dispositif de prévention contre la fraude en faisant appel aux services d'un cabinet spécialisé afin de mieux prendre en considération ce risque dans le déroulement des missions.

La Direction a porté ses efforts sur l'étude des conditions d'application du Contrat de Régulation Economique et du Cahier des Charges, sur les politiques environnementale et de sûreté, sur l'information de gestion (qui a fait l'objet de trois missions), et sur la politique de sécurité du travail.

La Direction de l'audit a également assuré le suivi de la mise en œuvre effective des plans d'actions consécutifs aux missions d'audit réalisées en 2006, la Direction générale ayant communication des résultats enregistrés quant aux actions destinées à réduire les risques opérationnels, financiers, juridiques ou d'image de l'entreprise.

Enfin, au-delà des missions inscrites au programme annuel, la Direction de l'audit s'est vue confier en 2007 une mission visant à renforcer le dispositif de contrôle interne et de maîtrise des risques au sein d'Aéroports de Paris et d'en préciser l'organisation.

Règles d'éthique

Le Directeur juridique et des assurances a été nommé responsable de l'éthique de la société en matière de prévention de délit d'initié par le Président-directeur général en 2006. Les mandataires sociaux et les salariés de la société peuvent le saisir pour avoir son avis sur les questions qu'ils peuvent se poser en la matière. Il est notamment chargé de la tenue des listes d'initiés dans le cadre du respect de la réglementation applicable et 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...).

Par ailleurs, Il convient de noter qu'une réflexion est en cours sur l'élaboration d'un "code de bonne conduite" et la création d'un Comité d'éthique en 2008.

2.3.2. Les commissaires aux comptes

Ont été nommés commissaires aux comptes d'Aéroports de Paris le 19 janvier 2004 en application de l'article L.612-1 du Code de commerce :

- le cabinet Ernst & Young Audit, représenté par M. Alain PERROUX,
 - et le cabinet Salustro Reydel, qui a rejoint le réseau KPMG le 23 mars 2005 ; il est représentés par M. Philippe ARNAUD.
- Leur mandat, d'une durée de six ans, a débuté avec l'examen des comptes de l'exercice 2003.

Dans le cadre de leur mission, les commissaires aux comptes procèdent à l'examen de l'ensemble des comptes sociaux et consolidés d'Aéroports de Paris, des modalités de leur établissement et des procédures de contrôle interne. Ils sont entendus par le Comité d'audit.

Le cabinet Ernst & Young est co-commissaire aux comptes du Groupe Alyzia. Le cabinet KPMG est commissaire aux comptes d'ADP Ingénierie et d'Aéroports de Paris Management, et co-commissaire aux comptes de Hub télécom.

2.3.3. Les autres structures de contrôle

Par son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'Etat, Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques dans les domaines financiers, de gestion et de contrôle interne (Cour des Comptes, Inspection générale des finances, Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat, Contrôle Général Economique et Financier, Conseil général des ponts et chaussées).

L'entreprise est par ailleurs soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la DGAC et par des organismes extérieurs dans le cadre de l'obtention de certifications.

Elle fait enfin l'objet d'évaluations par les agences de notation financière.

3 – L'organisation du contrôle interne dans l'élaboration et le traitement de l'information comptable et financière

Les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière concernent principalement la Direction financière, la Direction des comptabilités et la Direction du contrôle de gestion.

Elles s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels SAP (pour les comptabilités générale et analytique), MAGNITUDE (pour la consolidation et le reporting), BPO (pour l'établissement des budgets) et BRIO (pour la rédaction des tableaux de bord).

3.1 – Les procédures relatives au domaine financier

Un réaménagement de l'organisation de la Direction financière en six unités est intervenu le 1er octobre 2007, caractérisé par :

- la création d'une nouvelle unité "contrôle de gestion central des investissements" issue de l'unité "équilibres financiers",
- le rattachement des études économiques et de l'ingénierie financière à l'unité "équilibres financiers et régulation économique",
- le recentrage de l'unité "contrôle financier Groupe" sur le reporting des filiales.

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 Financier Groupe anime et garantit la fiabilité du reporting financier du Groupe, pilote l'élaboration du budget consolidé et vérifie sa réalisation conforme. Elle participe aussi à l'élaboration et au suivi des plans opérationnels et autres documents pluriannuels à caractère financier qui fixent les objectifs assignés par le Groupe à ses filiales avant de rendre compte à la Direction générale de l'exécution de ces contrats. Elle élabore et met en œuvre la stratégie d'investissement du Groupe dans les filiales et de prise de participations, en France et à l'étranger. Elle assure le secrétariat du Comité de Groupe.

L'unité Equilibres Financiers et Régulation Economique est chargée d'élaborer et de suivre la réalisation du plan d'affaires de la société Aéroports de Paris et du Groupe et de structurer les opérations de haut de bilan du Groupe. Elle mène les études économiques et les calculs de rentabilité pour les projets d'investissement du Groupe les plus significatifs. Elle élabore l'information communiquée par Aéroports de Paris dans le cadre du contrat de régulation économique (CRE) conclu avec l'État. Elle élabore les propositions d'évolution tarifaire des redevances incluses dans le périmètre régulé et anime le processus de fixation des prix de l'ensemble de services proposés par l'entreprise, en support des directions concernées. Enfin, elle assure le secrétariat de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

L'unité Contrôle de Gestion Central des Investissements établit le plan d'investissement de la société Aéroports de Paris et sa déclinaison annuelle sous forme de budget d'investissement des Unités Opérationnelles, et s'assure de son exécution. Elle anime l'instruction des choix d'investissement de la société et organise le reporting investissement vers la Direction

générale. Elle assure le secrétariat du Comité d'approbation des investissements (CAI) et du Comité de suivi des projets structurants (CSPS).

L'unité Dette et Trésorerie assure le pilotage de la trésorerie de la société Aéroports de Paris et du Groupe ainsi que son financement. Elle organise et anime le reporting dette et trésorerie à l'attention du Conseil d'administration d'Aéroports de Paris et notamment son Comité d'audit.

L'unité Relations avec les Investisseurs pilote le processus de communication des informations requises par la réglementation boursière, en collaboration avec la Direction juridique et des assurances et la direction marketing, commerces et communication et assure l'interface avec les analystes financiers.

En termes de procédures, les projets d'investissements de plus de 2 millions d'euros hors taxes sont systématiquement examinés par le Comité d'Approbation des Investissements (CAI), organe collégial placé sous l'égide du Président-directeur général. Les projets d'investissements compris entre 150 000 euros hors taxes et 2 millions d'euros hors taxes sont examinés par les comités locaux d'investissement des directions d'aéroports (Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle ou Paris-Le Bourget) ou de la Direction de l'immobilier en fonction des projets concernés. Un suivi des projets identifiés par le CAI comme structurants ou spécifiques est mené par le Comité de Suivi des Projets Structurants (CSPS) également placé sous l'autorité du Président-directeur général.

L'unité Contrôle de Gestion Central des Investissements assure le secrétariat du CAI et du CSPS. Elle garantit que les décisions rendues par le CAI sont bien reflétées dans l'état d'avancement des projets et des autorisations de dépenses dans le système d'information de l'entreprise. Elle est également chargée du contrôle financier des investissements de la société, en lien avec les maîtres d'ouvrage et leurs contrôleurs de gestion. A ce titre, elle administre les modules correspondants du système d'information de l'entreprise et s'assure de l'intégrité des données financières qui y sont renseignées.

Conformément à l'article L. 228-40 alinéa 1 du code de commerce, le Conseil d'administration doit autoriser toute émission d'emprunts obligataires, le Président-directeur général ayant généralement compétence pour les autres formes de recours à l'emprunt. La politique d'endettement est présentée annuellement au Comité d'audit. Le Conseil d'administration est informé des opérations réalisées. L'Unité Dette et Trésorerie élabore et propose la politique en matière de financement et, après autorisation, met en place les financements avant d'en assurer la gestion et le suivi.

Une gestion centralisée de la trésorerie avec les filiales a été mise en place au cours de l'exercice 2007. La trésorerie du Groupe 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 financière.

Par décision du Président-directeur général du 1^{er} avril 2006, est délégué au Directeur général adjoint finances et administration le pouvoir de décider de toute opération de gestion et de placement de fonds, et dans la limite de 25 millions d'euros par opération, le pouvoir :

- de décider de toute opération de financement ou de tout emprunt autre que ceux consistant en l'émission d'obligations,
- d'utiliser tout instrument financier qui n'augmente pas le montant des engagements d'Aéroports de Paris en vue d'assurer la gestion de ses engagements financiers actifs ou passifs, présents ou futurs,
- de décider de toute opération d'emprunt de trésorerie, à court terme, en euros ou en devises,
- de contracter toute convention cadre régissant les instruments financiers,
- d'arrêter une politique de maîtrise des risques financiers encourus du fait des activités,
- d'arrêter les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves.

Le Directeur général adjoint finances et administration peut accorder aux directeurs qui lui sont rattachés et pour l'exercice de leur activité, des subdélégations de pouvoir ou des délégations de signature.

S'agissant des avals, garanties et cautions donnés à des tiers, le Conseil d'administration du 21 décembre 2006 a autorisé le Président-directeur général, avec faculté pour celui-ci de déléguer, à donner pour l'année 2007 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.

Par ailleurs, et en application du règlement intérieur du Conseil d'administration, l'examen des risques financiers au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2006, y compris les engagements hors bilan donnés et reçus par Aéroports de Paris, a fait l'objet d'une présentation au Comité d'audit le 6 mars 2007. Cet examen a pris en compte l'ensemble du Groupe pour autant que la responsabilité financière de l'entreprise pouvait être mise en jeu au travers de ses filiales et participations.

3.2 – Les procédures relatives au domaine comptable

La Direction des comptabilités est organisée en quatre pôles :

- un pôle comptabilité générale chargé de la production des comptes sociaux et de l'enregistrement des écritures (notamment relatives aux clients, aux fournisseurs, à la trésorerie, aux immobilisations),
- un pôle consolidation établissant les comptes consolidés du Groupe selon les normes IFRS avec l'aide du progiciel Magnitude,
- un pôle systèmes d'information, centre de compétence des systèmes d'information financiers,

- un pôle normes et procédures chargé de la rédaction et de la diffusion des normes et procédures comptables applicables au sein d'Aéroports de Paris.

Ces quatre pôles ont engagé en 2007 un processus d'amélioration continu s'appuyant sur les retours d'expérience.

Le pôle comptabilité générale a renforcé son encadrement en 2007 afin d'assurer un meilleur pilotage et un meilleur suivi des opérations de clôture.

Le pôle consolidation, en collaboration avec le pôle normes et procédures, a mis à jour en 2007 le manuel de consolidation qui devra intégrer à la fin du premier semestre 2008 le changement de version du progiciel Magnitude.

Conformément au code monétaire et financier, le rapport financier semestriel a été publié dans une période de deux mois à compter du 30 juin 2007.

Par ailleurs, comme l'année précédente, la certification des comptes sociaux et consolidés 2006 a été délivrée sans réserve des Commissaires aux Comptes.

Depuis début 2007, un pôle systèmes d'information rattaché à la Direction des comptabilités a été mis en place afin de renforcer la coordination des systèmes d'information financiers et la maîtrise des projets informatiques au sein du pôle Finances et Administration Générale. En 2007, de nouveaux outils destinés, entre autres, à améliorer le recouvrement clients ont été installés. Enfin, l'année 2008 verra un changement de version technologique de l'outil SAP et la mise en place d'une solution de numérisation des factures fournisseurs.

La Direction des comptabilités a poursuivi en 2007 sa démarche de rédaction et de diffusion des normes et procédures comptables auprès des personnels des plates-formes et étendra cette action auprès des personnels des directions fonctionnelles en 2008. A cette fin, la Direction des comptabilités a renforcé les effectifs du pôle normes et procédures.

En 2007, a été poursuivie la démarche de renforcement de la séparation des fonctions au sein des services comptables et au respect des règles de contrôle interne, en particulier en termes de contrôle des opérations de financement et de placement. Parallèlement, le pôle normes et procédures de la Direction reste en permanence à l'écoute de l'évolution des normes IFRS.

3.3 – Les procédures relatives au domaine du contrôle de gestion

La démarche entreprise en 2006 sur le pilotage de la performance avec l'assistance du cabinet AT Kearney a conduit à réorganiser la Direction du contrôle de gestion à compter du 1^{er} août 2007, à restructurer le contrôle de gestion de plusieurs Directions et à engager une démarche de professionnalisation de la filière du contrôle de gestion. Elle a conduit par ailleurs à organiser périodiquement au cours de l'exercice des dialogues de gestion dénommés "revues de performance" et à réviser le système de reporting de la société.

La Direction du contrôle de gestion s'est maintenant structurée en quatre pôles d'activité :

- le pôle analyses de gestion mène la réflexion sur les enjeux à court et long termes et conduit des études sur l'amélioration des marges (optimisation des recettes, maîtrise des charges), la rentabilité du capital et la tarification des prestations commercialisées en collaboration avec la Direction financière. Ce pôle exerce un rôle de soutien aux contrôleurs de gestion opérationnels dans leurs missions d'analyses,
- le pôle référentiel de gestion définit et administre les règles d'établissement de la comptabilité analytique de l'entreprise. Il assure l'administration fonctionnelle et le développement des outils décisionnels dédiés spécifiquement aux besoins des contrôleurs de gestion, dans le domaine des processus budgétaire et de reporting et s'assure du maintien de la compétence des utilisateurs,
- le pôle reporting / analyse de la performance anime et pilote le processus de reporting de l'entreprise. Il structure le processus d'analyse de la performance des activités et vise à améliorer la qualité, la fiabilité et les délais de production de l'information économique,
- le pôle planification opérationnelle / budget s'inscrit dans la démarche de planification stratégique de l'entreprise ; à ce titre il anime et pilote le processus budgétaire et s'assure de la cohérence des plans d'actions des entités avec les objectifs de l'entreprise.

Des ajustements organisationnels destinés à couvrir plus complètement certains processus métiers ont par ailleurs été mis en place à compter du 1^{er} août 2007 dans quatre Directions : Ressources Humaines, Communication, Marketing et Commerces, Maîtrise d'Ouvrage Déléguée et Immobilier.

En outre, la démarche de professionnalisation de la filière contrôle de gestion a conduit à redéfinir les missions des métiers clés de la filière (contrôleurs de gestion, adjoints contrôleurs de gestion et assistants de gestion) autour d'une charte du contrôle de gestion. Les équipes constituées autour de ces métiers constituent les filières de gestion du réseau ; elles sont animées fonctionnellement par la Direction du contrôle de gestion et rattachées hiérarchiquement aux directeurs opérationnels ou aux responsables des entités supports concernées.

En termes de procédures, des "revues de performance" ont été organisées en février, avril, juin et décembre 2007. Ces dialogues de gestion s'inscrivent dans le processus de pilotage de la performance des entités de la société. Elles conduisent les responsables opérationnels à présenter périodiquement aux membres du Comex l'état d'avancement de leur plan opérationnel et des objectifs associés.

Le système de tableaux de bord de la société a par ailleurs été adapté pour permettre un suivi plus complet, sur une fréquence mensuelle, au niveau du Comex des objectifs des différentes entités opérationnelles. Complétant le tableau de bord de synthèse du Comex, plusieurs tableaux de bord ont été élaborés qui couvrent les activités des filiales et des directions suivantes : CDG, ORY, Immobilier, Commerces, Escal, Ressources Humaines, Informatique-télécommunications et Ingénierie. Les indicateurs retenus ont été augmentés en nombre et restructurés pour couvrir les domaines clés du pilotage de la performance.

Enfin, ces démarches visant à renforcer le pilotage de la performance ont été complétées, durant l'été 2007, par le lancement d'un programme d'optimisation des charges intitulé "Performance 2010". Son ambition est de sécuriser d'une part les objectifs économiques de l'entreprise par un pilotage serré des plans d'actions, et de se doter par ailleurs des marges nécessaires pour renforcer la qualité de service rendue aux clients.

S'inscrivant dans la démarche initiée par l'Autorité des Marchés Financiers, qui a donné lieu début 2007 à la publication d'un "Cadre de Référence" en matière de dispositif de contrôle interne, Aéroports de Paris a lancé en 2007 une réflexion sur le renforcement de son propre dispositif de maîtrise des risques.

L'ambition de cette réflexion consiste à améliorer l'organisation et la cohésion des éléments de contrôle interne existants, voire de les compléter, afin d'en accroître l'efficacité.

En permettant ainsi aux entités du Groupe Aéroports de Paris de mieux gérer leurs risques, d'améliorer leur fonctionnement propre et leurs échanges, d'offrir un service de meilleure qualité, le renforcement du dispositif de contrôle interne et de maîtrise des risques a l'ambition de fournir une assurance raisonnable que le Groupe pourra :

- atteindre ses objectifs stratégiques et opérationnels, améliorer sa performance globale, préserver son patrimoine et son image,
- dans le respect de la conformité aux lois et réglementations et de l'exigence de fiabilité des informations financières et comptables.

La première phase d'analyse et de diagnostic a été menée en 2007.

L'année 2008 s'ouvre sur l'approfondissement des principes fondamentaux du contrôle interne et de la maîtrise des risques et leur application dans le cadre d'un nombre limité de processus transversaux pilotes (clarification du rôle de chacun des acteurs, de leurs responsabilités, des procédures d'encadrement des activités, des niveaux de contrôle et du système de pilotage associé).

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE AEROPORTS DE PARIS, POUR CE QUI CONCERNE LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE RELATIVES A L'ELABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIERE

7

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2007.

Il appartient au président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux conformément à la norme d'exercice professionnel applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations contenues dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du président ainsi que de la documentation existante,
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante,
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense, le 17 mars 2008

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit

Alain Perroux

En euros

	KPMG				Ernst & Young			
	Montant (HT)		%		Montant (HT)		%	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Audit								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	463 400	431 730	77%	56%	478 113	444 290	73%	46%
- émetteur	340 500	356 280	56%	46%	362 000	355 040	55%	37%
- filiales intégrées globalement	122 900	75 450	21%	10%	116 113	89 250	18%	9%
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes	128 240	335 077	23%	44%	167 757	526 953	27%	54%
- émetteur	128 240	335 077	23%	44%	165 257	523 453	27%	54%
- filiales intégrées globalement					2 500	3 500	0%	
Sous-total	591 640	766 807	100%	100%	645 870	971 243	100%	100%
Autres prestations rendues par les réseaux aux filiales intégrées globalement	0	-		-	0	-		-
TOTAL	591 640	766 807	100%	100%	645 870	971 243	100%	100%

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES PREVISIONS DE RESULTAT

9

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 28 avril 2008.

Ces prévisions et les hypothèses significatives qui les sous-tendent ont été établies sous votre responsabilité, en application des dispositions du règlement (CE) n°809/2004 et des recommandations CESR relatives aux prévisions.

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer une conclusion, dans les termes requis par l'annexe I, point 13.2 du règlement (CE) n°809/2004, sur le caractère adéquat de l'établissement de ces prévisions.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont 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. Ils ont également consisté à collecter les informations et les explications que nous avons estimées nécessaires permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les prévisions sont adéquatement établies sur la base des hypothèses qui sont énoncées.

Nous rappelons que, s'agissant de prévisions présentant par nature un caractère incertain, les réalisations différeront parfois de manière significative des prévisions présentées et que nous n'exprimons aucune conclusion sur la possibilité de réalisation de ces prévisions.

A notre avis :

- Les prévisions ont été adéquatement établies sur la base indiquée,
- La base comptable utilisée aux fins de cette prévision est conforme aux méthodes comptables appliquées par le groupe Aéroports de Paris.

Ce rapport est émis aux seules fins de l'enregistrement du document de référence 2007 devant être déposé 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, le 28 avril 2008

Les commissaires aux comptes

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International
Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG Audit
Alain Perroux

LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES PAR AEROPORTS
DE PARIS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

10

1/ Publications au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires

Aéroports de Paris a publié au Bulletin des annonces légales obligatoires (BALO) (disponible sur : www.balo.journal.official.gouv.fr) les documents suivants :

19/01/2007	Droits de vote
14/02/2007	Chiffre d'affaires 4ème trimestre 2006
04/04/2007	Avis de réunion de l'assemblée générale ordinaire
20/04/2007	Comptes 2006 provisoires
11/05/2007	Convocation de l'assemblée générale ordinaire
14/05/2007	Chiffre d'affaires du 1er trimestre 2007
06/06/2007	Comptes 2006 définitifs
22/06/2007	Comptes 2006 ADP Ingénierie
22/06/2007	Comptes 2006 Hub télécom
22/06/2007	Comptes 2006 Alyzia Airport Services
27/06/2007	Comptes 2006 Aéroports de Paris Management
10/08/2007	Chiffre d'affaires 2ème trimestre 2007
10/10/2007	Comptes semestriels
14/11/2007	Chiffre d'affaires 3ème trimestre 2007
15/02/2008	Chiffre d'affaires 4ème trimestre 2007
24/03/2008	Avis de réunion A de l'assemblée générale mixte
28/03/2008	Comptes annuels 2007 provisoires

2/ Informations financières

- Trafic pour le mois de mars 2008 : 16 avril 2008
- Aéroports de Paris lance le nouveau satellite 4 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle : 28 mars 2008
- Trafic pour le mois de février 2008 : 17 mars 2008
- Résultats annuels 2007 et dividende soumis au vote de l'Assemblée générale : 13 mars 2008
- Trafic pour le mois de janvier 2008 : 18 février 2008
- Chiffre d'affaires 2007 : 14 février 2008
- Trafic pour le mois de décembre 2007 : 18 janvier 2008
- Projet de quartier d'affaires Cœur d'Orly : Aéroports de Paris en négociation exclusive avec le groupement Altarea Foncière des Régions : 17 janvier 2008
- Programme prévisionnel d'investissements 2008-2012 : 20 décembre 2007
- Trafic pour le mois de novembre 2007 : 16 décembre 2007
- Proposition tarifaire pour les redevances aéronautiques 2008 : 29 novembre 2007
- Trafic pour le mois d'octobre 2007 : 16 novembre 2007
- Chiffre d'Affaires au 30 septembre 2007 : 9 novembre 2007
- Trafic pour le mois de septembre 2007 : 16 octobre 2007
- Trafic pour le mois d'août 2007 : 17 septembre 2007
- Trafic pour le mois de juillet 2007 : 16 août 2007
- Chiffre d'affaires au 31 mars 2007: 10 août 2007
- Trafic pour le mois de juin 2007 : 16 juillet 2007
- Décision du conseil d'Etat du 11 juillet 2007 : 11 juillet 2007
- Trafic pour le mois de mai 2007 : 18 juin 2007
- Trafic pour le mois d'avril 2007 : 18 mai 2007
- Chiffre d'affaires au 31 mars 2007 : 14 mai 2007
- Modalités de mise à disposition ou de consultation des informations relatives à l'Assemblée Générale Ordinaire du 29 mai 2007 : mai 2007
- Mise à disposition du document de référence : 2 mai 2007
- Le Conseil d'Etat confirme la validité du Contrat de Régulation Economique : 26 avril 2007
- Trafic pour le mois de mars 2007 : 16 avril 2007
- Trafic pour le mois de février 2007 : 6 mars 2007
- Résultats annuels 2006 : 15 mars 2007
- Aéroports de Paris a cédé l'intégralité de sa participation dans BCIA : 26 février 2007
- Aéroports de Paris engage la cession de l'intégralité de sa participation dans BCIA : 16 février 2007

- Trafic Janvier 2007 : 16 février 2007
- Chiffre d'affaires annuel 2006 : 14 février 2007
- Trafic de décembre 2006 : 18 janvier 2007
- Proposition tarifaire pour les redevances aéronautiques 2007 : 11 janvier 2007

3/ Rapports annuels disponibles sur le site Internet de la Société : www.aeroportsdeparis.fr.

- Rapport d'activité et de développement durable
- Document de Référence
- Rapport Environnement et Citoyenneté
- Rapport d'Activité de la Fondation Aéroports de Paris

4/ Informations Réglementées : documents publiés dans le cadre de la nouvelle directive Transparence disponibles sur le site Internet d'Aéroports de Paris (www.aeroportsdeparis.fr)

- Déclarations mensuelles de rachat d'actions dans le cadre du contrat de liquidité

07/03/2008	Déclaration du mois de février 2008
07/02/2008	Déclaration du mois de janvier 2008
10/01/2008	Bilan semestriel du contrat de liquidité
07/01/2007	Déclaration du mois de décembre 2007
06/12/2007	Déclaration du mois de novembre 2007
02/11/2007	Déclaration du mois d'octobre 2007
03/10/2007	Déclaration du mois de septembre 2007
03/09/2007	Déclaration du mois d'aout 2007
16/08/2007	Déclaration du mois de juillet 2007
06/07/2008	Bilan semestriel du contrat de liquidité
02/07/2007	Déclaration du mois de juin 2007
04/06/2007	Déclaration du mois de mai 2007
03/05/2007	Déclaration du mois d'avril 2007
03/04/2007	Déclaration du mois de mars 2007
05/03/2007	Déclaration du mois de février 2007
05/02/2007	Déclaration du mois de janvier 2007

5/ Communiqués de presse liées à l'activité du groupe Aéroports de Paris
(disponible sur le site www.aeroportsdeparis.fr)

Date	Titre
28-déc-07	Trois boutiques de la Galerie Parisienne élues meilleures nouvelles boutiques 2007 par Duty Free News International
27-déc-07	Sucès de l'initiation à la luminothérapie : prolongation dans les aéroports jusqu'au 6 janvier
27-déc-07	Guillaume Sauvé est nommé Directeur de la Maitrise d'Ouvrage Déléguée d'Aéroports de Paris
27-déc-07	Bernard Cathelain est nommé Directeur Général Adjoint en charge du pôle Aménagement et Développement d'Aéroports de Paris
19-déc-07	Espace Change-Bébé et prêt de poussettes : Pour Noël, Aéroports de Paris propose un accueil VIP aux tout-petits
20-déc-07	Programme prévisionnel d'investissements 2008-2012 : Trois années de stabilisation des investissements (2008 à 2010) avant le S4
18-déc-07	Aéroport de Djeddah, Arabie Saoudite : Mise en service de la première tranche rénovée du Terminal Hajj
17-déc-07	Trafic pour le mois de novembre 2007
14-déc-07	Association Papa Charlie : signature d'une convention de partenariat avec KIA Motors
12-déc-07	ADPI, filiale d'Aéroports de Paris, signe le design de la nouvelle ambassade de France à Tokyo
11-déc-07	Solution au décalage horaire et au blues hivernal : les boutiques d'Aéroports de Paris initient les passagers à la luminothérapie
28-nov-07	Aéroports de Paris mettra un nouveau salon First et Business à disposition de Star Alliance au printemps 2008
21-nov-07	Déneigement des pistes : Aéroports de Paris mise sur les nouvelles technologies
16-nov-07	Aéroports de Paris Management devient gestionnaire de l'aéroport international Queen Alia d'Amman (Jordanie)
16-nov-07	Trafic pour le mois d'octobre 2007
15-nov-07	Aéroports de Paris double sa capacité d'accueil avions à La Galerie Parisienne
09-nov-07	Forte croissance du chiffre d'affaires à fin septembre 2007 : + 10,6%
07-nov-07	Innovation : Aéroports de Paris remporte le prix Adefipe 2007
22-oct-07	Saison IATA hiver 2007/2008 - Nouvelles lignes et transferts de compagnies à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly
19-oct-07	Aéroports de Paris reçoit le 2 ^{ème} prix des Fils d'Or du meilleur service actionnaires
17-oct-07	Boutique Aéroports de Paris renforce son Management
16-oct-07	Trafic pour le mois de septembre 2007
11-oct-07	Aéroports de Paris et ses partenaires se mobilisent pour la qualité de service à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly
08-oct-07	Aéroports de Paris teste le tri sélectif des déchets auprès des passagers
04-oct-07	Nouveau service : Aéroports de Paris lance la réservation de salons sur le site www.aeroportsdeparis.fr
01-oct-07	Aéroports de Paris opte pour une mutuelle unique : La Mutuelle Familiale
27-sept-07	Nouveau service : Boutiques Aéroports de Paris teste le "last minute shopping" à l'arrivée des vols
25-sept-07	Xavier Dubrac est nommé Directeur de l'Ingénierie et de l'Architecture
17-sept-07	Trafic pour le mois d'août 2007 : + 8 %
14-sept-07	Semaine européenne de la mobilité : 220 salariés d'Aéroports de Paris déjà adeptes du covoiturage
13-sept-07	Aéroport Paris-Charles de Gaulle - Aéroports de Paris fête le 1 000 000 ^{ème} passager de La Galerie Parisienne
13-sept-07	Journées Européennes du Patrimoine : Aéroports de Paris organise le premier Rallye des métiers de l'environnement
31-août-07	Résultats semestriels 2007 d'Aéroports de Paris - Résultat net récurrent en forte hausse : + 24,6 %
31-août-07	Rugby : Aéroports de Paris se mobilise pour accueillir les équipes et les supporters
24-août-07	Été 2007 : top 10 des destinations sur les aéroports parisiens
22-août-07	Tournage du prochain fim de Jennifer Devoldère

16-août-07	Trafic pour le mois de juillet 2007
10-août-07	Chiffre d'affaires en hausse de 9 % au premier semestre 2007
08-août-07	Service gratuit de voiturettes électriques à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
02-août-07	Des cours collectifs gratuits dans les aéroports parisiens pour les 816 000 passagers attendus ce week end
20-juil-07	Aéroports de Paris investit 25 millions d'euros pour les passagers internationaux d'Orly-Sud
16-juil-07	Trafic pour le mois de juin 2007
13-juil-08	Grand départ du week end du 13-14-15 juillet
12-juil-07	ADPI et ADPM remportent 5 nouveaux contrats dans 4 pays : Arabie Saoudite, Pakistan, Tunisie et Lybie pour un montant total supérieur à 100 millions d'euros
11-juil-07	Décision du conseil d'état du 11 juillet 2007
06-juil-07	Aéroports de Paris propose des cours gratuits aux 827 000 passagers attendus ce week-end
05-juil-07	A l'heure de l'arrivée des touristes d'été, Aéroports de Paris et la région Ile-de-France présentent les nouveaux Espaces Tourisme Information de Paris-Charles de Gaulle
03-juil-07	Jean-Pierre Bugeau est nommé Directeur de Cabinet du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Aéroports de Paris
02-juil-07	Aéroports de Paris propose un nouveau forfait parking à Paris-Orly : le forfait "Grand week end"
28-juin-07	Premier week-end de grands départs : Aéroports de Paris attend plus de 800 000 passagers
28-juin-07	A partir de vendredi 29 juin, Aéroports de Paris lance l'Ecole des vacances
27-juin-07	Nouveau : des espaces de détente "PLAYSTATION 3" à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
26-juin-07	Aéroports de Paris met en service le plus grand satellite d'embarquement de France à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
22-juin-07	Aéroports de Paris lance son nouvel uniforme
18-juin-07	Trafic pour le mois de mai 2007
13-juin-07	Aéroports de Paris Management, filiale d'Aéroports de Paris, participe à l'exploitation du nouveau Terminal de l'aéroport de Sharm el Sheikh en Egypte
11-juin-07	Le salon d'honneur de Paris-Charles de Gaulle fait peau neuve
05-juin-07	Aéroports de Paris lance les travaux de la nouvelle gare de fret à Paris-Orly
05-juin-07	Aéroports de Paris lance « L'Ecole des Vacances » et présente une étude inédite sur les nouvelles envies des Français pour les vacances d'été 2007
25-mai-07	Les enfants et les "bikers" Aéroports de Paris aide l'association Louis Carlesimo
21-mai-07	Le Consortium "Aéroports de Paris" a signé le contrat pour la concession de l'aéroport international Queen Alia d'Amman (Jordanie)
18-mai-07	Trafic pour le mois d'avril 2007
15-mai-07	Aéroports de Paris : pour les départs en vacances des minis produits adaptés aux mesures de sûreté
15-mai-07	Grève nationale des sociétés sûreté le 16 mai : conseils aux passagers
15-mai-07	Protocole d'accord pour une coopération renforcée entre Aéroports de Paris et Air France : la qualité de service au coeur d'un engagement commun
14-mai-07	Aéroports de Paris Chiffre d'affaires en hausse de 8,3 % au 31 mars
11-mai-07	Aéroports de Paris accueille Transavia,com France, une nouvelle compagnie à Paris
10-mai-07	Le nouveau satellite d'embarquement des terminaux 2E et 2F baptisé "La Galerie Parisienne"
09-mai-07	ADPi, filiale d'Aéroports de Paris, signe un contrat pour la conception d'une nouvelle tour de contrôle à Abu Dhabi
09-mai-07	Aéroports de Paris et Gulli lancent un nouveau concept d'aires de jeux dans les aéroports parisiens
07-mai-07	François Cangardel nommé Directeur de l'immobilier d'Aéroports de Paris
26-avr-07	Le Conseil d'Etat confirme la validité du Contrat de Régulation Economique
23-avr-07	Flash business meeting à Paris-Charles de Gaulle
19-avr-07	En exclusivité à Paris- Orly : la location du nouveau Piaggion MP3 à trois roues pour les passagers pressés
18-avr-07	ADPi, filiale d'Aéroports de Paris, se voit confier la conception du nouveau terminal de l'aéroport international d'Almaty (Kazakhstan)

17-avr-07	Trafic pour le mois de mars 2007
03-avr-07	Aéroports de Paris inaugure le nouveau métro automatique de Paris-Charles de Gaulle
30-mars-07	Aéroports de Paris lance le service Parking Premium à Paris-Orly
29-mars-07	Aéroports de Paris informe ses salariés et ses partenaires sur les bonnes pratiques environnementales
28-mars-07	Grève des contrôleurs aériens du 29 mars 2007 - conseils aux passagers
22-mars-07	Chiffre du jour : un passager chinois achète pour 23 000 euros - une vente record dans les boutiques Aéroports de Paris
20-mars-07	L'aéroport Paris-Charles de Gaulle accueille la compagnie aérienne "nouvelle génération" Vueling
16-mars-07	Trafic pour le mois de février 2007
15-mars-07	Résultats annuels 2006 d'Aéroports de Paris : Progression de tous les indicateurs opérationnels
12-mars-07	Le Terminal 1 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle habillé par l'artiste Petica
8-mars-07	Mouvements de grève à l'escale : pas d'impact sur le trafic de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle
8-mars-07	Aéroports de Paris : un projet de nouvelle organisation de l'Escale fondé sur le volontariat
1-mars-07	Aéroports de Paris débute les travaux du futur Terminal 2G destiné aux filiales régionales d'Air France
26-févr-07	Aéroports de Paris a cédé l'intégralité de sa participation dans BCIA pour un montant de 1.970,4 millions de dollars Hong Kong
21-févr-07	Aéroports de Paris, en partenariat avec L'Oréal et l'Unesco, rend hommage aux femmes œuvrant pour la recherche scientifique
16-févr-07	Trafic pour le mois de janvier 2007
15-févr-07	Aéroports de Paris se prépare pour accueillir 6,8 millions de passagers pour les vacances de février
14-févr-07	Croissance solide du chiffre d'affaires annuel 2006 : + 8,1 %
12-févr-07	Aéroports de Paris reçoit le Trophée d'Or au "Top Com Corporate Business 2007" pour sa campagne de publicité d'ouverture du capital
09-févr-07	Croissance record en 2006 du nombre d'emplois directs créés autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
07-févr-07	Florence Lenne nommée Directrice des commerces d'Aéroports de Paris
29-janv-07	Interdiction de fumer dans les aéroports : le groupe Aéroports de Paris met en application le nouveau décret
23-janv-07	Aéroports de Paris lance Parking Premium
18-janv-07	Trafic décembre 2006
10-janv-07	Aéroports de Paris : proposition tarifaire pour les redevances aéronautiques 2007

Le présent document de référence inclut tous les éléments du rapport financier annuel mentionné à l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier, ainsi qu'à l'article 222-3 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Les documents mentionnés à l'article 222-3 du règlement précité et les rubriques correspondantes du présent document de référence sont précisés ci-après.

1. **Comptes sociaux** : voir annexe 3 du présent document de référence.
2. **Comptes consolidés du Groupe Aéroports de Paris** : voir annexe 1 du présent document de référence.
3. **Rapport de gestion** :
 - analyse de la situation financière et du résultat : voir chapitres 9 et 10 du présent document de référence.
 - indications sur l'utilisation des instruments financiers par l'entreprise : voir les [notes 4.11 à 4.13, 5, 31 et 32 des comptes consolidés et les notes 2.10, e 3. des comptes sociaux.
 - description des principaux risques et incertitudes : voir sections 4.1 et 4.2 du présent document de référence.
 - éléments susceptibles d'avoir une influence sensible en cas d'offre publique : voir sections 14.1, 15.1, 16.1, 17.4, 18.1, 18.3, 21.1.2, 21.1.3, 21.1.4, 21.2.8 et 21.2.10 du présent document de référence.
4. **Déclaration des personnes physiques qui assument la responsabilité du rapport financier annuel** : voir chapitre 1 du présent document de référence.
5. **Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes sociaux** : voir annexe 4 du présent document de référence.
6. **Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés** : voir annexe 2 du présent document de référence.

