

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE 2012



 3950*

 aeroportsdeparis.fr



AÉROPORTS DE PARIS



AÉROPORTS DE PARIS

Société anonyme au capital de 296 881 806 euros
Siège social : 291 boulevard Raspail - 75014 Paris
552 016 628 RCS Paris

2012

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Des exemplaires du présent document de référence (le « document de référence et rapport financier annuel ») 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 (AMF) (www.amf-france.org).

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

- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2011, ainsi que le rapport des Commissaires aux comptes y afférent, figurant au chapitre 20 du document de référence d'Aéroports de Paris déposé auprès de l'AMF le 6 avril 2012 sous le numéro D.12-0297 (le « document de référence 2011 ») ;
- les comptes consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2010, ainsi que le rapport des Commissaires aux comptes y afférent, figurant au chapitre 20 du document de référence d'Aéroports de Paris déposé auprès de l'AMF le 21 avril 2011 sous le numéro D.11-0352 (le « document de référence 2010 ») ;
- l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour les exercices clos les 31 décembre 2010 et 2011 figurant respectivement au chapitre 9 des documents de référence 2010 et 2011 ;
- les rapports des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés au titre des exercices clos les 31 décembre 2010 et 2011 figurant en annexe 1 des documents de référence 2010 et 2011.



Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 26 avril 2013 sous le numéro D.13-0437, conformément à l'article 212-13 de son règlement général. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'AMF. Ce document a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires.

Sommaire

1	PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL <small>RFA</small>	5	9	EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT <small>RFA</small>	66
	Responsable du document de référence et du rapport financier annuel 2012	5		Chiffres clés	66
	Attestation du responsable	5		Faits marquants de l'exercice 2012	67
				Analyse des résultats 2012	69
2	CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES	6	10	TRÉSORERIE ET CAPITAUX <small>RFA</small>	74
	Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2012	6		Capitaux propres	74
	Commissaires aux comptes suppléants au titre de l'exercice 2012	6		Flux de trésorerie	74
				Financement	76
				Gestion des risques financiers	76
				Engagements du Groupe	76
3	INFORMATIONS FINANCIÈRES SÉLECTIONNÉES	7	11	RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES	77
	Compte de résultat consolidé résumé	7		Recherche et développement	77
	Bilan consolidé résumé	8		Marques, brevets et licences	77
	Flux de trésorerie consolidés résumés	8			
	Endettement financier	8			
4	FACTEURS DE RISQUES <small>RFA</small>	9	12	INFORMATIONS SUR LES TENDANCES	78
	Facteurs de risques	9		Événements postérieurs à la clôture	78
	Gestion des risques	14		Perspectives	78
5	INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ	16	13	PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE	79
	Informations	16		Objectifs sur la période 2011-2015	79
	Historique de la Société	16		Prévisions du Groupe en 2013	80
	Investissements	18		Rapport des Commissaires aux comptes sur les prévisions de bénéfice	80
6	APERÇU DES ACTIVITÉS	21	14	ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE	81
	Présentation de l'activité	21		Conseil d'administration <small>RFA</small>	81
	Présentation du marché	25		Renseignements personnels concernant les membres du conseil d'administration	94
	Description des plates-formes détenues ou gérées directement par Aéroports de Paris	30			
	Description des activités	39			
7	ORGANIGRAMME	63	15	RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS	95
	Organigramme simplifié du Groupe au 31 décembre 2012	63		Rémunération des mandataires sociaux <small>RFA</small>	95
				Rémunérations versées aux administrateurs	98
				Rémunérations versées aux censeurs	98
				Actions de la Société détenues par les administrateurs	98
				Rémunération des membres du comité exécutif	99
				Retraites et autres avantages	100
8	PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS	64			
	Propriétés immobilières et équipements	64			
	Contraintes environnementales	65			

16	FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	101		22	CONTRATS IMPORTANTS	240
	Fonctionnement des organes d'administration et de direction 	101		23	INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DÉCLARATIONS D'EXPERTS ET DÉCLARATIONS D'INTÉRÊTS	241
	Fonctionnement des comités associés au conseil d'administration	106		24	DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	242
	Régime de gouvernement d'entreprise – adhésion aux principes de gouvernance	109		25	INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	243
17	INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES	110		<hr style="border: 2px solid #0070C0;"/>		
	Informations sociales	111		A1	ANNEXE 1	244
	Indicateurs sociaux du Groupe	117			RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS	244
	Informations environnementales	118			Assemblée générale d'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012	244
	Informations sociétales	124			Conventions et engagements soumis à l'approbation de l'assemblée générale	244
	La politique de développement durable et de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) d'Aéroports de Paris	126		A2	ANNEXE 2	250
	Note méthodologique du reporting social, sociétal et environnemental	127			RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	250
18	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	129			Rapport du Président du conseil d'administration sur la composition du conseil et l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par Aéroports de Paris au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 (article L. 225-37 du Code de commerce)	250
	Actionnariat de la Société 	129		A3	ANNEXE 3	272
	Changement de contrôle de la Société 	130			RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	272
	Pactes d'actionnaires	130		A4	ANNEXE 4	273
19	OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS	132			RAPPORT FINANCIER ANNUEL	273
	Relations avec l'État et les autorités administratives	132			Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme 	
	Relations avec des apparentés	133				
20	INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS 	134				
	Comptes consolidés et annexes du groupe Aéroports de Paris au 31 décembre 2012	135				
	Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	199				
	Comptes sociaux et annexes d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2012	201				
	Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels	232				
	Informations financières <i>pro forma</i>	233				
	Informations financières intermédiaires	233				
	Politique de distribution des dividendes	233				
	Procédures judiciaires et d'arbitrage	233				
	Changement significatif de la situation financière ou commerciale depuis le 31 décembre 2012	234				
21	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES 	235				
	Informations concernant le capital social	235				
	Dispositions statutaires	238				

PERSONNES RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL



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

➔ RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2012

Augustin de Romanet, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris.

➔ ATTESTATION DU RESPONSABLE

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

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

J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes donnés 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 comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux figurant au chapitre 20 du présent document de référence. Ce rapport ne contient pas d'observations.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2011 ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux figurant au chapitre 20 du présent document de référence. Dans ce rapport, les contrôleurs légaux, sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, ont fait une observation attirant l'attention du lecteur sur la note 3.2 de l'annexe aux comptes consolidés qui expose un changement de méthode comptable relatif à la consolidation des entités contrôlées conjointement.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2010 ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux figurant au chapitre 20 du document de référence 2010. Ce rapport ne contient pas d'observations.

Les informations sur les prévisions de bénéfice du Groupe présentées dans le présent document de référence ont fait l'objet d'un rapport des contrôleurs légaux qui figure au chapitre 13 du présent document de référence.

Le Président-Directeur général

Augustin de Romanet

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



➔ COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES AU TITRE DE L'EXERCICE 2012

Ernst & Young et Autres, 1/2, place des Saisons, 92400 Courbevoie Paris-La Défense 1

Représenté par Jacques Pierres

KPMG SA, Immeuble le Palatin, 3 cours du Triangle, 92939 Paris-La Défense Cedex

Représenté par Philippe Arnaud

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

➔ COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLÉANTS AU TITRE DE L'EXERCICE 2012

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

Représenté par Gérard Delprat

Nommé le 28 mai 2009

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

Nommé le 28 mai 2009

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

INFORMATIONS FINANCIÈRES SÉLECTIONNÉES



COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ RÉSUMÉ	7
BILAN CONSOLIDÉ RÉSUMÉ	8
FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS RÉSUMÉS	8
ENDETTEMENT FINANCIER	8

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2012, le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010 ont été établis conformément au référentiel IFRS.

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

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

➔ COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ RÉSUMÉ

(en millions d'euros)	2012	2011	2010 pro forma ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires ⁽²⁾	2 640	2 502	2 480
EBITDA ⁽³⁾	1 017	972	922
Résultat opérationnel courant ⁽⁴⁾	645	607	557
Résultat opérationnel	642	652	557
Résultat net part du Groupe	341	348	300

(1) Une nouvelle présentation des comptes consolidés a été adoptée par Aéroports de Paris en 2011 qui consiste à consolider les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de mise en équivalence en l'application de l'option offerte par la norme IAS 31. Pour plus de renseignements, voir document de référence 2011.

(2) Produits des activités ordinaires.

(3) Résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.

(4) Résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants.

➔ BILAN CONSOLIDÉ RÉSUMÉ

(en millions d'euros)	2012	2011	2010 pro forma ⁽¹⁾
Actifs non courants	7 829	6 874	6 612
Actifs courants	1 554	1 981	1 640
TOTAL ACTIF	9 383	8 854	8 252
Capitaux propres	3 733	3 599	3 406
Passifs non courants	4 099	3 611	3 342
Passifs courants	1 551	1 644	1 502
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF	9 383	8 854	8 252

(1) Une nouvelle présentation des comptes consolidés a été adoptée par Aéroports de Paris en 2011 qui consiste à consolider les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de mise en équivalence en l'application de l'option offerte par la norme IAS 31. Pour plus de renseignements, voir document de référence 2011.

➔ FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS RÉSUMÉS

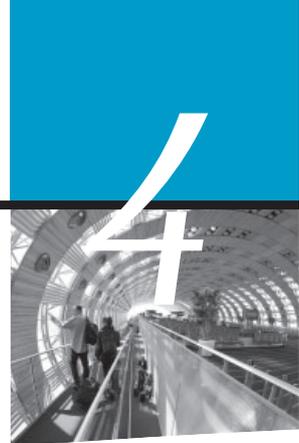
(en millions d'euros)	2012	2011	2010 pro forma ⁽¹⁾
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	915	860	774
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(1 424)	(610)	(466)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	197	61	(255)
Variation de la trésorerie	(312)	312	54
Trésorerie d'ouverture	1 108	796	741
Trésorerie de clôture	796	1 108	796

(1) Une nouvelle présentation des comptes consolidés a été adoptée par Aéroports de Paris en 2011 qui consiste à consolider les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de mise en équivalence en l'application de l'option offerte par la norme IAS 31. Pour plus de renseignements, voir document de référence 2011.

➔ ENDETTEMENT FINANCIER

(en millions d'euros)	2012	2011	2010 pro forma ⁽¹⁾
Dettes financières	3 914	3 461	3 138
Instruments financiers dérivés passif	39	27	26
Endettement financier brut	3 953	3 488	3 165
Instruments financiers dérivés actif	(154)	(148)	(125)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(797)	(1 134)	(803)
Endettement financier net	3 003	2 206	2 237
Dettes nettes/EBITDA	2,95	2,27	2,42
Gearing	0,80	0,61	0,66

(1) Une nouvelle présentation des comptes consolidés a été adoptée par Aéroports de Paris en 2011 qui consiste à consolider les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de mise en équivalence en l'application de l'option offerte par la norme IAS 31. Pour plus de renseignements, voir document de référence 2011.



FACTEURS DE RISQUES

FACTEURS DE RISQUES	9
Risques liés au transport aérien	9
Risques liés au caractère réglementé de l'activité	10
Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris	10
Risques financiers	12
Facteurs de dépendance	14
GESTION DES RISQUES	14
Politique de gestion des risques	14
Politique de souscription des polices d'assurance	14

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

FACTEURS DE RISQUES

Risques liés au transport aérien

Risques liés à la conjoncture économique

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

Risques liés aux crises sanitaires

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

Risques liés aux phénomènes naturels ou météorologiques exceptionnels

La survenance d'événements liés à des phénomènes naturels exceptionnels, tel que le nuage de cendres issu de l'éruption du volcan islandais en 2010, ou liés à la survenance de conditions météorologiques exceptionnelles, telles que des crues ou tempêtes majeures ou chutes de neige exceptionnelles, pourrait avoir un impact important sur l'activité de l'entreprise. Ces événements peuvent perturber le fonctionnement des infrastructures aéroportuaires de manière directe, en réduisant les capacités d'exploitation des installations voire en conduisant à leur fermeture temporaire. Ils peuvent aussi avoir un impact sur le fonctionnement des compagnies aériennes, des prestataires de services essentiels ou des réseaux névralgiques nécessaires au fonctionnement de l'entreprise (électricité, eau, routes, carburants...), ayant alors un impact indirect sur les capacités de fonctionnement des installations de l'entreprise.

Risques liés aux crises géopolitiques, aux menaces ou attentats terroristes

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

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

De même, les évolutions politiques dans certains pays peuvent amener les passagers à différer leurs déplacements et les compagnies aériennes à interrompre les dessertes concernées de façon plus ou moins durable comme ce fut un temps le cas lors des révolutions du « printemps arabe » en 2011.

Risques liés aux contraintes environnementales

Les activités de transport aérien sont soumises à une réglementation environnementale stricte ⁽¹⁾, notamment en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de protection des eaux et de gestion des déchets. Le renforcement des différentes réglementations pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour Aéroports de Paris afin de se mettre en conformité avec ces évolutions réglementaires, ou imposer de nouvelles restrictions d'utilisation d'équipements ou d'installations.

Risques liés au caractère réglementé de l'activité

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

Risques liés à la régulation économique

Le deuxième contrat pluriannuel (le « contrat de régulation économique » ou « CRE ») fixant le plafond d'évolution des redevances aéroportuaires pour la période 2011-2015 a été signé le 23 juillet 2010 par Aéroports de Paris et l'État. Ce plafond tient compte notamment de prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité de service. Si la réglementation en vigueur prévoit que l'exploitant d'aéroports reçoit sur le périmètre régulé une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital, Aéroports de Paris ne peut cependant donner aucune assurance quant aux taux de redevances que l'État l'autorisera à appliquer au-delà de 2015. En outre, en cas de circonstances induisant un bouleversement de l'économie du contrat, le CRE pourrait être révisé ou il pourrait y être mis fin de manière anticipée. De surcroît, certaines décisions en matière tarifaire ont fait ou sont susceptibles de faire l'objet de recours en annulation qui, en cas de succès ou de confirmation, pourraient avoir, au moins temporairement, un impact défavorable sur les résultats du Groupe ⁽²⁾.

(1) Voir également le paragraphe du chapitre 17 « Informations environnementales ».

(2) Voir également le paragraphe du chapitre 20 « Procédures judiciaires ou d'arbitrage ».

(3) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Attribution des créneaux horaires ».

(4) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Sûreté ».

(5) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Législation en termes de sécurité aéroportuaire ».

(6) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Concurrence ».

Risques liés à l'attribution des créneaux horaires aériens

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

Risques liés aux obligations en matière de sûreté et de sécurité

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

Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris

Risques liés à l'environnement concurrentiel

Aéroports de Paris, et plus particulièrement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dont 31,4 % du trafic est en correspondance en 2012, est en concurrence avec les autres grands aéroports européens spécialisés dans les plates-formes de correspondance (*hub*). Cette concurrence pourrait se renforcer à travers le développement de nouvelles plates-formes de *hub* majeures, en particulier au Moyen-Orient. Aéroports de Paris est également en concurrence avec les grands aéroports européens pour l'accueil des liaisons intercontinentales.

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

Les compagnies aériennes à bas coût (*low-cost*) sont devenues des acteurs importants du transport aérien en Europe. Aéroports de Paris, dont le trafic des compagnies *low-cost* représente 13,7 % du trafic total en 2012, est en concurrence pour leur accueil avec des aéroports desservant l'Île-de-France qui ne sont pas gérés par Aéroports de Paris ⁽⁶⁾.

Risques liés à la structure du portefeuille clients

Le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam, est le premier client d'Aéroports de Paris. En 2012, il a représenté environ 25 % du chiffre d'affaires du Groupe et 50,9 % du trafic de passagers sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Un changement dans sa stratégie, notamment dans l'organisation de son réseau autour d'une ou plusieurs plates-formes de correspondance (*hub*), la fermeture ou la délocalisation de certaines de ses lignes, des difficultés financières ou une dégradation de la qualité de ses services auraient, au moins à court terme, un impact significatif sur les activités et la situation financière du Groupe. De surcroît, les passagers du groupe Air France-KLM et de l'alliance SkyTeam représentent une part importante des autres revenus du Groupe, tels que les recettes commerciales. Un changement significatif dans la typologie de leurs passagers pourrait également avoir un impact négatif sur les revenus aéronautiques et commerciaux du Groupe.

Risques liés aux investissements

Aéroports de Paris s'est engagé dans des investissements importants, notamment dans le cadre du programme d'investissements 2006-2010 associé au premier CRE⁽¹⁾. De nouveaux investissements significatifs sont également prévus dans le cadre du CRE 2011-2015 signé en 2010. Compte tenu de la durée que requièrent la construction et la mise en service d'infrastructures complexes, les investissements doivent être planifiés plusieurs années avant la mise en service de l'installation correspondante. Pour une nouvelle aérogare, on estime par exemple qu'il faut entre quatre et six ans entre le démarrage des études et la mise en service. La longueur du cycle d'investissement fait peser des risques sur le retour attendu des investissements passés ou futurs, notamment si la croissance du trafic aérien s'avérait ralentie par rapport aux hypothèses retenues lors de la planification, ou si les stratégies des compagnies aériennes en termes de calendrier de livraison ou de type d'avions venaient à évoluer significativement.

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

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

Risques liés aux activités d'exploitant d'aéroport

Aéroports de Paris est soumis à un certain nombre d'obligations destinées soit à protéger le public accueilli sur ses plates-formes soit à réduire tout risque d'accident ou d'incident sur ses plates-formes. À ce titre, on peut

notamment distinguer cinq catégories d'obligations et en conséquence de risques auxquels est confrontée la Société :

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

Risques liés à l'activité commerciale

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

Risques liés à l'activité immobilière

Une fragilisation du marché de l'immobilier pourrait avoir un impact négatif sur la baisse de la demande locative ou la valeur de ses actifs immobiliers. Cependant, en raison de sa spécificité, l'immobilier aéroportuaire est

(1) Voir également le paragraphe du chapitre 5 « Investissements ».

moins sensible aux fluctuations de la demande que l'ensemble du marché immobilier. Enfin, les actifs immobiliers de la Société sont concentrés dans des zones limitées de la région parisienne sur des sites particuliers, au sein d'un même secteur locatif, et sont donc soumis aux variations propres à ces marchés spécifiques.

Risques liés au développement des activités internationales

Aéroports de Paris réalise une partie de ses activités à l'étranger par l'intermédiaire de ses filiales et de ses participations, au premier rang desquelles ADPI, ADPM, TAV Airports⁽¹⁾ et TAV Construction⁽¹⁾. Ces activités exposent le Groupe aux risques inhérents aux opérations internationales, notamment les risques liés à l'exposition aux phénomènes naturels exceptionnels, aux différences d'environnement réglementaire, législatif, fiscal ou de droit du travail, les risques liés aux limitations concernant le rapatriement des bénéfices, aux variations des taux de change, les risques liés aux changements politiques ou économiques, et enfin les risques que les prises de participation réalisées ou envisagées à l'international n'atteignent pas leurs objectifs de rentabilité.

En janvier 2013, le Gouvernement turc a annoncé officiellement le lancement d'un appel d'offres en vue de la construction et de la gestion du 3^e aéroport d'Istanbul. Par ailleurs, TAV Airports et TAV Istanbul (détenue à 100 % par TAV Airports), cette dernière étant titulaire du contrat de bail relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk jusqu'au 2 janvier 2021, ont été officiellement informées par l'autorité de l'Aviation Civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) que TAV Istanbul sera indemnisée du manque à gagner qu'elle pourrait subir entre la date d'ouverture de ce nouvel aéroport et la date de fin du contrat de bail actuel. En fonction de l'issue de cette procédure d'indemnisation, un impact défavorable sur le retour sur investissement escompté lors de l'acquisition de TAV Airports pourrait apparaître.

Risques liés à l'alliance avec Schiphol Group

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont créé un partenariat industriel accompagné d'une participation croisée de 8 %⁽²⁾. La cession de la participation d'Aéroports de Paris dans le capital de Schiphol Group est encadrée par des règles de sortie spécifiques qui font que cette participation n'est pas directement liquide⁽³⁾. De surcroît, s'il était mis prématurément un terme à l'alliance, les bénéfices escomptés de l'alliance, et notamment les synergies, pourraient ne pas être intégralement réalisés. Enfin, Aéroports de Paris ne peut donner aucune assurance quant au succès de l'alliance industrielle et capitalistique et des bénéfices attendus.

Risques financiers

Outre les instruments dérivés, les principaux passifs financiers du Groupe sont constitués d'emprunts et de découverts bancaires, d'obligations, de dettes de location financement, de dettes fournisseurs et de contrats de locations. L'objectif principal de ces passifs financiers est de financer les activités opérationnelles du Groupe. Le Groupe détient par ailleurs des actifs financiers tels que des créances clients, de la trésorerie et des dépôts à court terme qui sont générés directement par ses activités.

Le Groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des swaps de taux d'intérêt. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt liés au financement du Groupe.

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

Risque de crédit

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

Clients et autres débiteurs

La politique du Groupe est de vérifier la santé financière de tous les clients qui souhaitent obtenir des conditions de paiement à crédit. À l'exception des conventions signées avec l'État et les filiales détenues à 100 %, les contrats passés entre Aéroports de Paris et ses clients comportent généralement des clauses de garantie (chèque de dépôt, caution bancaire, garantie bancaire à première demande, etc.). De surcroît, les soldes clients font l'objet d'un suivi permanent. Par conséquent, l'exposition du Groupe aux créances irrécouvrables est peu significative.

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

Les éléments quantitatifs concernant les créances commerciales ainsi que l'antériorité des créances courantes sont précisés en note 31.3.4 des annexes aux comptes consolidés⁽⁴⁾.

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

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 court terme. 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.

(1) Voir également les notes 18 et 41 de l'annexe aux comptes consolidés située au chapitre 20.

(2) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Partenariat avec Schiphol Group ».

(3) Voir également le paragraphe du chapitre 21 « Éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique ».

(4) Voir chapitre 20.

Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2012, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et ADPM au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan (voir note 37 des comptes consolidés) ⁽¹⁾.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance. L'échéancier des passifs financiers est présenté en note 31.3.3 des comptes consolidés ⁽¹⁾.

Aéroports de Paris est noté A+ par Standard & Poor's depuis mars 2010, contre AA- auparavant. En date du 28 mars 2013, Standard & Poor's a confirmé le rating A+ (perspective négative). La perspective négative reflète notamment le risque de dégradation de la notation souveraine de la France.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie.

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

S'agissant des emprunts obligataires émis avant 2008, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette.

Pour les emprunts contractés auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernés notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris à un niveau inférieur ou égal à A ⁽²⁾ par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement).

Les emprunts obligataires émis depuis 2008 disposent qu'en cas de changement de contrôle de la Société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle, chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

Au 31 décembre 2012, Aéroports de Paris ne dispose d'aucun programme d'*Euro Medium Term Note* (EMTN), ni de billets de trésorerie.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a signé, en date du 30 juin 2010, une convention de crédit d'une durée de trois ans et d'un montant de 400 millions d'euros en remplacement des trois précédentes lignes de crédit confirmé pour un montant total de 400 millions d'euros échues en 2010. Depuis sa mise en place, cette ligne de crédit n'a pas été utilisée.

(1) Voir chapitre 20.

(2) La procédure de concertation ouverte avec la BEI en mars 2010 suite au changement de note par Standard & Poor's s'est terminée fin juillet 2010 par la signature d'un avenant aux contrats de prêt augmentant le coût moyen des prêts de 1,5 point de base, modifiant le seuil de dégradation de la notation à A ou en dessous et introduisant une clause d'annulation de l'augmentation en cas de remontée de la notation à un niveau supérieure à A+.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité/risque. Les analyses de sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées en note 31.3 des comptes consolidés ⁽¹⁾.

Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement.

Au cours de la période, Aéroports de Paris a procédé :

- au remboursement de son emprunt obligataire 5,25 % 2001-2012 arrivé à échéance le 25 mars 2012 d'une valeur nominale de 334 millions d'euros ;
- à l'émission, d'un emprunt obligataire à 7 ans d'un montant de 300 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 2,375 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2019 ; et
- à l'émission d'un emprunt obligataire à 12 ans d'un montant de 500 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 3,125 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2024.

La dette au 31 décembre 2012, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 3 824 millions d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires.

Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché.

La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (*swaps*).

L'exposition au risque de taux d'intérêt d'Aéroports de Paris provient essentiellement de son endettement financier, et dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50 % à 100 % de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des *swaps* de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces *swaps* sont affectés à la couverture des emprunts.

Au 31 décembre 2012, après prise en compte des *swaps* de taux d'intérêt, environ 83 % de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (69 % à fin 2011).

Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change (voir note 31.3.2 des comptes consolidés) ⁽¹⁾.

Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats Arabes Unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change du dollar américain et des monnaies qui y sont liées par une parité fixe, le Groupe a mis en place, au niveau de sa filiale ADPI, une politique de couverture consistant à :

- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;
- procéder à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

➔ GESTION DES RISQUES

Politique de gestion des risques

Aéroports de Paris applique les dispositions du cadre de référence portant sur les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques publié par l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) en 2007 et actualisé en juillet 2010, complété de son guide d'application (vote du conseil d'administration du 11 mars 2009).

Pour Aéroports de Paris, les dispositifs de management des risques et de contrôle interne constituent une démarche globale animée et coordonnée par la Direction de la sûreté et du management des risques et la Direction de l'audit et du contrôle interne.

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

Le comité d'audit du Groupe a pour responsabilité de procéder à un examen, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'audit interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au comité d'audit.

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

Facteurs de dépendance

Clients

Le chiffre d'affaires généré par les sociétés du groupe Air France-KLM a représenté environ 25 % du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris au titre de l'année 2012.

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.

Politique de souscription des polices d'assurance

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

Responsabilité civile

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

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

Dommmages aux biens et risques de construction

Aéroports de Paris a souscrit une police d'assurance dommages qui garantit les biens immobiliers et mobiliers dont la Société est propriétaire ou dont elle a la garde notamment contre les risques d'incendie, d'explosion, de foudre, de tempête, de dommages électriques, de catastrophes naturelles et d'actes de terrorisme. Le contrat comporte un volet pertes d'exploitation. Le montant des garanties principales est fixé à 1 000 millions d'euros par sinistre.

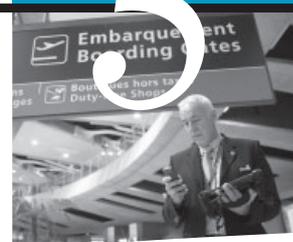
Outre la police précitée qui présente un caractère général, la Société a également souscrit des polices particulières en vue de garantir les conséquences de dommages ciblés pouvant affecter certains biens précis comme l'ensemble « Roissy-pôle-Le Dôme », ou l'interconnexion entre les gares TGV et RER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

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

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

Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société

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



INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ

INFORMATIONS	16
HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ	16
INVESTISSEMENTS	18
Investissements réalisés par le Groupe au cours des trois derniers exercices	18
Programme d'investissements du périmètre régulé entre 2011 et 2015	19
Engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations	20

→ INFORMATIONS

Dénomination sociale

Aéroports de Paris.

Forme juridique

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

Siège social

291, boulevard Raspail, 75014 Paris

Téléphone : + 33 1 43 35 70 00

Registre du commerce et des sociétés

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

Code APE : 5223 Z.

Date de constitution et durée

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

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

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

Législation

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

→ HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ

1923

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

1945

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

1946

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

1954

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

1961

Inauguration d'Orly Sud.

1971

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

1974

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

1981-2003

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

1989

Aéroport de Paris devient Aéroports de Paris.

1994

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

1998-1999

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

1995

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

1997-2000

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

2003

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

2005

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

Transformation d'Aéroports de Paris en société anonyme.

2006

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

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

2007

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

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

Juin : ouverture du satellite 3, salle d'embarquement des terminaux 2E et 2F de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

2008

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

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

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

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

2009

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

2010

Juillet : signature du contrat de régulation économique (CRE) qui fixe sur la période 2011-2015 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.

2011

Juin : création de la co-entreprise Média Aéroports de Paris en partenariat avec JCDecaux pour l'exploitation et la commercialisation des dispositifs publicitaires sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

août : création de la co-entreprise Relay@ADP en partenariat avec Lagardère Services pour l'exploitation de boutiques de presse, de livres, de boissons et sandwiches et de souvenirs.

Décembre : cession de 80 % du capital social des sociétés du Groupe Alyzia exerçant des activités d'assistance en escale à Groupe 3S. Fusion des co-entreprises Duty Free Paris et de la Société de Distribution Aéroportuaire.

2012

Mars : ouverture de la liaison entre les terminaux 2A et 2C de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Mai : acquisition de 38 % du capital de TAV Airports (opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie qui opère sur 12 aéroports dans 6 pays, dont l'aéroport d'Istanbul Atatürk) et de 49 % du capital de TAV Construction (entreprise de bâtiments et travaux publics spécialisée dans la réalisation de projets aéroportuaires).

Juin : ouverture du satellite 4, nouvelle salle d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Novembre : Création de Hub One, une marque commerciale commune regroupant les activités de Hub télécom et Nomadadvance, le leader français dans le domaine des solutions de mobilité et de traçabilité pour les professionnels, acquis en août 2012 par Hub télécom.

➔ INVESTISSEMENTS

Investissements réalisés par le Groupe au cours des trois derniers exercices

(en millions d'euros)	2012	2011	2010 pro forma ⁽¹⁾
Investissements de capacité	191	287	228
Investissements de restructuration	66	40	17
Rénovation et qualité	180	195	158
Développement immobilier	61	49	11
Sûreté	64	47	38
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	83	63	42
Autres	1	4	3
Investissements corporels et incorporels, dont	647	687	496
<i>Investissements réalisés par ADP SA</i>	<i>616</i>	<i>657</i>	<i>482</i>
<i>Investissements réalisés par les filiales d'ADP</i>	<i>31</i>	<i>30</i>	<i>14</i>

En 2012, les investissements corporels et incorporels réalisés par le Groupe se sont élevés à 647 millions d'euros dont 616 pour la maison mère (657 millions d'euros en 2011). Sur la même période, les filiales ont investi 31 millions d'euros (30 millions d'euros en 2011).

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

- l'achèvement des travaux de construction du satellite 4 ;
- la mise en service du bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C ;
- la poursuite de la mise en place de l'IFU entre les terminaux E et F par la création d'une galerie de liaison et entre le terminal 2F et le satellite 3 ;
- la centralisation des postes d'inspection filtrage du terminal 2F ;
- la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1 avec en particulier la rénovation du satellite 5 ;
- le démarrage de la reconfiguration du seuil 08L du doublet sud de la plate-forme ;
- la montée en puissance des travaux de rénovation et d'extension de la capacité des anciens trieurs à bagages ;
- l'acquisition d'engins de déneigement.

Sur la plate-forme de Paris-Orly, les investissements ont porté principalement sur les travaux préparatoires à l'extension du terminal sud, sur la sécurisation électrique de la plate-forme et sur la fin des travaux d'aménagement permettant l'accueil du tramway.

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

Les seuls investissements ayant fait l'objet d'engagements fermes d'Aéroports de Paris sont les investissements décrits dans le contrat de régulation économique 2011-2015, au titre du périmètre régulé.

Les investissements du périmètre régulé n'incluent pas les investissements du Groupe relatifs à la sûreté, les opérations de diversification immobilière et les activités commerciales, ni les investissements réalisés par les filiales du Groupe, notamment les prises de participations en dehors des plates-formes parisiennes. Depuis le 1^{er} janvier 2011 ⁽²⁾, le périmètre régulé n'inclut plus non plus les opérations de diversification immobilière et les activités commerciales et de services.

(1) Pour plus de renseignements, voir document de référence 2011.

(2) Arrêté du 17 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes.

Programme d'investissements du périmètre régulé entre 2011 et 2015

Le programme d'investissements de la société Aéroports de Paris pour la période 2011-2015 ⁽¹⁾ s'élève à 2 736 millions d'euros dont 2 076 millions d'euros sur le périmètre régulé.

Le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé se détaille comme suit :

(en millions d'euros 2013 à compter de 2013)	2011 réalisé	2012 réalisé	2013 prévisionnel	2014 prévisionnel	2015 prévisionnel	2011-2015
Investissements de capacité	256	167	101	119	91	734
Paris-Charles de Gaulle	244	164	66	70	60	604
Paris-Orly	12	2	34	49	32	129
Paris-Le Bourget	1	0	0	0	0	1
Investissements de restructuration	36	56	53	63	70	278
Paris-Charles de Gaulle	34	53	51	61	69	269
Paris-Orly	1	3	2	2	1	9
Investissements courants	123	109	116	105	85	538
Plates-formes	105	87	94	88	64	438
Immobilier	2	4	4	2	5	16
Autres	17	18	19	16	16	84
Développement immobilier	21	22	7	17	10	77
Enveloppes dédiées	51	62	51	27	31	222
Qualité de service	42	48	41	21	25	177
Développement durable	9	14	10	6	6	45
Frais d'étude et de surveillance travaux	53	69	35	36	35	228
TOTAL	539	485	363	367	322	2 076

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

Dans le cadre du CRE 2011-2015, le programme prévisionnel d'investissements du périmètre régulé pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle s'élève à 873 millions d'euros (investissements de capacité et de restructuration). Il inclut notamment :

- la construction du satellite 4, salle d'embarquement du terminal E entièrement consacrée au trafic international. Elle dispose de 4 900 m² dédiés aux boutiques et de 1 100 m² de bars et restaurants. Le coût total ⁽²⁾ du projet est de 580 millions d'euros, hors sûreté et hors système de tri des bagages, et la capacité est de 7,8 millions de passagers par an. Sa mise en service a eu lieu en juin 2012 ;
- la construction d'un bâtiment central entre les terminaux A et C permettant de regrouper les contrôles de sécurité et de police, de créer une zone de commerces unique, d'unifier les salles d'embarquement, d'augmenter les surfaces de salon et de regrouper les correspondances

et de permettre la mise en place de l'inspection filtrage unique. Il dispose de 2 300 m² aux boutiques, bars et restaurants. Le coût total ⁽²⁾ du projet est de 70 millions d'euros hors sûreté. Sa mise en service a eu lieu en mars 2012 ;

- la réhabilitation totale du terminal 2B permettant de porter sa capacité totale à 6,5 millions de passagers par an (5,4 millions actuellement) ;
- l'optimisation des circuits de correspondance avec la création de circuits dédiés aux passagers en correspondance au sein du hub de Paris-Charles de Gaulle (Terminal 2) avec en particulier la construction d'une galerie de liaison entre les terminaux 2E et 2F ;
- et la poursuite de la réhabilitation des satellites de l'aérogare 1.

Par ailleurs, il est prévu de dédier des moyens importants à la robustesse de fonctionnement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et à des opérations ciblées de satisfaction clients et de développement durable.

(1) Approuvé par le conseil d'administration du 20 décembre 2012.

(2) Montant total investi par la société Aéroports de Paris sur toute la période du projet.

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

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

Dans le cadre du CRE 2011-2015, le programme prévisionnel d'investissements du périmètre régulé de la plate-forme de Paris-Orly s'élève à 138 millions d'euros (investissements de capacité et investissements de restructuration). Il prévoit notamment les travaux préalables du projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly (projet intitulé « Paris-Orly, un nouvel envol » qui portent principalement sur le réaménagement des abords des terminaux et des accès aux parkings, la construction d'une nouvelle salle d'embarquement dédiée aux vols internationaux et le début de la construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Ouest et Sud existants (livraison prévue entre 2018 et 2020). Après la réalisation de l'ensemble de ces investissements, la capacité annuelle de l'aéroport de Paris-Orly sera portée à 32 millions de passagers pour un trafic de 27 millions actuellement. À ce stade, le montant total prévisionnel des investissements sur toute la période est évalué à environ 440 millions d'euros (euros 2013 hors sûreté) dont 150 millions d'euros sur la période 2013-2015.

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

Revue du programme d'investissements prévisionnel

Le montant total du programme d'investissements prévisionnel de la société Aéroports de Paris (périmètre régulé et non régulé) prévu initialement dans le cadre du contrat de régulation économique couvrant les années 2011 à 2015 était de 2 536 millions d'euros (en euros 2013). À ce jour, le montant du programme d'investissement prévisionnel (périmètre régulé et non régulé) s'élève à 2 736 millions d'euros (en euros 2013) soit 200 millions d'euros de plus que le montant initialement prévu. Cette différence s'explique notamment par les travaux préalables au projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly et le renforcement du plan de lutte contre les épisodes neigeux.

Aéroports de Paris a engagé, début 2013, une revue du programme d'investissements prévisionnel avec l'ambition de revenir à fin 2015 au montant initial. À ce stade, ces travaux sont toujours en cours.

Engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations

Les engagements contractuels d'acquisition d'immobilisations s'élèvent à 161 millions d'euros au 31 décembre 2012 : 54 millions d'euros pour les investissements de capacités, 22 millions d'euros pour les investissements de restructuration, 49 millions d'euros pour les investissements de rénovation et de qualité, 7 millions d'euros pour le développement immobilier, 11 millions d'euros pour les investissements de sûreté et 18 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance des travaux.



APERÇU DES ACTIVITÉS

PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	21
Description générale	21
Atouts du Groupe	22
Stratégie	23
PRÉSENTATION DU MARCHÉ	25
Fonctionnement d'un aéroport	25
Trafic de passagers	26
Trafic de fret	28
Concurrence	29
Facteurs de dépendance	29
DESCRIPTION DES PLATES-FORMES DÉTENUES OU GÉRÉES DIRECTEMENT PAR AÉROPORTS DE PARIS	30
Paris-Charles de Gaulle	31
Paris-Orly	35
Paris-Le Bourget	37
Aérodromes d'aviation générale	38
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	39
Activités aéronautiques	39
Commerces et services	45
Immobilier	49
Participations aéroportuaires	54
Autres activités	57
Activité d'assistance en escale	59
Environnement législatif et réglementaire	59

➔ PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

Description générale

Porte d'entrée de la France qui est la première destination touristique mondiale, Aéroports de Paris est un point de connexion majeur pour le transport aérien international. Sa localisation géographique, ses infrastructures de premier plan, sa compétitivité et son modèle économique solide, le positionnent idéalement pour profiter de la croissance économique mondiale attendue à moyen et long terme et notamment de celle des pays émergents.

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), 10 plates-formes d'aviation générale et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Sur les trois principales plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations performantes et leur offre une gamme de services adaptée à

leurs besoins. Elles accueillent la plupart des grandes compagnies aériennes internationales, dont celles appartenant aux trois grandes alliances SkyTeam, Star Alliance et oneworld. Aéroports de Paris a compté en 2012 près de 167 compagnies aériennes clientes ⁽¹⁾ et environ 360 villes ont été desservies à partir des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Le groupe Aéroports de Paris figure parmi les principaux groupes aéroportuaires mondiaux notamment depuis sa prise de participation dans TAV Airports (qui opère sur 12 aéroports dont notamment celui d'Istanbul Atatürk), avec 37 aéroports sous gestion et près de 200 millions de passagers accueillis.

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

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

Éléments financiers simplifiés

(en millions d'euros)	2012		2011 <i>pro forma</i> ⁽¹⁾	
	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel courant
Activités aéronautiques	1 581	83	1 505	125
Commerces et services	902	412	841	375
Immobilier	253	110	241	88
Participations aéroportuaires	14	29	12	13
Autres activités	246	11	244	5
Éliminations intersegments	(355)	-	(340)	-
TOTAL	2 640	645	2 502	607

(1) Voir le paragraphe du chapitre 9 « Nouvelle présentation des comptes consolidés » concernant l'impact de la création du segment « Participations aéroportuaires ».

Atouts du Groupe

Un positionnement géographique unique en Europe

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

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

Trois plates-formes complémentaires

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

Une infrastructure adaptée à la croissance future du trafic

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

Une desserte multimodale

Aéroports de Paris est au centre d'un réseau de routes (autoroutes A1, A3, A104) et de connexions ferroviaires (une gare TGV et deux gares RER pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, RER et Orlyval pour l'aéroport de Paris-Orly).

(1) Source : Air France-KLM.

Plusieurs projets sont actuellement en cours ou à l'étude afin d'améliorer la desserte des deux plateformes :

À Paris-Charles de Gaulle :

- l'État a engagé une réflexion avec plusieurs entreprises, dont Aéroports de Paris, quant à la réalisation d'un projet de liaison ferroviaire directe entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le centre de Paris ;
- le projet du « Nouveau Grand Paris » prévoit que l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle soit relié à Saint-Denis Pleyel par la ligne 17 d'ici à 2030.

À Paris-Orly :

- le projet du « Nouveau Grand Paris » prévoit que l'aéroport de Paris-Orly soit desservi par deux nouvelles lignes (18-reliant Paris-Orly au plateau de Saclay et à Versailles puis Nanterre et le prolongement de la ligne 14-reliant Paris-Orly à la Gare de Lyon puis à Saint-Denis Pleyel) d'ici à 2030. Par ailleurs, les travaux en cours de la ligne 7 du tramway devraient permettre dès la fin 2013 de relier directement l'aéroport et le futur quartier d'affaires « Cœur d'Orly » à la ligne 7 du métro parisien ;
- dans le cadre du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse, une gare TGV pourrait également être créée à plus long terme.

Des clients variés

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

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

Un hub puissant

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

Des réserves foncières importantes

Le Groupe dispose de 416 hectares de réserves foncières dédiées aux futurs développements immobiliers sur ses plates-formes ⁽¹⁾.

Un environnement législatif clair et modernisé

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

Le contrat de régulation économique signé en 2010 entre l'État et Aéroports de Paris couvrant la période tarifaire 2011-2015 offre une visibilité et une stabilité nécessaires à l'activité aéroportuaire. Selon ce contrat, Aéroports de Paris est autorisé à augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires principales et de certaines redevances aéroportuaires accessoires dans la limite d'un plafond fixé. Les évolutions tarifaires sont associées à la réalisation d'un programme d'investissements et à des engagements de qualité de service. Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis ⁽²⁾.

TAV Airports, un relais de croissance

L'acquisition de 38 % du capital de TAV Airports en mai 2012 représente, pour Aéroports de Paris, un relais de croissance qui a eu un impact positif dès 2012. Le groupe TAV Airports, dont les activités sont principalement situées en Turquie, bénéficie du fort développement économique de la région et du dynamisme de la compagnie aérienne Turkish Airlines. En 2012, grâce à une croissance annuelle du trafic passagers de 36 %, l'EBITDA du groupe TAV Airports a cru de 29,2 % à 332 millions d'euros et le résultat net a été multiplié par 2,3 à 124 millions d'euros. Le groupe TAV Airports anticipe par ailleurs pour 2013 une croissance de son trafic et de son EBITDA comprise respectivement entre 14 et 16 % et 17 et 19 %. La position géographique exceptionnelle d'Istanbul confère à la Turquie le plus fort potentiel de croissance de trafic en Europe avec une croissance annuelle moyenne estimée à 11 % entre 2009 et 2023 ⁽³⁾.

Stratégie

En s'appuyant sur son potentiel de développement aéroportuaire en Europe, le Groupe a l'ambition de devenir, grâce aux femmes et aux hommes d'Aéroports de Paris, le groupe aéroportuaire européen de référence en matière de satisfaction clients, de performances économiques et de développement durable.

Sa stratégie s'articule autour des dix grands axes suivants.

Satisfaction clients : figurer parmi les meilleures références européennes

Accroître la qualité de service pour les passagers et les compagnies aériennes est un atout essentiel de la compétitivité aéroportuaire actuelle et future, faisant de l'amélioration de la satisfaction clients un impératif stratégique. L'objectif du Groupe est de devenir l'une des références européennes reconnues dans ce domaine d'ici 3 à 5 ans.

(1) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Immobilier ».

(2) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ».

(3) Source : Ministère turc des Transports.

(4) Pour plus de renseignements voir chapitre 13 « Prévisions de bénéfice ».

(5) Pour plus de renseignements voir paragraphe du chapitre 5 intitulé « Investissements ».

La priorité principale du CRE 2006-2010 a porté sur l'ouverture de nouvelles installations permettant d'accompagner la demande des compagnies aériennes tout en améliorant la qualité de l'offre, notamment par l'accroissement des taux de contact. Toutefois, si Aéroports de Paris a engagé sur la période du contrat de régulation économique 2006-2010 un net redressement en matière de satisfaction clients, sa position reste néanmoins insuffisante dans les comparaisons internationales. C'est pourquoi Aéroports de Paris a décidé, de faire de la qualité de service et de la satisfaction clients l'axe majeur de progrès du CRE 2011-2015.

Pour le CRE 2011-2015, Aéroports de Paris a souhaité s'engager sur des objectifs ambitieux de qualité de service assortis d'incitations financières ⁽²⁾ en donnant la priorité à des opérations de rénovation des terminaux les plus anciens, de manière à réaliser un saut qualitatif important et réduire la forte disparité de perception d'un terminal à l'autre. Le très bon niveau de qualité perçue dans les terminaux les plus récents montre en effet que la qualité et la modernité des infrastructures constituent un levier majeur de la satisfaction.

Aéroports de Paris a également décidé de structurer son organisation en créant, en 2008, une direction de la Satisfaction Clients à laquelle est confié le pilotage d'un vaste projet transverse d'entreprise, dite « Démarche Satisfaction Clients ».

Salariés : favoriser le développement professionnel et un juste retour à hauteur de la participation aux performances du Groupe

L'ambition du Groupe s'appuie sur les compétences collectives et sur la qualité, le savoir-faire, l'engagement et la motivation du personnel. La politique des ressources humaines d'Aéroports de Paris anticipe, propose et accompagne les mutations de l'emploi en conservant l'équilibre social de l'entreprise. Le Groupe entend poursuivre la démarche de dialogue social et à renforcer l'adhésion des salariés.

Actionnaires : poursuivre l'amélioration des performances économiques et de création de valeur

La modification du périmètre régulé qui a eu lieu au 1^{er} janvier 2011 représente pour Aéroports de Paris une double incitation à développer le trafic. En effet, l'entreprise est incitée d'une part à améliorer progressivement la rentabilité du périmètre régulé, avec un objectif d'atteindre un retour sur les capitaux employés compris entre 3,8 % et 4,3 % d'ici à 2015 ⁽⁴⁾. D'autre part, elle est incitée à développer les activités non régulées (activités commerciales et immobilier de diversification) puisque leur rentabilité reste acquise à l'entreprise. Aéroports de Paris se fixe pour objectif d'atteindre en 2015 un EBITDA consolidé en hausse de 25 % à 35 % par rapport à 2009 ⁽⁵⁾.

Activités aéronautiques : accompagner la croissance des compagnies aériennes et renforcer le hub de Paris-Charles de Gaulle

Avec l'ouverture du satellite 4 en juin 2012, Paris-Charles de Gaulle a les capacités d'accueillir le trafic supplémentaire attendu d'ici à 2023 voire 2024 (sur la base d'une hypothèse de croissance du trafic passager comprise entre + 1,9 % et 2,9 % en moyenne par an sur la période 2011-2015).

Sur la période 2011-2015, la société Aéroports de Paris prévoit d'investir environ 2,7 milliards d'euros ⁽¹⁾ pour augmenter ses capacités d'accueil et sa qualité de service en aéroports, poursuivre le développement de ses commerces et de son parc immobilier.

Enfin, Aéroports de Paris s'est engagé avec les compagnies aériennes dans une collaboration plus efficace pour satisfaire les clients communs. De nombreuses actions ont été menées en vue d'améliorer aussi bien la qualité des infrastructures que les services offerts aux compagnies. L'accent a été mis sur l'approfondissement des relations et du travail partenarial avec les clients compagnies, ainsi que sur l'accompagnement des grands travaux pour réduire les impacts des travaux en exploitation et réussir la mise en service des nouvelles installations dans les délais alloués.

Commerces : porter l'activité au niveau des meilleures références européennes

D'ici 2015, le Groupe a l'ambition de devenir le référent du commerce en aéroport en Europe en termes de performance économique, d'innovation et de satisfaction clients. Pour atteindre cet objectif, Aéroports de Paris a choisi un positionnement unique : « Paris, capitale de la création », centré sur 3 familles de produits clés (Beauté, Mode et Accessoires, Gastronomie et Art de Vivre), associé au développement de concepts exclusifs et à un discours centré sur les marques, notamment françaises.

Le Groupe a prévu d'investir dans ses activités commerciales entre 140 et 150 millions d'euros entre 2011 et 2015, dont 60 à 70 millions d'euros dédiés à des opérations spécifiques à fort effet de levier. Il a pour objectif d'atteindre un chiffre par passager dans les boutiques en zone réservée de 19 euros d'ici à 2015 ⁽²⁾, d'augmenter la surface commerciale totale (bars et restaurants, boutiques en zone publique et en zone réservée) de 18 % entre 2009 et 2015 dont 35 % pour les boutiques en zone internationale.

Immobilier : développer le portefeuille

Aéroports de Paris veut accélérer la croissance de ses activités immobilières sur ses plates-formes car elles représentent un levier de création de valeur à moyen et long terme. Le Groupe se donne comme objectif de développer, seul ou en partenariat, entre 320 000 m² et 360 000 m² de bâtiments d'ici à 2015, dont environ 75 % au sein des activités d'immobilier de diversification ⁽³⁾. Sur la période 2011-2015, les investissements correspondant devraient être compris entre 500 et 560 millions d'euros, dont entre 430 et 480 millions d'euros pour les activités de diversification.

International : augmenter la présence du Groupe hors de l'Île de France et en particulier, à l'international

La stratégie internationale d'Aéroports de Paris répond à un triple impératif : créer de la valeur, diversifier les risques via la composition de son portefeuille d'aéroports hors de Paris et renforcer ses compétences. Pour créer de la valeur et apporter un supplément de croissance, Aéroports de Paris focalisera ses efforts à l'international sur des aéroports où le potentiel de croissance du trafic passager, du chiffre d'affaires et de l'EBITDA est fort.

Aéroports de Paris s'est donné pour objectif à l'horizon de 2015 de prendre trois participations significatives de préférence dans des aéroports situés dans des pays de l'OCDE ou des pays de type BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine) et dont le trafic approche ou dépasse le seuil de 10 millions de passagers soit immédiatement soit au terme de quelques années.

En mai 2012, Aéroports de Paris a indirectement acquis auprès d'Akfen Holding A.S. (« Akfen Holding »), Tepe İnSaāt Sanayi A.S. (« Tepe İnSaāt ») et Sera Yapı Endüstri ve Ticaret A.S. (« Sera Yapı ») 38 % du capital de TAV Havalimanları Holding A.S. (« TAV Airports ») pour 668 millions d'euros et 49 % du capital de TAV Yatırım Holding A.S. (« TAV Investment », propriétaire de TAV Construction, société non cotée) pour 38 millions d'euros.

TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et opère sur 12 aéroports : Istanbul Atatürk, Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes et Antalya Gazipasa en Turquie, les aéroports de Tbilissi et Batoumi en Géorgie, Monastir et Enfidha-Hammamet en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine et l'aéroport de Médine en Arabie Saoudite depuis juillet 2012. TAV exploite également les zones duty free et les commerces de l'aéroport international de Riga en Lettonie.

TAV Airports est également opérateur dans d'autres domaines aéroportuaires tels que le duty free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sûreté et les services opérationnels. La société, avec ses filiales, a assuré la prestation de services à 570 000 vols et 72 millions de passagers en 2012.

Sûreté : garantir la conformité réglementaire en assurant une performance opérationnelle, une satisfaction clients de haut niveau et une optimisation économique

L'organisation de la sûreté sur les aéroports français relève de l'État, qui en délègue la mise en œuvre sur les aéroports parisiens à la société Aéroports de Paris. L'entreprise établit des programmes de sûreté qui sont approuvés par les autorités. Relevant d'un financement par la taxe d'aéroport, les missions de sûreté concernent essentiellement l'inspection-filtrage des passagers, des bagages de cabine, des bagages de soute et le contrôle des accès aux zones réservées.

La société Aéroports de Paris entend organiser la mise en œuvre opérationnelle de ces mesures à la meilleure qualité de service et au meilleur coût.

Hublink : poursuivre et renforcer le partenariat avec Schiphol Group ⁽⁴⁾

L'objectif du Groupe est de mettre en œuvre les synergies et les progrès opérationnels prévus dans le cadre de l'alliance avec Schiphol Group et de développer ensemble des techniques et des processus innovants.

Aéroports de Paris entend également renforcer ce partenariat par des nouveaux échanges de bonnes pratiques et par des actions ambitieuses et visibles de qualité, d'innovation, de développement d'activités et de services et de mises en commun de moyens.

(1) Pour plus de renseignements voir paragraphe du chapitre 5 intitulé « Investissements ».

(2) Pour plus de renseignements voir chapitre 13 « Prévisions de bénéfice ».

(3) Activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour l'exercice des activités d'assistance en escale, le stockage et la distribution de carburants d'aviation, la maintenance des aéronefs, l'exercice des activités liées au fret aérien, l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires et les transports publics.

(4) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Partenariat avec Schiphol Group ».

Développement durable et responsabilité sociale : être la référence européenne en mettant en œuvre le Grenelle de l'environnement

Aéroports de Paris mène depuis plusieurs années une politique volontariste de développement durable pour accompagner sa croissance. Cette politique a pour objectif de rendre acceptable par les territoires voisins, les collectivités locales et leurs habitants, le développement des activités aéroportuaires.

Le Groupe entend conforter ses bonnes pratiques dans ce domaine afin de devenir la référence européenne en matière de développement durable et de responsabilité sociale. La mise en œuvre du Grenelle de l'environnement constitue un des fondements de la politique du Groupe.

➔ PRÉSENTATION DU MARCHÉ

Fonctionnement d'un aéroport

Aéroports de Paris est un gestionnaire d'aéroport

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

Pour cela :

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

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

(2) Les membres de l'alliance SkyTeam à Paris, sont Aeroflot, AeroMexico, Air Europa, Air France-KLM, Alitalia, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Air, MEA, Saudia, Tarom et Vietnam Airlines. Les membres de Star Alliance présents à Paris sont Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Brussels Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, Ethiopian, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Swiss, TAM, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines, United et US Airways. Les membres de oneworld présents à Paris sont Air Berlin, American Airlines, British Airways, Iberia, Cathay Pacific, Finnair, Japan Airlines, et Royal Jordanian (trois compagnies sont par ailleurs en cours d'intégration de l'alliance : Qatar Airways, Malaysia Airlines et Sri Lankan Airlines).

La politique ambitieuse de réduction d'émissions de CO₂ a permis au Groupe d'obtenir le Niveau 3 de l'*Airport Carbon Accreditation*.

Dans la continuité de sa politique de responsabilité sociale et de soutien à l'emploi sur le territoire aéroportuaire et dans le cadre de l'Engagement national pour l'emploi des habitants des quartiers prioritaires, Aéroports de Paris s'est fixé l'objectif d'accueillir 656 jeunes riverains entre 2012 et 2014, dont 24 CDI, 390 stages (240 stages et 150 stages de 3^e) et 242 contrats aidés, intérim et alternance.

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

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

Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services en escale

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

Parmi les compagnies traditionnelles, on distingue les compagnies membres d'une alliance (SkyTeam, Star Alliance ou oneworld)⁽²⁾ et les compagnies indépendantes (Emirates ou El Al par exemple). Ces compagnies s'adressent aux différents segments de clientèle avec une offre de service différenciée et de destinations interconnectées au sein de leur réseau (via leurs *hubs*) ou ceux des autres compagnies (via des accords « *d'interline* »). Lorsqu'elles sont membres d'une alliance, leurs attentes prioritaires envers le gestionnaire d'aéroport sont de disposer d'installations, produits et services facilitant les correspondances, d'être regroupées « sous un même toit » (dans une même aérogare), de pouvoir mutualiser les installations et de disposer d'un service au sol de qualité. Les compagnies indépendantes privilégient quant à elles les services individualisés mais aussi un service au sol de qualité.

Les compagnies à bas coûts (*low-cost*) parmi lesquelles easyJet ou Norwegian sont des compagnies ayant une offre de services simplifiée, et une offre de destinations régulières de « point à point » moyen-courrier. Leur stratégie est axée sur la réduction des coûts d'exploitation pour proposer à leurs clients les tarifs les plus bas. Elles attendent principalement du gestionnaire d'aéroport qu'il simplifie le traitement au sol, qu'il offre des temps d'escale réduits et des produits et services « à la carte » selon leur type de clientèle.

Les compagnies charter, telle Air Méditerranée, sont caractérisées par leur offre de services non réguliers. Ces compagnies sont affrétées par des voyagistes (« *Tour Operators* ») auxquels elles proposent une offre de sièges. Elles attendent généralement de la part du gestionnaire d'aéroport, des installations fonctionnelles ainsi qu'un traitement au sol simple.

Les acteurs du fret et du courrier

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

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

Les services de l'État

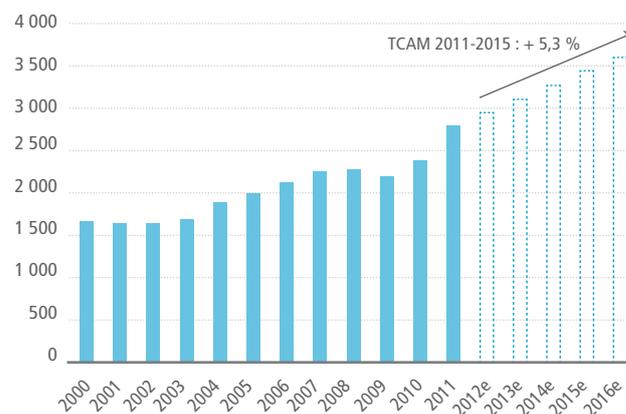
En dehors de son rôle de régulateur (voir paragraphe chapitre 6 « Les redevances »), l'État a en charge un certain nombre de services :

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

Trafic de passagers

Évolution du trafic aérien et anticipation de croissance au niveau mondial

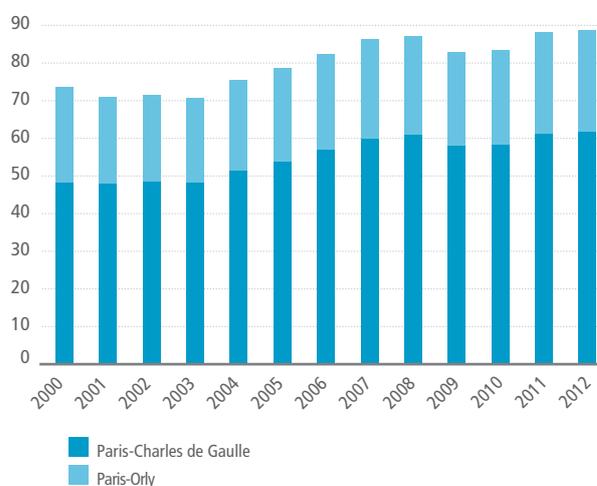
(en millions de passagers)



Source : IATA.

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

(en millions de passagers)



Évolution du trafic sur les plates-formes parisiennes d'Aéroports de Paris en 2012

Sur l'année 2012, le trafic est en hausse de 0,8 % par rapport à 2011 à 88,8 millions de passagers : il augmente de 1,1 % à Paris-Charles de Gaulle (61,6 millions de passagers) et de 0,3 % à Paris-Orly (27,2 millions de passagers). Le trafic du 1^{er} semestre est en hausse de 2,0 % et celui du 2nd quasi stable (-0,2 %) par rapport aux périodes équivalentes en 2011.

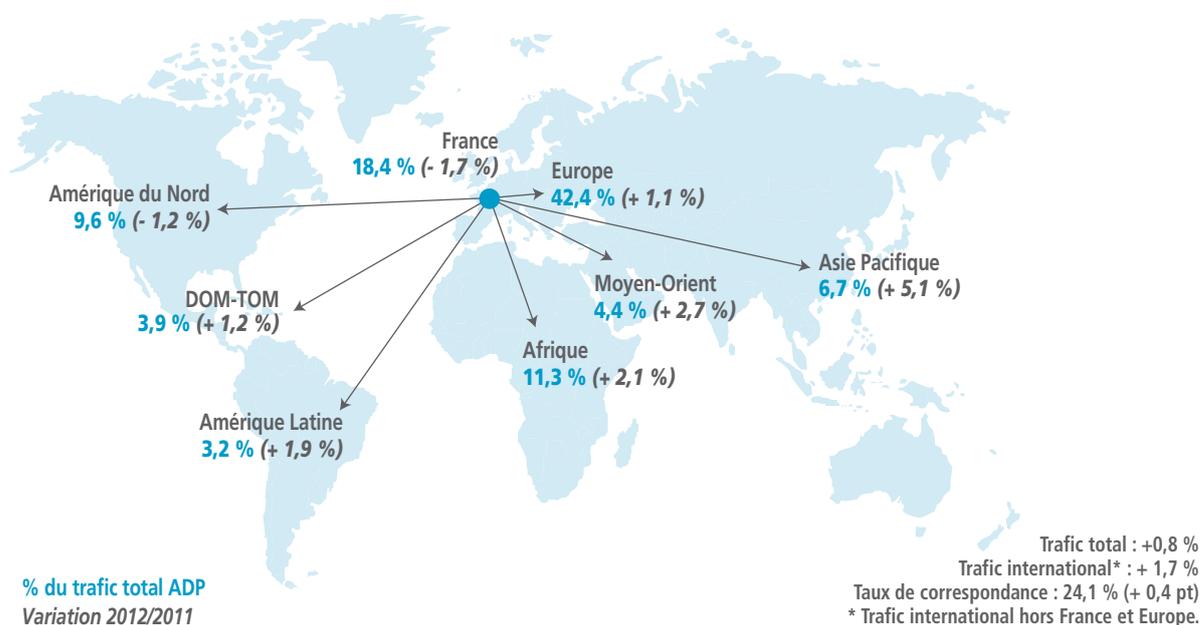
Le nombre de passagers en correspondance croît de 2,2 % portant le taux de correspondance à 24,1 % contre 23,7 % sur l'année 2011.

Le nombre de mouvements d'avions est en baisse de 1,8 % à 721 904. À l'aéroport de Paris-Le Bourget, il a diminué de 5,1 % à 55 993.

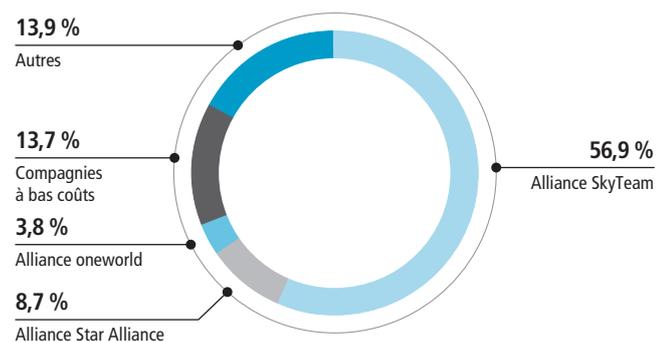
Le trafic des compagnies à bas coûts (13,7 % du trafic total) est en hausse de 1,9 %.

L'activité fret et poste est en baisse de 6,2 % avec 2 257 322 tonnes transportées.

Ventilation du trafic sur les plates-formes parisiennes d'Aéroports de Paris par destination en 2012



Trafic de passagers sur les plates-formes parisiennes d'Aéroports de Paris en 2012 par type de compagnie aérienne



Trafic de passagers sur les plates-formes parisiennes d'Aéroports de Paris en 2012 par type de compagnie aérienne

Les principales compagnies aériennes présentes sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont Air France (50,9 % du trafic total), easyJet (8,1 %), Vueling (2,3 %), Lufthansa (1,8 %), Royal Air Maroc (1,6 %) et Transavia.com (1,5 %).

Trafic du Groupe en 2012 par plate-forme

	Trafic (M pax)	Δ 2012/2011	Participation ⁽¹⁾ ADP
Paris (CDG + Orly)	88,8	+ 0,8 %	100 %
Aéroports régionaux mexicains	12,6	+ 7,0 %	25,5 % ⁽²⁾
Jeddah - Hajj	8,4	+ 0,8 %	5 %
Amman	6,3	+ 14,3 %	9,5 %
ADP Maurice	2,7	+ 0,9 %	10 %
Istanbul Atatürk	45,0	+ 20,3 %	38 %
Ankara Esenboga	9,2	+ 8,9 %	38 %
Izmir	9,4	NS ⁽³⁾	38 %
TAV Autres plates-formes ⁽⁴⁾	10,2	+ 29,8 %	
TOTAL GROUPE	192,5	+ 7,8 %	
Contrats de management ⁽⁵⁾	10,1	+ 15,0 %	

(1) Directe ou indirecte.

(2) De SETA qui détient 16,7 % de GACN contrôlant 13 aéroports au Mexique.

(3) TAV Airports opère le trafic domestique d'Izmir depuis janvier 2012. À périmètre constant, le trafic est en hausse de 9,8 %.

(4) Arabie Saoudite (depuis juillet 2012), Tunisie, Géorgie et Macédoine.

(5) Alger, Phnom Penh, Siem Reap et Conakry.

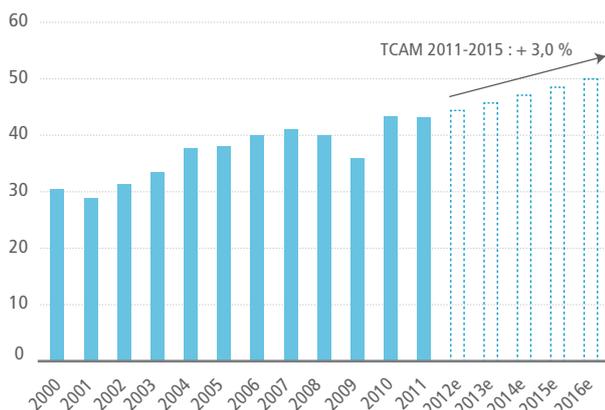
Trafic de fret

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

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

Évolution du fret et prévisions de croissance au niveau mondial

(en millions de tonnes transportées)



Source : IATA.

Évolution du fret et du courrier sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly

Pour Aéroports de Paris, près de 2,3 millions de tonnes de fret et de poste (- 6,2 % par rapport à 2011) ont été traitées sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle (2,2 millions de tonnes, en recul de 6,5 %) et de Paris-Orly (0,1 million de tonnes, en hausse de 0,8 %).

Stratégie en matière de fret

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de fret est de continuer à fournir les meilleurs services à tous les acteurs du fret pour les accompagner dans leurs activités et d'accroître l'attractivité fret de ses aéroports.

Le Cargo Information Network (CIN), la plate-forme électronique assurant l'interface entre l'ensemble des systèmes informatiques des acteurs du fret (y compris ceux des douanes), mis en place fin 2010 à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a connu un essor sans précédent en 2012. Le nombre d'adhérents à cet outil couvre dorénavant 80 % de la chaîne logistique du

fret aérien de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (compagnies aériennes, assistants, et principaux commissionnaires). Cet outil permet d'intégrer les évolutions des procédures douanières et des exigences communautaires en matière de sécurité et de sûreté et accélérer le traitement du fret au sol tout en améliorant sa traçabilité. Il permet également d'améliorer l'attractivité de la plate-forme parisienne et d'accompagner le développement des acteurs du fret déjà implantés sur les aéroports.

En 2012, la tendance déjà constatée en 2011 d'un volume de fret transporté par les avions mixtes plus important que par les vols tout cargo s'est poursuivie. En effet, 55 % du fret a transité par des avions « passagers » et 45 % par des avions tout Cargo. Cette évolution de la stratégie des grands transporteurs de fret aérien est une conséquence directe des différentes crises économiques. Les compagnies aériennes, soucieuses de réduire leurs coûts, ont profité des capacités soute importantes des avions passagers et des nombreuses opportunités de fréquences et de connexions proposées par le hub de Paris-Charles de Gaulle pour transporter du fret en soute « passagers » plutôt que de mettre en service des avions cargo. Cette tendance a amené Aéroports de Paris à créer, à Paris-Charles de Gaulle, une zone de stockage du fret au plus près des avions « passagers » et à poursuivre sa recherche de solutions pour faciliter les opérations de chargement/déchargement du fret dans les soutes des avions « passagers ».

D'autre part, le Boeing 747-8F, dernier né des avions cargo, dessert depuis 2012 l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, concrétisant ainsi les travaux de modification de trois points de stationnement avion de la zone de fret réalisés en 2011.

Aéroports de Paris s'implique pour améliorer en permanence le processus fret sur ses plates-formes en pilotant, en lien avec le CIF (Comité interprofessionnel du fret), un groupe de travail visant à optimiser la gestion des flux du fret au sol (transports de marchandises entre les magasins et l'avion), sur les aspects matériels utilisés, procédures d'exploitation et infrastructures.

À ce titre, en 2012, Aéroports de Paris en association avec Air France KLM Cargo a été retenu pour l'accueil et l'organisation à Paris, en 2016, du principal salon professionnel du Fret aérien, l'Air Cargo Forum (ACF), par TIACA (*The International Air Cargo Association*). Cette association regroupe l'ensemble des acteurs de la chaîne du fret : compagnies aériennes, aéroports, commissionnaires en transports, assistants, commerciaux (*General Sales Agent*), intégrateurs, chargeurs. Son action se concentre sur la coopération entre les industriels et défend également les intérêts de la profession.

L'Air Cargo Forum 2016 aura lieu au Parc des Expositions de la Porte de Versailles et regroupera tous les acteurs les plus importants du monde du fret aérien. Pour exemple, l'ACF 2012 à Atlanta, où plus de 75 pays étaient représentés, a regroupé environ 200 exposants et 5 000 visiteurs.

Par ailleurs, Aéroports de Paris est membre de l'association « Roissy Carex », constituée pour étudier la faisabilité économique et technique d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Le projet a pris une dimension européenne grâce à des initiatives identiques en Belgique, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, « EuroCarex », et est désormais à la recherche de financements auprès de la Commission européenne.

Aéroports de Paris participe également à la démarche de promotion Hubstart Paris qui rassemble plus de 20 acteurs publics et privés pour promouvoir le « Grand Roissy » 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.

Concurrence

Les 10 premiers aéroports mondiaux en termes de trafic de passagers sont les suivants ⁽¹⁾ :

Rang	Aéroport (Code IATA)	Trafic 2012 (en millions de passagers)	2012/2011
1	Atlanta (ATL)	95,5	+ 3,4 %
2	Beijing (PEK)	81,9	+ 4,1 %
3	Londres (LHR)	70,0	+ 0,9 %
4	Tokyo (HND)	66,8	+ 6,7 %
5	Chicago (ORD)	66,6	+ 0,0 %
6	Los Angeles (LAX)	63,7	+ 3,0 %
7	Paris (CDG)	61,6	+ 1,1 %
8	Dallas/Fort Worth (DFW)	58,6	+ 1,4 %
9	Jakarta (CGK)	57,8	+ 12,1 %
10	Dubaï (DXB)	57,7	+ 13,2 %

Concurrence avec les autres hubs

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

Dans ce contexte de consolidation du transport aérien autour de quelques grandes alliances et des principales compagnies aériennes qui les composent, Aéroports de Paris est principalement en concurrence avec l'aéroport de London Heathrow (70,0 millions de passagers en 2012), qui accueille notamment la compagnie British Airways et les membres de l'alliance oneworld, et avec l'aéroport de Francfort (57,5 millions de passagers en 2012), hub de Lufthansa et de ses partenaires de Star Alliance. Aéroports de Paris est cependant le plus performant d'Europe puisqu'il offre plus de 25 000 opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures, ce qui le place loin devant Francfort (12 250 opportunités), Amsterdam-Schiphol (7 700 opportunités) et Londres-Heathrow (6 500 opportunités) ⁽²⁾. 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 (57,7 millions de passagers en 2012) pour la compagnie Emirates.

(1) Source : ACI Europe.

(2) Source : Air France-KLM.

(3) Source : Union des aéroports français.

Concurrence avec les grands aéroports régionaux

Les premiers aéroports français en termes de trafic de passagers sont les suivants ⁽³⁾ :

Rang	Aéroport	Trafic 2012 (en millions de passagers)	2012/2011
1	Paris-Charles de Gaulle	61,6	+ 1,1 %
2	Paris-Orly	27,2	+ 0,3 %
3	Nice-Côte d'Azur	11,2	+ 7,4 %
4	Lyon-Saint-Exupéry	8,5	+ 0,2 %
5	Marseille-Provence	8,2	+ 12,7 %

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

Concurrence avec les aéroports spécialisés

Dans la mesure où elles représentent désormais 13,7 % du trafic passagers accueilli par l'aéroport de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, la présence des compagnies à bas coût, au premier rang desquelles figure easyJet, constitue pour les prochaines années un facteur de développement majeur des plates-formes.

Sur ce segment, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly sont en concurrence avec l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui a accueilli 3,9 millions de passagers en 2012, en hausse de 5,0 %. Cependant, l'aéroport de Paris-Orly se différencie de cet aéroport par sa proximité avec Paris, la qualité de ses installations (équipement des pistes, embarquement des passagers au moyen de passerelles), la diversité des commerces mis à disposition des passagers et la qualité des services qui leur sont offerts dans les terminaux.

Concurrence avec les autres moyens de transport

Si le train à grande vitesse est généralement privilégié pour les trajets de moins de trois heures, il cède le pas à l'avion pour les trajets de plus de quatre heures. L'aéroport de Paris-Orly, et dans une 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-courriers au départ de Paris, en particulier grâce à la gare TGV installée sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, qui accueille environ 3 millions de passagers par an.

Concurrence sur le marché du fret et du courrier

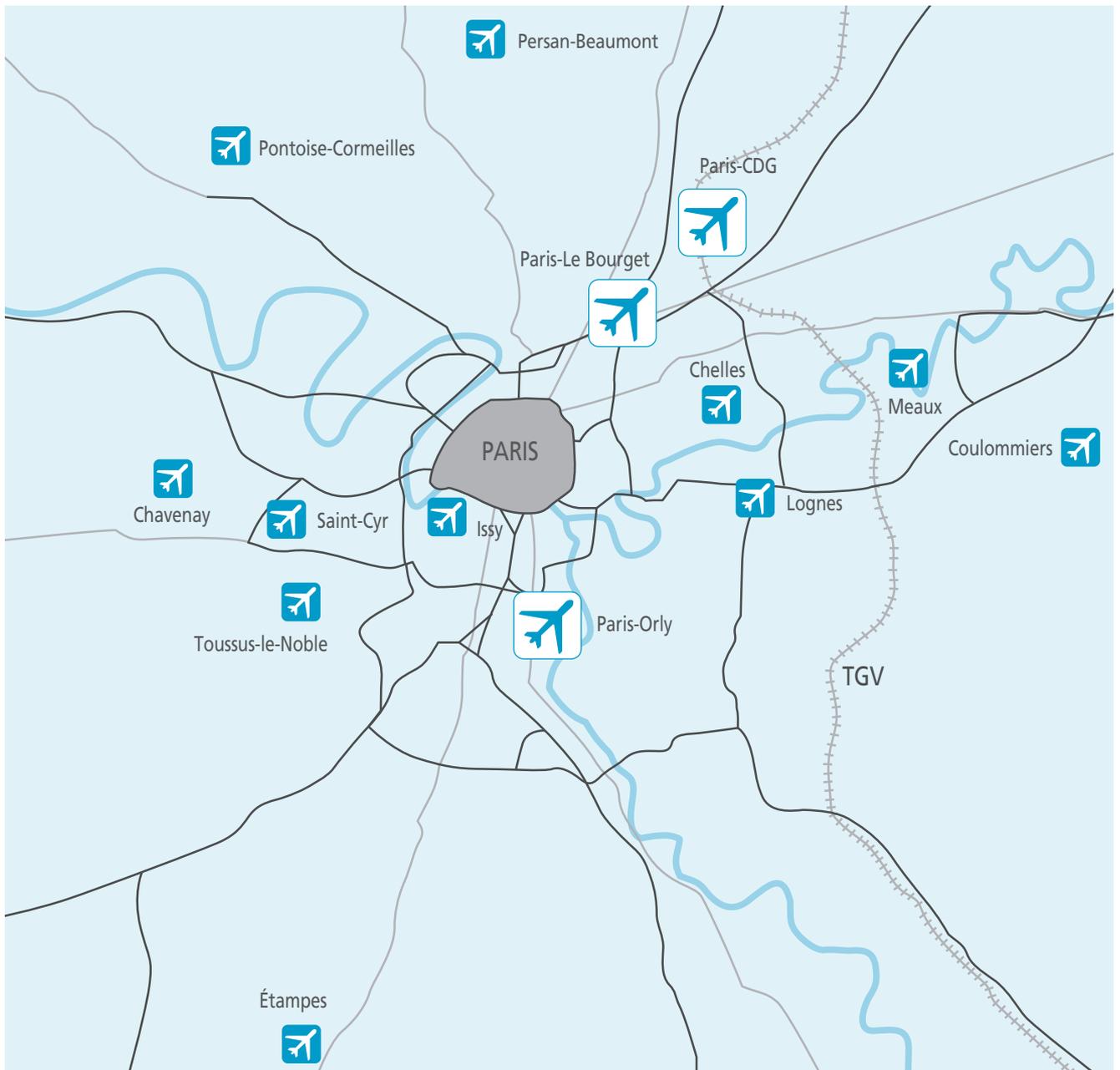
Avec 2,3 millions de tonnes de fret et de courrier traitées en 2012, Aéroports de Paris se place au 1^{er} rang européen. Le principal concurrent en Europe est Francfort avec 2,1 millions de tonnes traitées en 2012.

Facteurs de dépendance

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

→ DESCRIPTION DES PLATES-FORMES DÉTENUES OU GÉRÉES DIRECTEMENT PAR AÉROPORTS DE PARIS

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



Plus de 117 000 personnes travaillent sur les plates-formes aéroportuaires franciliennes, dont 87 000 pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. On estime à plus de 340 000 le nombre total d'emplois (emplois directs, indirects, induits et catalytiques) générés par les plates-formes, soit plus de 8 % de l'emploi salarié francilien.

Paris-Charles de Gaulle



© Aéroports de Paris/Laboratoire.

Description générale

Situé à 25 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est implanté sur 3 257 hectares. Il rassemble la plus grande part de liaisons commerciales long-courriers et intercontinentales du système aéroportuaire, à l'exception de celles vers l'Outre-mer et les Caraïbes, qui sont opérées au départ de l'aéroport de Paris-Orly. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de l'aéroport, qui est la porte d'entrée du monde en France. Il dispose de trois aéro-gares de passagers d'une capacité de 79,3 millions de passagers par an et de six gares de fret. Avec 61,6 millions de passagers accueillis en 2012, il est le 7^e aéroport mondial, le 2^e aéroport européen et le 1^{er} aéroport français. Le trafic de fret et poste s'est élevé à 2,3 millions de tonnes en 2012. 313 villes dans le monde ont été desservies ⁽¹⁾ au départ de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2012.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le siège d'environ 700 entreprises et 87 000 emplois directs.

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

2012, une année clef pour l'attractivité de Paris-Charles de Gaulle

La profonde transformation de l'infrastructure associée à une gestion opérationnelle bien maîtrisée a permis de reconfigurer la plate-forme de correspondance de Paris-Charles de Gaulle et ainsi améliorer durablement l'efficacité opérationnelle et commerciale de l'aéroport ainsi que l'accueil des passagers.

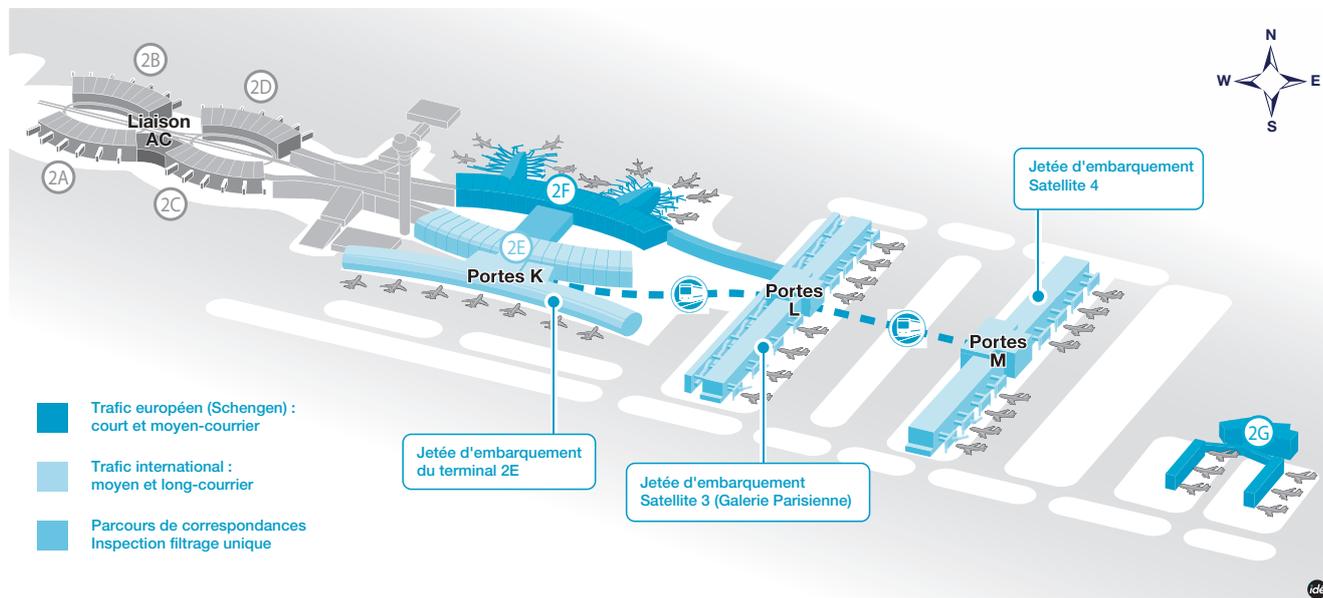
Le satellite 4, ou Hall M, (ouvert en juin 2012), dernière pièce de la plate-forme de correspondance, a été conçu pour apporter une meilleure gestion des flux (passage des contrôles de sûreté à un étage inférieur aux salles d'embarquement). Il dispose également d'un outil commercial performant sur plus de 6 000 m² composé d'un grand magasin (« *walkthrough* ») dédié avant tout au « *core business* » (alcool, tabac, parfum et cosmétiques), d'un espace restauration et d'une rue du luxe regroupant les grandes marques emblématiques de l'univers de la mode ou de la joaillerie.

Le passage, en octobre 2012, du terminal 2F en 100 % Schengen, a permis de concentrer la très grande majorité des vols courts et moyens courriers de l'alliance SkyTeam au même endroit et rendre plus lisible le parcours de correspondance, le terminal 2E (composé de trois salles d'embarquement : K, L et M) étant le point de départ unique pour les destinations internationales.

Enfin, le déploiement de l'Inspection Filtrage Unique qui permet d'exempter le passage des contrôles sûreté aux passagers en correspondance en provenance de la zone Schengen génère un gain moyen d'environ 10 minutes sur le temps de parcours.

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

Infographie représentant le terminal 2 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :



Trafic

Le trafic point à point représente plus des deux tiers du trafic de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. De surcroît, la plate-forme est idéalement localisée pour attirer le trafic de correspondance qui alimente le trafic long-courrier puisque Paris se trouve à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes d'Europe occidentale. Le taux de correspondance sur la plate-forme est de 31,4 % en 2012.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est actuellement le *hub* mondial de la compagnie Air France-KLM et le principal *hub* européen de l'alliance SkyTeam. Avec plus de 25 000 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine ⁽¹⁾, il est le plus performant des *hubs* européens. Il est également le *hub* européen de la compagnie FedEx et de La Poste et accueille également tous les principaux acteurs du fret international. D'une capacité de traitement de 3,5 millions de tonnes de fret par an, il offre de nombreuses possibilités de développement aux entreprises du secteur.

Évolution du trafic sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle

(en millions de passagers)



(1) Source : Air France-KLM.

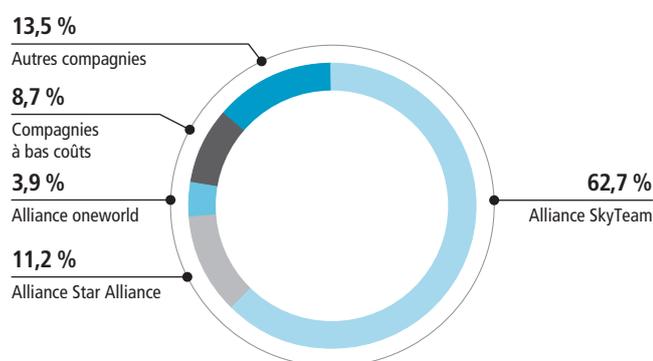
Les compagnies aériennes

Le terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle accueille le trafic international et Schengen et regroupe notamment les compagnies de Star Alliance.

Le terminal 2 accueille le trafic international et Schengen notamment de la compagnie Air France et de ses partenaires de l'alliance SkyTeam et ceux des compagnies de l'alliance oneworld.

Le terminal 3 accueille principalement le trafic charter et les compagnies à bas coût.

Trafic passager par type de compagnie aérienne à Paris-Charles de Gaulle



Trafic passager par type de compagnie aérienne à Paris - Charles de Gaulle

Les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont Air France (54,9 % du trafic), easyJet (6,8 %), Lufthansa (2,6 %), Delta Airlines (1,6 %) et XL Airways (1,3 %).

Les pistes

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace grâce à ses deux doublets dont la disposition physique permet une utilisation indépendante. Pour chacun des doublets, une piste est spécialisée pour les décollages, l'autre pour les atterrissages, ce qui permet notamment de limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic. Grâce à ce système et aux moyens mis en œuvre par la Direction des services de la navigation aérienne, la capacité de programmation atteindra jusqu'à 116 mouvements par heure à partir de la saison 2013 et pourrait ensuite être portée à 120 mouvements par heure d'ici 2020. L'ensemble de ce système de pistes a été adapté à l'accueil des très gros porteurs (Airbus A380).

L'aéroport dispose de plus de 325 postes de stationnement avions dont environ 154 au contact des terminaux. Sur les 175 postes au large, environ 80 sont dédiés au fret.

En 2012, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 491 346, en baisse de 3,1 % par rapport à 2011.

Les capacités

À fin 2012, les capacités nominales des terminaux s'élevaient à 79 millions de passagers soit une augmentation de 32 millions de passagers par rapport à 2006 grâce à :

- la réévaluation des capacités des terminaux rendue possible par la hausse du trafic annuel moyen par poste avion et l'optimisation systématique des circuits passagers ;
- les ouvertures du satellite 3 (Portes L), du satellite 4 (Portes M), de la jetée du terminal 2E (Portes K), du terminal 2G et de la liaison 2AC ;
- la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 ;
- du passage du terminal 2F en 100 % Schengen.

Capacités nominales des terminaux de Paris-Charles de Gaulle

(en millions de passagers/an)	À fin 2012	À fin 2006
Terminal 1	9	7,5
Terminal 2	66,2	36,1
ABCD	23,4	20,8
E	23,8	4,7
dont		
Jetée	7,4	4,7
Satellite 3	8,6	-
Satellite 4	7,8	-
F	16,0	10,8
G	3,0	-
Terminal 3	4,1	3,5
TOTAL	79,3	47,1

Les accès à la plate-forme

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

Plusieurs projets sont actuellement à l'étude afin d'améliorer la desserte de la plate-forme. Par ailleurs, l'État a engagé une réflexion avec plusieurs entreprises, dont Aéroports de Paris, quant à la réalisation d'un projet de liaison ferroviaire directe entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le centre de Paris. Le projet du « Nouveau Grand Paris » prévoit que l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle soit relié à Saint-Denis Pleyel par la ligne 17 d'ici à 2030.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte environ 28 500 places de parking dont environ 17 000 sont situées en parcs proches (au contact direct des terminaux).

Stratégie de la plate-forme

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

Il s'est fixé pour objectifs de :

- améliorer la performance opérationnelle et la qualité de service, par la mise en place de processus en amélioration continue et d'engagements de qualité, par le développement de nouveaux services, par des innovations technologiques, ainsi qu'en accordant une attention accrue aux passagers en correspondance et aux passagers handicapés ou à mobilité réduite. L'augmentation sensible du nombre de postes avions au contact des aérogares contribue aussi à l'amélioration de la qualité de service et des circuits passagers ;
- mettre en œuvre une politique de développement du trafic passager et cargo en valorisant les atouts de la place de Paris et de l'attractivité de la région capitale ;
- mettre en œuvre une politique commerciale compétitive grâce notamment à la dynamisation accrue des surfaces commerciales et une offre de parcs de stationnement mieux valorisée ;
- 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, les services de navigation aérienne et les compagnies aériennes, ou encore un suivi renforcé des flux de passagers et de fret ;
- développer l'intermodalité en tirant au mieux profit de la complémentarité avec le Train à Grande Vitesse.

Programme d'investissements

Aéroports de Paris améliore constamment la qualité de ses infrastructures aéronautiques. Par ailleurs, Aéroports de Paris a mis en place un programme ambitieux d'investissements afin de garantir la qualité de ses infrastructures aéronautiques et d'accroître la capacité d'accueil de ses terminaux.

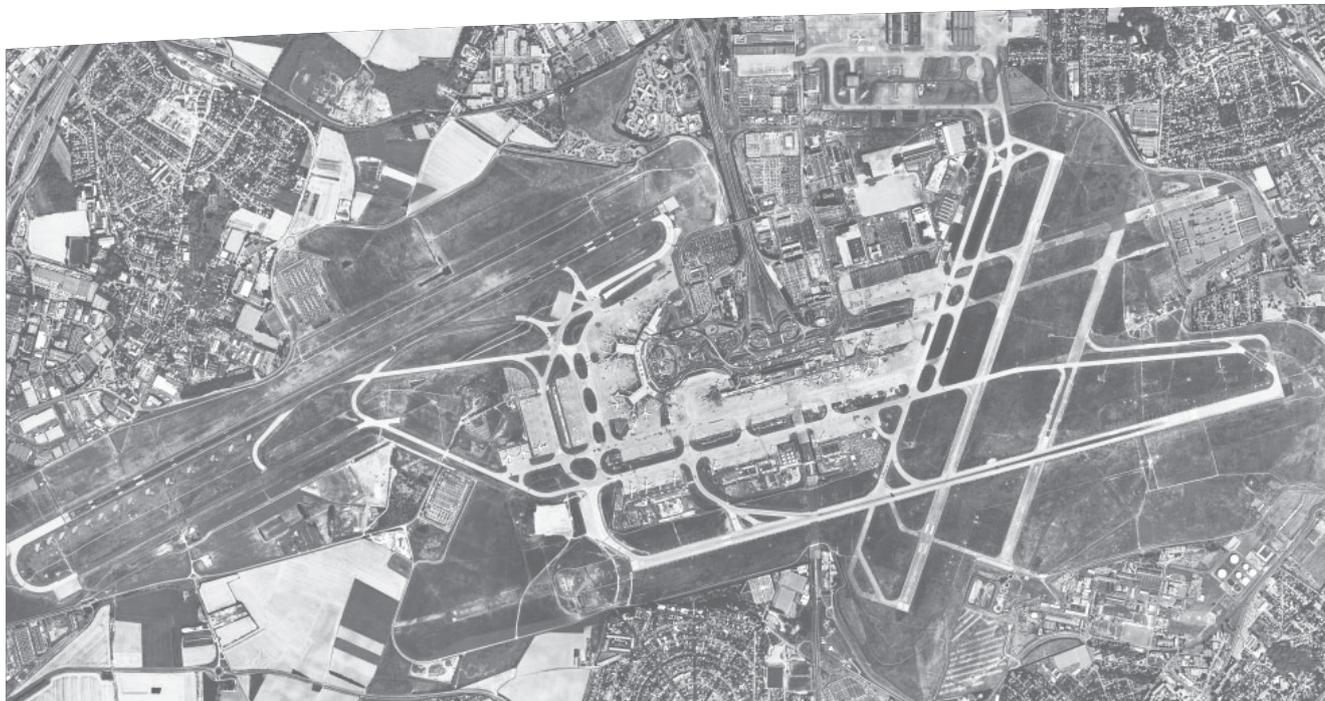
Plusieurs projets ont marqué les années 2011 et 2012 :

- les travaux de construction du satellite 4 ;
- la création du bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C ;
- la construction d'une galerie de liaison entre les terminaux 2E et 2F ;
- la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1 avec en particulier la rénovation des satellites 5 et 7 ;
- le démarrage de la reconfiguration du seuil 08L du doublet sud de la plate-forme ;
- l'acquisition d'engins de déneigement, notamment dans le cadre du « Plan neige ».

Au-delà des projets d'infrastructures, c'est toute la politique d'optimisation des affectations des compagnies aériennes sur Paris-Charles de Gaulle qui permet aujourd'hui de disposer d'un aéroport répondant aux différentes natures de trafic (trafic passagers point à point, trafic passagers en correspondance, développement de l'activité fret en bénéficiant du trafic moyens et longs courriers depuis et vers Paris-Charles de Gaulle).

Le programme prévisionnel d'investissements du périmètre régulé est décrit dans le chapitre 5. Il prévoit notamment la rénovation du terminal 2B et la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1.

Paris-Orly



© Aéroports de Paris/Laboratoire.

Description générale

Situé à 12 kilomètres au sud de Paris, l'aéroport de Paris-Orly est implanté sur 1 540 hectares. Il est spécialisé dans le trafic point à point sur les destinations métropolitaines, l'Europe, la Méditerranée et l'Outre-mer, et est doté de deux aérogares de passagers d'une capacité de 27/30 millions de passagers par an ⁽¹⁾. Paris-Orly est le 2^e aéroport français et le 11^e aéroport européen avec 27,2 millions de passagers accueillis en 2012. 153 villes ont été desservies ⁽²⁾ en 2012. L'aéroport offre également d'importantes opportunités de développement immobilier, très majoritairement de diversification.

En 2013, les travaux préalables au projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly (projet intitulé « Paris-Orly, un nouvel envol ») ont débuté. Ils portent principalement sur le réaménagement des abords des terminaux et des accès aux parkings, la construction d'une nouvelle salle d'embarquement dédiée aux vols internationaux et le début de la construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Ouest et Sud existants (livraison prévue entre 2018 et 2020). Après la réalisation de l'ensemble de ces investissements, la capacité annuelle de l'aéroport de Paris-Orly sera portée à 32 millions de passagers contre 27 millions actuellement.

Siège de près de 30 000 emplois directs, l'aéroport de Paris-Orly est partie intégrante d'un pôle économique majeur d'Île-de-France de plus de 170 000 salariés comprenant le marché d'intérêt national de Rungis, la Sogaris (société anonyme d'économie mixte de la gare routière de Rungis), les parcs tertiaires (principalement composés d'immeubles de bureaux) détenus par SILIC (Société Immobilière de Location pour l'Industrie et le Commerce) et le Centre commercial de Belle-Épine.

(1) En norme IATA C contre 30 millions en norme IATA D.

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

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

Contraintes réglementaires

Le trafic sur l'aéroport de Paris-Orly est 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 23 h 30 et 6 h 00. En 2012, le nombre de mouvements d'avions s'établit à 230 558, en hausse de 0,9 % par rapport à 2011.

Trafic

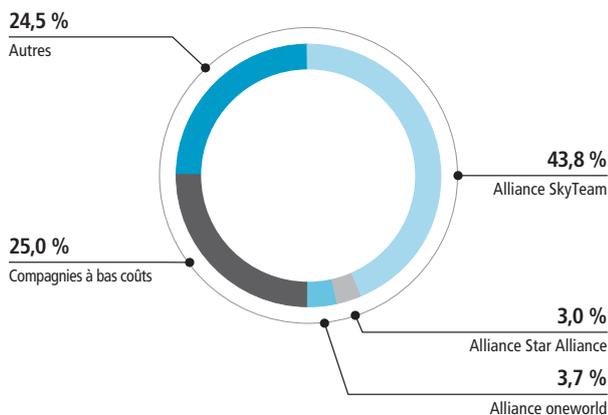
Le trafic de la plate-forme Paris-Orly est en quasi-totalité un trafic de point à point. Sur les dix dernières années l'évolution du trafic de l'aéroport de Paris-Orly a été marquée par un changement de structure avec un doublement du trafic européen compensé par une baisse du trafic domestique. Cette évolution qui s'inscrit dans le cadre du plafonnement à 250 000 du nombre de créneaux aéroportuaires attribuables sur une année, ainsi que de l'impact du TGV sur les vols intérieurs, s'est accompagnée d'une augmentation de près de 10 % du nombre de passagers par avion.

Évolution du trafic sur la plate-forme de Paris-Orly

(en millions de passagers)



Trafic passager par type de compagnie aérienne à Paris-Orly



Trafic passager par type de compagnie aérienne à Paris-Orly

Les principales compagnies présentes sur l'aéroport de Paris-Orly sont Air France (41,8 % du trafic), easyJet (11 %), Vueling (6,9 %), Royal Air Maroc (5,2 %) et Transavia.com (4,8 %).

Les pistes

L'aéroport de Paris-Orly dispose de trois pistes dont la capacité de programmation est de 76 mouvements par heure. La piste 3 est adaptée à l'accueil des très gros porteurs (Airbus A380) afin de faire de l'aéroport de Paris-Orly une plate-forme de dégivage pour ce type d'appareils. L'aéroport dispose de 105 postes de stationnement avions, dont plus d'une cinquantaine au contact des terminaux.

Les accès à la plate-forme

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

Plusieurs projets sont actuellement en cours ou à l'étude afin d'améliorer la desserte de la plate-forme. Le projet du « Nouveau Grand Paris » prévoit que l'aéroport de Paris-Orly soit desservi par deux nouvelles lignes (18 – reliant Paris-Orly au plateau de Saclay et à Versailles puis Nanterre et le prolongement de la ligne 14 – reliant Paris-Orly à la Gare de Lyon puis à Saint-Denis Pleyel) avant 2030. Par ailleurs, les travaux en cours de la ligne 7 du tramway devraient permettre dès la fin 2013 de relier directement l'aéroport et le futur quartier d'affaires « Cœur d'Orly » à la ligne 7 du métro parisien.

Dans le cadre du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse, une gare TGV pourrait également être créée à plus long terme.

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

Stratégie de la plate-forme

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

- le maintien de la croissance du nombre de passagers : compte tenu de la limitation imposée sur le nombre de mouvements que peut accueillir l'aéroport, l'atteinte de cet objectif passe par une augmentation de l'emport moyen par vol ;
- le développement significatif des recettes commerciales grâce notamment à la rénovation des zones commerciales ; et
- l'amélioration du confort ⁽¹⁾.

Dans le cadre de la stratégie du Groupe, plusieurs programmes d'action sont prévus pour la plate-forme de Paris-Orly :

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

Programme d'investissements

En 2012, les principaux investissements ont porté sur la rénovation du terminal sud, sur la sécurisation électrique de la plate-forme et sur la fin des travaux d'aménagement permettant l'accueil du tramway.

Le programme prévisionnel d'investissements du périmètre régulé est décrit dans le chapitre 5. Il prévoit notamment les travaux préalables du projet de rénovation de l'aéroport de Paris-Orly.

(1) Pour plus de renseignement voir paragraphe du chapitre 5 intitulé « Programmes d'investissements prévisionnel sur la plate-forme de Paris-Orly ».

Paris-Le Bourget



© Aéroports de Paris/Laboratoire.

Description de la plate-forme

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Le Bourget est le 1^{er} aéroport d'affaires en Europe. Avec ses trois pistes et ses aires de stationnement, il peut accueillir tous types d'avions. Paris-Le Bourget est également un pôle important de l'industrie aéronautique : une trentaine de bâtiments accueillent près de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires. Les activités permanentes de l'aéroport génèrent plus de 3 100 emplois directs. Le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères s'est élevé à environ 56 000 en 2012, en baisse de 5,1 % par rapport à 2011.

La notoriété de la plate-forme de Paris-Le Bourget est renforcée par sa proximité au Parc d'exposition de Paris-Le Bourget, qui accueille notamment le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), qui se tient tous les deux ans et qui a rassemblé en 2011, 360 000 visiteurs dont 150 000 professionnels. Il a accueilli 2 100 exposants de 45 pays.

La plate-forme de Paris-Le Bourget est un pôle important de l'activité immobilière du Groupe et une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris-Le Bourget est étroitement liée à l'aviation d'affaires.

Contraintes réglementaires

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes sont interdits entre 22 h 15 et 6 h 00.

Le marché de l'aviation d'affaires

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

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

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

- la rapidité des embarquements et débarquements grâce à la mise en place de procédures optimisées pour le transfert entre l'avion et le transport au sol ;
- la qualité de son infrastructure aéronautique ;
- sa proximité avec Paris ;
- la présence des plus grands opérateurs mondiaux d'assistance à l'aviation d'affaires, garantissant la qualité de service, la discrétion et la confidentialité offertes dans les déplacements ;

- la possibilité, sous certaines réserves, d'atterrir à n'importe quelle heure sur la plate-forme et d'atteindre des destinations non desservies par les lignes commerciales classiques ;
- la qualité des services fournis au sol et la possibilité de tenir des réunions à l'intérieur même de l'aéroport.

Concurrence

L'aéroport de Paris-Le Bourget a confirmé en 2012 sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe. Ses principaux concurrents sont les aéroports de Genève, Nice, Zurich, Londres Luton et Farnborough. Genève, Luton et Zurich ont connu des reprises de trafic supérieures à celle du Bourget, tandis que Farnborough et Rome affichent des évolutions voisines du Bourget (source Eurocontrol).

L'aéroport de Paris-Le Bourget a attiré les principaux acteurs de l'aviation d'affaires parmi lesquels figurent les compagnies ou assistants tels que Signature Flight Support, Jetex, Universal Aviation, Advanced Air Support, Landmark ou Dassault Falcon Services et a amené les grands constructeurs que sont Dassault Falcon, Cessna ou Embraer à implanter leurs principales bases européennes au Bourget. Eurocopter pourrait compléter ce « cluster » d'excellence en maintenance aéronautique à la fin 2014. D'autres entreprises (Xjet, Qatar Executive, Jet Aviation) ont décidé de s'implanter et développent des projets pour les années 2014 à 2016. L'activité de formation aux divers métiers du transport aérien sur l'aéroport, enfin, s'affirme avec la présence de Flight Safety International et les projets autour de l'AFMAé.

Stratégie de la plate-forme

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

Le pôle métropolitain de l'aéroport Paris-Le Bourget

La localisation au Bourget d'un des 9 pôles (ou territoires de projet) du Grand Paris a été confirmée et une ligne de métro automatique disposera d'une station à l'entrée de l'aéroport. La Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget a conduit avec l'aide de trois cabinets d'architectes urbanistes une étude sur les axes majeurs d'aménagement du pôle. Aéroports de Paris a été associé à cette étude qui prélude, en particulier, à un programme de développement du sud de la plate-forme aéroportuaire.

Sur la base de cette étude préliminaire, Aéroports de Paris travaille en même temps à la redéfinition du plan d'aménagement du sud de la plate-forme aéroportuaire, au développement de groupement de maintenance aéronautique par la création d'une façade ouest sur le territoire de la commune de Dugny et en participant à la création de hangars et d'aires de stationnement avion en zone centrale.

Aérodromes d'aviation générale

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

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

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

→ DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Activités aéronautiques

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

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	1 581	1 505	+ 5,1 %
Redevances aéronautiques	867	835	+ 3,8 %
Redevances spécialisées	178	169	+ 4,9 %
Taxe d'aéroport	493	458	+ 7,5 %
Autres produits	44	42	+ 5,1 %
EBITDA	343	359	- 4,4 %
Résultat opérationnel courant	83	125	- 33,3 %

Les redevances

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

Dans le cadre du contrat de régulation économique 2011-2015 signé avec l'État en 2010 (voir infra), Aéroports de Paris envisage de renforcer la compétitivité tarifaire de ses plates-formes grâce à une modération dans l'évolution tarifaire des redevances, dont l'évolution de plafond est envisagée à + 1,38 % au-delà de l'inflation.

Redevances principales

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

- La redevance d'atterrissage est perçue en contrepartie de l'usage par un aéronef de plus de 6 tonnes (soit la quasi-totalité des avions commerciaux) des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol. Elle est fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef et est modulée en fonction du groupe acoustique dans lequel est classé l'aéronef et de l'horaire nocturne ou diurne de l'atterrissage. De surcroît, l'abattement dont bénéficiaient les vols tout cargo ou postaux a été par ailleurs supprimé, conformément aux stipulations du contrat de régulation économique (CRE), à compter du 1^{er} avril 2010. Le produit de la redevance d'atterrissage s'est élevé à 191 millions d'euros en 2012 contre 188 millions d'euros en 2011.
- La redevance de stationnement dépend de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et de celles de l'aire de stationnement : aire au contact d'une aérogare dotée d'une passerelle, aire au contact non dotée d'une passerelle, aire au large ou aire de garage. Elle est perçue pour les aéronefs de plus de 6 tonnes. Le produit de la redevance de stationnement s'est élevé à 118 millions d'euros en 2012 contre 112 millions d'euros en 2011. Pour mémoire, la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation est intégrée dans la redevance de stationnement depuis le 1^{er} avril 2009.

- La redevance par passager a pour assiette le nombre de passagers embarqués. Elle est due pour tous les vols au départ sauf pour les passagers en transit direct (en continuation dans le même avion et sous le même numéro de vol), les membres de l'équipage responsables du vol et les enfants de moins de deux ans. Son tarif varie suivant la destination du vol. Entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 mars 2013, il était de 9,05 euros hors taxes pour la métropole et pour l'espace Schengen, 9,95 euros hors taxes pour l'Union européenne hors Schengen et les DOM TOM et 22,03 euros hors taxes pour l'international. Un abattement de 40,0 % sur le tarif de base est appliqué pour les passagers en correspondance, c'est-à-dire les passagers dont 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques et qui n'effectuent pas un aller-retour dans ce délai. Le produit de la redevance par passager s'est élevé à 557 millions d'euros en 2012 contre 535 millions d'euros en 2011.

Par ailleurs, ainsi que l'a recommandé la Commission Consultative Aéroportuaire et conformément aux dispositions du contrat de régulation économique, Aéroports de Paris a mis en œuvre, suite aux consultations de la commission consultative économique et à l'homologation de l'État, une évolution homogène en pourcentage des tarifs de la redevance par passager, de la redevance d'atterrissage et de la redevance de stationnement en 2011 et en 2012.

La redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances aéronautiques » (voir chapitre 9). Les redevances aéronautiques se sont élevées en 2012 à 867 millions d'euros (835 millions d'euros en 2011), ce qui représente 33 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Redevances accessoires

Les principales redevances accessoires, dont la tarification est encadrée par le CRE, sont, la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement, d'embarquement et traitement des bagages locaux, la redevance pour mise à disposition de certaines installations de tri des bagages, la redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage, la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique et la redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement (système *Crews*).

- La redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement, d'embarquement et traitement des bagages locaux comprend une partie fixe, assise sur le nombre de banques utilisées, et une partie variable, assise sur le nombre de passagers enregistrés hors correspondance et dont le tarif varie en fonction du type de destination. Son produit s'est élevé à 70 millions d'euros en 2012. Depuis le 1^{er} avril 2011, la part variable de cette redevance intègre, sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, la tarification du traitement des bagages origine-destination. Cette évolution, cohérente avec la nature du service rendu, permet de faciliter l'affectation des compagnies aériennes et d'augmenter l'utilisation des capacités disponibles.
- La redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance dont la tarification n'est pas fixée par un contrat spécifique (par exemple celle du système de tri des bagages du terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) est assise sur le nombre de bagages en correspondance. Son produit s'est élevé à 33 millions d'euros en 2012.
- La redevance pour mise à disposition des infrastructures pour le dégivrage des avions varie en fonction de la taille de l'avion et distingue une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Cette redevance est perçue sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle où la prestation est fournie par Aéroports de Paris, mais ne l'est pas sur l'aéroport de Paris-Orly où l'activité est assurée par les transporteurs aériens via, le cas échéant, leurs prestataires d'assistance en escale. Son produit s'est élevé à 15 millions d'euros en 2012.
- La redevance pour mise à disposition des infrastructures de fourniture d'énergie électrique à 400 Hz pour les aéronefs est fonction de la localisation du poste de stationnement (au contact ou au large), de la masse maximale au décollage des avions, de l'origine ou la destination du vol (Union européenne ou hors Union européenne). Pour la période tarifaire 2013, les tarifs de cette redevance sont fonction de l'alimentation électrique du poste de stationnement (400 Hz ou 50 Hz), de la provenance ou de la destination de l'aéronef, et de sa catégorie de besoin énergétique notamment fonction des équipements techniques du porteur (nombre de prises).
- Depuis le 1^{er} avril 2011 une redevance pour l'informatique d'enregistrement et d'embarquement (*Crews*) a été créée en remplacement du financement par les contrats existants entre Aéroports de Paris et les différents acteurs concernés (compagnies aériennes, agents d'assistance en escale).

Les redevances accessoires qui ne font pas l'objet d'un plafonnement tarifaire sont relatives à la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle qui se sont élevées à 44 millions d'euros en 2012.

Toutes ces redevances, qu'elles soient plafonnées ou non par le CRE, sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances accessoires ». Celles-ci se sont élevées en 2012 à 178 millions d'euros (169 millions d'euros en 2011), ce qui représente 7 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Second contrat de régulation économique (périodes tarifaires 2011-2015)

Aéroports de Paris a signé avec l'État, le 23 juillet 2010, un second contrat de régulation économique (CRE2)⁽¹⁾. Couvrant la période quinquennale 2011-2015, ce contrat s'est appliqué aux tarifs des redevances à compter du 1^{er} avril 2011. Le CRE 2011-2015 s'inscrit dans un cadre réglementaire procédant de l'arrêté du 17 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes : le périmètre régulé, sur lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis aux fins de détermination du niveau des redevances, a été aménagé à compter du 1^{er} janvier 2011 par la sortie des activités immobilières de diversification (activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour l'exercice des activités d'assistance en escale, le stockage et la distribution de carburants d'aviation, la maintenance des aéronefs, l'exercice des activités liées au fret aérien, l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires, les transports publics) et des activités commerciales et de services (telles que celles relatives aux boutiques, bars et restaurants, hôtellerie en aéroports, banque et change, location d'automobiles, publicité).

Aéroports de Paris a fixé comme priorité du CRE 2011-2015 le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des plates-formes parisiennes. Cette priorité a fait l'objet d'un large consensus et s'appuie sur les trois principaux engagements suivants :

- l'amélioration de la satisfaction clients, grâce à la mobilisation de l'entreprise par des leviers opérationnels, managériaux et d'investissements. Le programme d'investissements représentera un montant d'environ 2,7 milliards d'euros (euros 2013 à partir de 2013, hors investissements financiers et hors investissements dans les filiales, dont 2,1 milliards d'euros sur le périmètre régulé), comprenant notamment la réalisation du satellite 4 (dont l'ouverture a été réalisée en juin 2012) et celle d'une galerie de liaison entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F. Une nouvelle étape dans la restructuration des terminaux les plus anciens sera réalisée (à Paris-Charles de Gaulle : restructuration complète du terminal 2B, jonction entre les terminaux 2A et 2C (mise en service en mars 2012), poursuite de la rénovation des satellites du terminal 1 ; à Paris-Orly : restructuration du hall Schengen de l'aérogare sud et des halls 3 et 4 de l'aérogare ouest) ; enfin une enveloppe budgétaire dédiée à la satisfaction clients est dotée d'environ 177 millions d'euros (euros 2013) sur la période 2011-2015 ;
- le développement de la coopération de terrain avec les transporteurs aériens, dans une perspective d'amélioration des processus opérationnels et de la qualité de service. Au sein de chaque terminal, une démarche structurée autour de comités opérationnels de la qualité de service en aéroports a été ainsi mise en place. Ces comités sont notamment amenés à définir et suivre des plans d'actions conjoints d'Aéroports de Paris et des transporteurs aériens en faveur de la satisfaction des clients ;
- le renforcement de la compétitivité tarifaire d'Aéroports de Paris, grâce à une modération dans l'évolution des redevances. Après le gel en niveau des redevances en 2010, l'évolution moyenne sur 2011-2015 est de 1,38 % au-delà de l'inflation, sensiblement moindre que celle anticipée sur les plates-formes européennes comparables. Ces orientations visent à faire gagner les plates-formes franciliennes en attractivité et en compétitivité.

(1) Disponible sur le site Internet www.aeroportsdeparis.fr.

Fixation des tarifs des redevances aéroportuaires

Définition du périmètre régulé

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

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

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

L'arrêté du 17 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes prévoit que les activités commerciales et de services (boutiques, bars et restaurants, location d'automobiles, hôtellerie, publicité, banques et change) ainsi que les activités foncières et immobilières non directement liées aux activités aéronautiques, ou activités de « diversification immobilière » (par exemple les immeubles de bureaux en dehors des aéroports), sortent de ce périmètre à partir du 1^{er} janvier 2011. La structure de ce périmètre régulé sera considérée durant le CRE 2011-2015.

Évolution des tarifs des redevances

Le CRE 2011-2015 couvre cinq périodes tarifaires, la première du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012 et les quatre autres commençant le 1^{er} avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante.

En application du contrat de régulation économique 2011-2015, l'évolution des tarifs des redevances (n) est limitée d'une année sur l'autre, à périmètre comparable, par un « taux plafond de base », dont le respect est apprécié au regard d'une recette théorique correspondant à l'application d'une grille tarifaire (n-1) à un trafic de référence (n-2).

Pour chaque période tarifaire n, le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances est égal à :

Période tarifaire :	P(n) :
• « 2011 »	$i(2011) + 0,00 \%$
• « 2012 »	$i(2012) + 1,00 \%$
• « 2013 »	$i(2013) + 1,50 \%$
• « 2014 »	$i(2014) + 2,20 \%$
• « 2015 »	$i(2015) + 2,20 \%$

(1) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « La sûreté ».

(2) Voir également le paragraphe du chapitre 6 « Données environnementales ».

(3) Voir le paragraphe du chapitre 6 « L'escale ».

où $i(n)$ représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPC 4018 E), calculée comme le rapport de l'indice du mois de septembre « n-1 » sur celui du mois de septembre « n-2 ».

Pour la détermination des tarifs de l'année n, ce plafond est alors appliqué, à périmètre comparable de prestations, aux tarifs n et au trafic (et volume de référence) de l'année n-2, déterminant ainsi une Grille Tarifaire de Référence.

Le CRE prévoit en outre un ajustement de cette Grille Tarifaire de Référence, la Grille Tarifaire Ajustée des Redevances (GTA), en prenant en compte plusieurs facteurs relatifs au trafic (TRAF), à la qualité de service (QDS), au calendrier des investissements à fort enjeu (INV1), ainsi qu'aux niveaux d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable (INV2). Ces facteurs s'appliquent selon les modalités suivantes :

Le facteur TRAF(n) est le facteur correctif lié au trafic

Le scénario de trafic de référence est celui proposé par Aéroports de Paris et correspond à un nombre de passagers supérieur en 2011 de 2,5 % par rapport à 2009, puis à des progressions annuelles de 2,4 % en 2012 et de 3,9 % les trois années suivantes. Le risque de trafic est partagé entre Aéroports de Paris et les transporteurs aériens sur la base d'un facteur correctif (TRAF) plus stable que durant le premier CRE. Mesuré sur la base du nombre de passagers et s'appliquant au-delà d'une zone de franchise représentant des évolutions annuelles supérieures ou inférieures de 0,5 point au scénario de trafic de référence, il rentre en vigueur pour la période tarifaire 2013. Il est calculé de telle sorte qu'au-delà de la plage de franchise, l'excédent ou le déficit de recettes prévisionnelles tirées des redevances soit compensé, à hauteur de 50 % et dans la limite d'un impact de 0,5 point sur le plafond d'évolution annuelle des redevances, par l'ajustement des tarifs de ces redevances.

En outre, il est prévu une possibilité, en cas de forte évolution du trafic aérien allant au-delà d'une progression supérieure de 1,5 point par an à celle du scénario référence, d'utiliser 50 % de l'excédent de revenu issu des redevances au-delà de ce seuil pour contribuer à la réalisation d'investissements de capacité ou de restructuration de terminaux non prévus initialement, ou à l'anticipation de tels projets.

Le facteur QDS est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service

La qualité de service et la satisfaction clients constituent la première des priorités de l'entreprise pour les cinq prochaines années. Cette ambition vise à la fois la satisfaction des passagers et du public, celle des transporteurs aériens et la qualité des services rendus à l'ensemble des entreprises basées. Elle est portée par un programme d'investissements ambitieux, par le développement de la culture client de l'entreprise et s'appuie par ailleurs sur de multiples leviers, managériaux et opérationnels. Elle vise à conforter le positionnement d'Aéroports de Paris vis-à-vis de l'ensemble de ses partenaires dans sa qualité d'intégrateur de services. À cet égard, Aéroports de Paris s'engage en particulier à développer les modes de concertation et d'actions communes entre ses équipes opérationnelles et celles des transporteurs aériens.

Les indicateurs de qualité de service retenus faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières sont les suivants :

- 5 indicateurs de satisfaction des passagers :
 - satisfaction globale des passagers à l'arrivée et au départ,
 - satisfaction des passagers sur la propreté des aérogares,
 - satisfaction des passagers sur l'orientation en correspondance à Paris-Charles de Gaulle,
 - satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols,
 - satisfaction des passagers sur les salles d'embarquement ;
- 4 indicateurs de disponibilité d'équipements :
 - disponibilité des postes de stationnement des avions,
 - disponibilité des passerelles télescopiques,
 - disponibilité des équipements électromécaniques dans les aérogares,
 - disponibilité des tapis de livraison des bagages ;
- 1 indicateur de conformité :
 - délai de réponse aux réclamations des passagers et du public.

L'incitation financière associée à ces indicateurs repose sur un système de bonus-malus, plafonnés par rapport à un niveau maximum et minimum de l'indicateur concerné. Les plafonds des bonus et des malus associés à chacun des indicateurs sont également répartis et correspondent individuellement à 0,1 % des redevances, soit un impact possible de ces incitations financières de 1,0 % du chiffre d'affaires des redevances soumises au plafond du CRE.

Quinze autres indicateurs de qualité de service font l'objet d'un suivi, mais n'ont pas d'incidence financière sur le plafond des redevances.

Le facteur INV1 est le facteur d'ajustement lié au calendrier des investissements à fort enjeu

Cet indicateur, pouvant donner lieu à un malus d'au plus 0,1 % des redevances, mesure le respect du calendrier de réalisation d'opérations à forts enjeux : satellite 4, liaison A-C, galerie IFU entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F, réaménagement du seuil 08 du doublet de pistes sud de Paris-Charles de Gaulle, déploiement du 400 Hz aux satellites du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, restructuration des halls 3 et 4 d'Orly Ouest, rénovation du terminal 2B de Paris-Charles de Gaulle. Les objectifs de l'indicateur « Réalisation d'Opérations d'Investissement » (ROI) correspondent aux échéances de réalisation suivantes :

Objectifs :

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| • Liaison A-C : | 2 ^e trimestre 2012 |
| • Satellite 4 : | 3 ^e trimestre 2012 |
| • Galerie EF : | 3 ^e trimestre 2012 |
| • 400 Hz CDG1 : | 1 ^{er} trimestre 2014 |
| • Seuil 08 : | 2 ^e trimestre 2014 |
| • Halls 3 et 4 d'Orly Ouest : | 4 ^e trimestre 2015 |
| • Terminal 2B : | 4 ^e trimestre 2015 |

Les résultats de cet indicateur induisent l'application du facteur d'ajustement du plafond tarifaire, dénommé INV1(n). Il repose sur un système de bonus et de malus, selon que les opérations concernées sont achevées en avance ou en retard par rapport au calendrier de référence.

Ces bonus et malus sont compensés entre eux chaque année (n) et seul un éventuel malus net est pris en compte dans le calcul du facteur INV1. Le malus net applicable annuellement représente au plus - 0,1 % du produit des redevances. Cette valeur maximale serait atteinte dans l'hypothèse d'un retard de deux trimestres sur le calendrier de réalisation de chaque opération identifiée ci-dessus.

Le facteur INV2 est le facteur d'ajustement lié aux dépenses d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable

Comme cela était déjà le cas dans le cadre du CRE 1, en cas de moindre réalisation du volume d'investissements par rapport à la prévision initiale, un ajustement conduirait à la baisse du plafond tarifaire en compensation d'une partie des coûts annuels épargnés. Ce facteur d'ajustement INV2 aurait vocation à s'appliquer, le cas échéant, à la période tarifaire 2015, et prendrait en compte une réduction éventuelle des dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre des enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable. Cette éventuelle réduction serait mesurée de manière cumulée sur les années civiles 2011 à 2013 incluses. Dans le cas où, à fin 2013, les dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre de ces enveloppes seraient inférieures à 90 % du montant initialement prévu, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat viendraient en minoration du plafond d'évolution des tarifs des redevances de la période tarifaire 2015.

Procédure de fixation annuelle des tarifs

Aéroports de Paris saisit les Commissions consultatives économiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly d'une part et de l'aéroport de Paris-Le Bourget d'autre part, au moins quatre mois avant le début de chaque période tarifaire, le CRE 2011-2015 précisant de surcroît ce délai d'envoi du dossier préparatoire avant le début de chaque nouvelle période tarifaire, sans préjudice d'obligations législatives ou réglementaires plus exigeantes. Composée de représentants des usagers aéronautiques, des organisations professionnelles du transport aérien et d'Aéroports de Paris, elle a notamment pour mission de rendre un avis sur les propositions de modification tarifaire des redevances aéroportuaires et sur les programmes d'investissements. Ensuite, Aéroports de Paris notifie au Directeur du transport aérien de la Direction générale de l'aviation civile agissant en tant qu'autorité de supervision indépendante et à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes les tarifs des redevances et, le cas échéant, les modulations de celles-ci, deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire. Enfin, les tarifs entrent en vigueur dans le délai d'un mois à compter de leur publication à moins que l'autorité de supervision indépendante, à laquelle la Direction générale de la concurrence, de la consommation et la répression des fraudes rend un avis motivé, n'y fasse 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 de refus d'homologation par les autorités compétentes, Aéroports de Paris aurait pu faire une nouvelle proposition en appliquant la même procédure. Dans ces conditions, aux termes du CRE, les tarifs de la période tarifaire précédente seraient restés en vigueur jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs et l'ouverture de la période tarifaire concernée aurait été décalée en conséquence sans que son terme ne soit changé. La nouvelle proposition d'Aéroports de Paris aurait pu 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 aurait pu être ainsi rattrapée. Dans ce cas, les niveaux maximaux des tarifs pour la période tarifaire suivante n'auraient pas été affectés.

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.

Le décret n° 2012-1045 du 11 septembre 2012 a instauré une commission consultative économique pour l'aéroport de Paris-Le Bourget. Depuis, les évolutions des tarifs des redevances de cette plate-forme font l'objet d'une concertation au sein de cette instance.

Détermination des grilles tarifaires applicables aux termes du CRE

Pour la période tarifaire 2011 :

Ce taux plafond d'évolution moyenne des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2011 a été fixé à la variation de l'inflation (indice IPC 4018 E) mesurée entre septembre 2009 et septembre 2010 majoré de + 0,00 %. L'inflation a été mesurée à + 1,49 %, déterminant ainsi le plafond d'évolution de la Grille Tarifaire de Référence. Ainsi, au 1^{er} avril 2011, les tarifs des redevances ont augmenté, en moyenne et à périmètre constant, de 1,49 %.

La proposition d'Aéroports de Paris concernant les tarifs pour services rendus couvrant la période du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012, a reçu l'homologation de l'État et un avis contenant les tarifs applicables a été rendu public le 25 février 2011 ⁽¹⁾.

Avec effet au 1^{er} avril 2011, Aéroports de Paris a mis en place deux nouvelles redevances :

- une redevance relative à l'informatique d'enregistrement et d'embarquement (*Crews*), jusqu'alors financée par des revenus conventionnels. Cette redevance est assise sur le passager départ des terminaux ou des parties de terminaux équipés. Le tarif de la redevance distingue le passager hors correspondance d'une part et le passager en correspondance d'autre part ;
- une redevance pour le traitement des bagages origine-destination sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. La création de cette redevance se traduit par la suppression de la part affectable à la fonction origine-destination des revenus conventionnels liés à différentes installations, la suppression de la redevance de tri des bagages applicable pour l'aérogare CDG1 pour ce qui concerne la part portant sur les bagages origine-destination, la mise en œuvre d'un supplément tarifaire sur la part variable de la redevance banque d'enregistrement. Elle doit être acquittée sur l'ensemble des terminaux de Paris-Charles de Gaulle. Elle distingue les passagers pour les destinations nationales, Schengen, DOM/COM d'une part et les passagers pour les autres destinations d'autre part.

Par ailleurs, à compter de la période tarifaire 2011 et pour une durée qui ne saurait excéder celle du CRE 2011-2015, Aéroports de Paris a mis en œuvre une modulation temporaire sur la redevance par passager pour le développement du trafic et l'amélioration de l'utilisation des installations, dont les modalités sont les suivantes :

- les compagnies aériennes dont le trafic croîtrait de plus de 6,4 % entre deux années IATA et dont le trafic départ serait supérieur à 10 000 passagers bénéficieraient d'un abattement sur la redevance par passager attribué sous la forme d'un avoir valable au titre de l'année suivante ;
- cet abattement correspondrait au produit du nombre de passagers dépassant le seuil de 6,4 % par 30 % du tarif moyen de la redevance

par passager sur les faisceaux dont la croissance serait supérieure à 6,4 %. Il serait globalement plafonné à 5 millions d'euros 2010 (soit 5,075 millions d'euros 2011) pour Aéroports de Paris et affecté entre les compagnies éligibles au prorata, en cas d'atteinte du plafond.

Pour la période tarifaire 2012 :

La hausse autorisée par le plafond d'évolution des tarifs de la période 2012 des redevances, en application des dispositions du contrat de régulation économique, était de + 4,0 %. Cette progression correspondait à l'inflation constatée sur la période allant de septembre 2010 à septembre 2011 majorée d'un point et après application d'un facteur d'ajustement favorable de 0,8 % au titre de la qualité de service. Afin de tenir compte de la conjoncture difficile traversée par le secteur du transport aérien, Aéroports de Paris a toutefois décidé d'anticiper d'un an la mise en œuvre du facteur d'ajustement trafic en retenant une hausse des tarifs inférieure au plafond. Les tarifs des redevances ont ainsi augmenté, à compter du 1^{er} avril 2012, en moyenne et à périmètre constant, de 3,4 %.

La proposition d'Aéroports de Paris concernant les tarifs pour services rendus couvrant la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013, a reçu l'homologation de l'État et un avis contenant les tarifs applicables a été rendu public le 17 janvier 2012.

Le plafond de la mesure incitative au développement du trafic et à une meilleure utilisation des infrastructures, établi dans le CRE à 5 millions d'euros (valeur 2010), avait été fixé selon l'évolution de la grille tarifaire 2011 à 5,074 millions d'euros (valeur 2011). Les modalités d'application de la mesure n'ayant pas encore été éprouvées du fait de sa mise en œuvre récente, il n'avait pas été envisagé de les modifier pour la période tarifaire 2012. Toutefois, le plafond de la mesure a été affecté, pour la période tarifaire 2012, par l'évolution du taux moyen d'évolution des tarifs des redevances, soit 3,4 %. Le plafond 2012 de la mesure incitative au développement du trafic et à une meilleure utilisation des infrastructures atteindra alors 5,247 millions d'euros.

En outre, à partir du 1^{er} avril 2012, le traitement des eaux usées par dilacération sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, est tarifé, à l'instar de celles de Paris-Orly, sur la base du passage des camions de vidanges (41,60 euros/passage de camion de vidange) et non plus sur la base de la jauge atterrie, conduisant ainsi à une homogénéisation des pratiques et à une meilleure adéquation avec le service rendu.

Pour la période tarifaire 2013 :

Le taux plafond de base correspond à une progression des tarifs de référence 2012 de + 3,3 % (variation de l'inflation (indice IPC 4018 E) entre septembre 2012 et septembre 2011 majorée de 1,5 point) à laquelle sont appliqués les ajustements relatifs aux facteurs :

- qualité de Service : correspondant à un bonus de + 0,7 % ;
- trafic : déterminé à - 0,5 %, le trafic réalisé étant supérieur à la référence du CRE ;
- investissements (INV1) établi à 0 %. Ce facteur était susceptible de s'appliquer, à compter de 2013, sous la forme d'un malus de - 0,1 % sur le plafond d'évolution tarifaire des redevances, en cas de retard de mise en service d'investissements majeurs. Or, l'ouverture de deux infrastructures de Paris-Charles de Gaulle a été mesurée en avance d'un trimestre par rapport aux objectifs assignés dans le CRE : le bâtiment de jonction entre les terminaux 2A et 2C a été mis en service le 27 mars 2012 et le satellite S4, le 28 juin 2012.

(1) Disponible sur le site Internet www.aeroportsdeparis.fr.

En conséquence, le plafond d'évolution des tarifs des redevances de la période 2013, en application des dispositions du contrat de régulation économique, est de + 3,6 % par rapport aux tarifs de référence 2012, soit de + 3,4 % par rapport aux tarifs effectifs 2012.

Après avoir consulté les usagers, Aéroports de Paris a toutefois décidé de soumettre à l'avis des commissions consultatives économiques et à l'homologation de l'État, les évolutions tarifaires annuelles moyennes suivantes des redevances :

- + 3,00 % à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- + 3,33 % à Paris-Le Bourget.

La valorisation des recettes théoriques 2013, résultant des propositions tarifaires pour les différentes plates-formes, représenterait une augmentation annuelle moyenne de + 3,0 %.

Comme pour les périodes tarifaires 2011 et 2012, Aéroports de Paris a retenu, pour la période tarifaire 2013, une évolution homogène en pourcentage des tarifs des redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement.

La proposition d'Aéroports de Paris concernant les tarifs pour services rendus couvrant la période du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014, a reçu l'homologation de l'État et un avis contenant les tarifs applicables a été rendu public le 15 février 2013.

Par ailleurs, pour la période tarifaire 2013, la mesure incitative au développement du trafic et à une meilleure utilisation des infrastructures

a été reconduite, mise en œuvre pour la période 2011. Il est proposé d'ajouter deux critères complémentaires d'éligibilité :

- le périmètre des compagnies éligibles sera relatif à celles opérant encore sur les plates-formes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, à la date du 31 mars 2014 ;
- le transporteur aérien devra avoir déferé, le cas échéant et au plus tard à la date du 31 mars 2014, à toute mise en demeure relative au paiement de la redevance par passager dont le délai est expiré à cette même date.

Le plafond de la période 2013 de cette mesure atteindra 5,404 millions d'euros (en euros 2013), par application de l'indexation de + 3,0 % au plafond de la période 2012.

Révision ou fin anticipée du contrat

Au cas où l'une des conditions suivantes est réunie, les parties conviennent d'examiner la nécessité de réviser le contrat suivant les modalités fixées ci-après.

Première condition : relative à la mesure du trafic, appréciée par l'indicateur QT(n) défini de la façon suivante : $QT(n) = PAX(n-1)$

où : PAX (n-1) est le nombre de passagers commerciaux hors transits, embarqués et débarqués sur la période allant du 1^{er} octobre de l'année « n-2 » au 30 septembre de l'année « n-1 » sur les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

L'examen de la nécessité de réviser le contrat s'appliquerait dans l'hypothèse où cet indicateur dépasserait, trois années d'affilée, la valeur QTMM(n) définie ci-dessous, ou resterait trois années d'affilée en deçà de la valeur QTmm(n) :

N	2012	2013	2014	2015
QTMM(n)	86 518 237	91 121 538	96 384 411	102 052 316
QTmm(n)	82 704 431	82 138 979	83 201 927	84 766 569

Seconde condition : dans l'hypothèse où, à l'issue des années civiles postérieures à 2011, les dépenses d'investissements du périmètre régulé, cumulées depuis le 1^{er} janvier 2011, n'atteindraient pas 75 % du montant prévu.

Sous réserve de l'application de ces conditions, à la demande de l'une des parties estimant que la situation nouvelle traduirait une modification substantielle des conditions économiques du contrat, celles-ci conviennent de rechercher un accord amiable sur le principe et sur la procédure de révision du contrat de régulation économique. En cas d'accord amiable, les Parties révisent le contrat dans un délai de deux mois, ce délai courant, s'il y a lieu, à compter de la date de l'avis de la commission consultative aéroportuaire (prévu par l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile).

À défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la Partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire sous quinzaine sur le principe et sur la procédure de révision du contrat. Si la commission consultative aéroportuaire est d'avis qu'il est nécessaire de réviser le contrat, la procédure de révision est menée conformément à cet avis et les Parties révisent le contrat dans un délai de deux mois, ce délai courant, s'il y a lieu, à compter de la date de l'avis de la commission consultative aéroportuaire prévu par l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile.

En outre, à la demande de l'une des Parties estimant que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles autres que celles mentionnées supra, et se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat, nécessitent de réviser celui-ci ou d'y mettre fin, celles-ci conviennent de rechercher un accord amiable sur la nécessité d'une révision ou d'une fin anticipée du contrat. En cas d'accord amiable sur une révision, les Parties en déterminent également la procédure de préparation. À défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire sous quinzaine sur le principe et la procédure de révision ou de fin anticipée du contrat. Si la commission consultative aéroportuaire est d'avis qu'il est nécessaire de réviser le contrat ou qu'il convient d'y mettre fin, les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie prescrivent une révision du contrat ou y mettent fin de manière anticipée selon les modalités préconisées par ladite commission.

En cas de fin anticipée du présent contrat et sauf accord des parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat.

Sûreté

Description de l'activité de sûreté

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

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

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

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

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

À la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, le renforcement des mesures de sûreté a conduit à la hausse particulièrement rapide des dépenses de sûreté et autres missions d'intérêt général financées par la taxe d'aéroport qui sont passées de 174 millions d'euros en 2002 à 493 millions d'euros en 2012 sur les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget dont près de 90 % pour la sûreté. Elles sont constituées notamment de charges de sous-traitance, de charges de personnel, d'amortissements des immobilisations et de charges de maintenance.

Financement de l'activité de sûreté

Les activités de sûreté, comme celles relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie des aéronefs et au service de prévention du péril animalier, celles liées aux mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux et certaines de celles se rapportant au contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique, sont financées par la taxe d'aéroport perçue sur chaque passager au départ et sur chaque tonne de fret et de courrier embarquée. Depuis le 1^{er} janvier 2011, la taxe d'aéroport s'élève à 11,5 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier. Entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 mars 2013, les passagers en correspondance ont bénéficié d'un abattement de 10 % sur ce tarif, soit 10,35 euros par passager en correspondance au départ. Afin de renforcer la compétitivité du hub de Paris-Charles de Gaulle, cet abattement a été porté à son niveau plafond de 40 %, soit 6,90 euros pour les passagers en correspondance au départ, et rentrera en vigueur à compter du 1^{er} avril 2013. Par ailleurs, une majoration de 1,25 euro par passager au départ alimente un système de péréquation contribuant au financement de ces activités régaliennes sur les petits aéroports du territoire français (plates-formes dont le trafic annuel est inférieur à 2,2 millions de passagers). Aéroports de Paris bénéficie d'une partie de ce produit de péréquation pour le financement des missions régaliennes des aérodromes de Pontoise, Toussus-le-Noble et Issy-les-Moulineaux.

Aéroports de Paris fournit aux ministres chargés de l'aviation et du budget les données relatives aux coûts exposés pour l'année en cours, l'année précédente et les années suivantes, nécessaires à la fixation du taux de la taxe. L'administration notifie ensuite à Aéroports de Paris les données retenues pour la fixation du taux de la taxe. Les activités de sécurité et de sûreté ne peuvent être, en cumul pluriannuel, ni bénéficiaires ni déficitaires. Le « bénéfice » ou le « déficit » cumulés enregistrés est pris en compte pour la fixation du taux de la taxe des années suivantes. En 2012, le produit de la taxe d'aéroport s'est élevé à 493 millions d'euros.

Commerces et services

Ce segment rassemble l'ensemble des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, parcs de stationnement, locations en aéroports notamment) d'Aéroports de Paris ainsi que les activités des co-entreprises de distribution commerciale en aéroports (Société de Distribution

Aéroportuaire, et Relay@ADP) et de publicité (Média Aéroports de Paris). Le résultat de ces dernières est comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence.

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	902	841	+ 7,3 %
EBITDA	503	463	+ 8,5 %
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	7	6	+ 9,2 %
Résultat opérationnel courant	412	375	+ 9,8 %

Description générale de l'activité commerciale

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

Au cœur de la dynamique de développement du Groupe, les activités commerciales contribuent à la performance économique et à l'attractivité de ses installations. Aéroports de Paris intervient en tant qu'aménageur, promoteur et gestionnaires d'activités commerciales au travers des co-entreprises Société de Distribution Aéroportuaire, Média Aéroports de Paris et Relay@ADP.

Décomposition du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	902	841	+ 7,3 %
Activités commerciales	355	315	+ 12,6 %
Parcs et accès	159	158	+ 0,8 %
Prestations industrielles	68	60	+ 14,4 %
Recettes locatives	104	97	+ 7,1 %
Autres produits	217	212	+ 2,2 %

Loyers perçus par les activités commerciales

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Activités commerciales (loyers)	355	315	+ 12,6 %
Boutiques en zone réservée	253	223	+ 13,5 %
Boutiques en zone publique	13	12	+ 10,2 %
Bars et restaurants	29	28	+ 4,3 %
Publicité	24	20	+ 19,9 %
Banques et change	15	13	+ 22,1 %
Loueurs	12	12	- 3,7 %
Autres	9	8	+ 10,8 %

Les activités commerciales exploitées en zone publique se trouvent en amont des filtres de contrôle (douanes, police aux frontières, postes d'inspection-filtrage) et toute personne peut y effectuer des achats. Les activités commerciales exploitées en zone réservée se trouvent au-delà des filtres de contrôle. La zone réservée inclut d'une part des espaces appelés

« zone Schengen », qui ne donnent plus lieu au passage de la douane, et d'autre part la « zone internationale », dans laquelle les passagers des vols internationaux à destination de tous les pays hors Union européenne, ou à destination des DOM TOM, peuvent y acheter des produits en *duty free* (hors taxe).

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

- les activités stratégiques, qui incarnent le positionnement « Paris, Capitale de la Création », et qui représentent les meilleures rentabilités surfaciques ⁽¹⁾: la Beauté (parfums et cosmétiques), la Mode & Accessoires et l'Art de Vivre (gastronomie, confiserie, vins et spiritueux). Aéroports de Paris a fait progressivement le choix de faire opérer ces activités par Société de Distribution Aéroportuaire qui est codétenue par AELIA (une société du groupe Lagardère), et qui opère notamment les activités de Beauté, Alcool, Tabac ainsi qu'une partie de la Gastronomie ;
- les activités de loisirs : Presse, Librairie, Photo-Vidéo-Son, Souvenirs, Cadeau, Jouet et les Pharmacies. Sur une partie de ce périmètre existe depuis le 4 août 2011 une co-entreprise, Relay@ADP, qui opère les activités de Presse, Librairie, Convenience et Souvenirs, et qui est détenue à 49 % par Aéroports de Paris, 49 % par Lagardère Services et 2 % par Société de Distribution Aéroportuaire.

Les bars, restaurants et autres services marchands payants sont principalement exploités par des tiers, même si Relay@ADP a ouvert en décembre 2012 une première unité de restauration sous enseigne Kayser. Les gestionnaires de ces commerces versent à Aéroports de Paris un loyer essentiellement assis 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.

Évolution de la surface totale dédiée aux commerces :

(en milliers de m ²)	2009	2011	2012	2015	2009-2015
Boutiques en zone réservée	21,8	22,3	26,9	30,1	+ 38 %
Dont en zone internationale	17,8	17,8	21,5	24,0	+ 35 %
Dont en zone Schengen	3,9	4,5	5,4	6,1	+ 56 %
Boutiques en zone publique	5,3	4,2	4,3	4,7	- 11 %
Bars et restaurants	22,8	23,1	24,6	24,0	+ 5 %
TOTAL	49,9	49,6	55,8	58,8	+ 18 %

L'année 2012 a été marquée par l'ouverture de la liaison A-C et du satellite 4 qui comptabilisent près de 8 300 m² de nouvelles surfaces commerciales. Ces nouvelles surfaces répondent aux meilleurs critères d'organisation des zones commerciales, avec un modèle uniformisé en termes de densité et d'organisation, une architecture et des critères d'ambiance adaptés, visant à offrir à nos passagers une dernière expérience de shopping parisienne.

Outre le développement des surfaces commerciales, et l'optimisation de leur positionnement dans le flux, Aéroports de Paris s'est attaché à définir un positionnement d'offre unique, tourné autour de l'idée « Paris, capitale de la Mode, de la Beauté et de la Gastronomie ». Pour alimenter ce positionnement, plusieurs actions ont été mises en place. En premier lieu, la large majorité des développements de surfaces a été accordée aux commerces de Mode, de Beauté et de Gastronomie. Ces commerces bénéficient également des meilleurs emplacements.

Aéroports de Paris perçoit également des revenus en provenance de la publicité qui est faite sur ses plates-formes (commercialisée depuis juin 2011 par Média Aéroports de Paris, codétenue avec JCDecaux France SAS), et des revenus issus des loueurs de véhicules, des activités de banque et change et de plusieurs services payants (emballage et consigne bagages, téléphonie...).

Stratégie en matière d'activité commerciale

D'ici 2015, le Groupe a l'ambition de devenir le référent du commerce en aéroport en Europe en termes de performance économique, d'innovation et de satisfaction clients. Pour atteindre cet objectif, Aéroports de Paris a choisi un positionnement unique : « Paris, capitale de la création » centré sur 3 familles de produits clés (Beauté, Mode et Accessoires et Art de vivre) associé au développement de concepts exclusifs et à une mise en valeur des marques, notamment françaises.

Cette stratégie sera accompagnée d'une croissance de la surface totale dédiée aux commerces (bars et restaurants, boutiques en zone publique et en zone réservée) de près de 18 % entre 2009 et 2015 et de 35 % pour les boutiques en zone internationale d'ici à 2015 et devrait permettre ainsi à Aéroports de Paris d'atteindre un chiffre d'affaires par passager de 19 euros d'ici à 2015.

Par ailleurs, des concepts exclusifs ont été mis en place, permettant de mettre en valeur les terroirs et les savoir-faire de nos régions. Au rang de ceux-ci, on peut notamment retenir la Cave à vins et champagnes mis en place dans le satellite 3, dans la jetée du 2E et dans la liaison A-C à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui rassemble une offre exceptionnelle avec la présence de quelques grands crus que l'on peut difficilement trouver ailleurs.

Enfin, Aéroports de Paris a fortement enrichi son portefeuille de marques de premier plan incarnant son positionnement. Ainsi, des marques emblématiques du Luxe sont aujourd'hui présentes, dont certaines pour la première fois en aéroport : Hermès, Dior, Cartier Gucci, Prada, Miu Miu, Bottega Veneta, Tod's, Bulgari, Burberry, Longchamp, Rolex, Ladurée, La Maison du Chocolat, Nespresso, Mariage Frères ou Pétroussian. Il est par ailleurs à noter que ces marques bénéficient de boutiques à leur image, leur permettant d'exprimer la totalité de leur univers.

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

Activités des co-entreprises

(en millions d'euros)	2012	2011	2011/2010
Chiffre d'affaires des co-entreprises (100 %)	726	543	+ 33,7 %
<i>Société de Distribution Aéroportuaire</i>	632	502	+ 25,9 %
<i>Relay@ADP</i>	55	23	+ 139,1 %
<i>Média Aéroports de Paris</i>	38	18	+ 111,1 %
Résultat net des co-entreprises (100 %)	14	13	+ 11,5 %
<i>Société de Distribution Aéroportuaire</i>	11	12	- 0,7 %
<i>Relay@ADP</i>	1	1	0,0 %
<i>Média Aéroports de Paris</i>	2	0	n.a.

n.a. : non applicable.

Société de Distribution Aéroportuaire

Présentation

En parallèle de l'activité de location d'espaces à vocation commerciale, Aéroports de Paris exerce une activité de gestion directe d'espaces commerciaux, notamment par sa co-entreprise Société de Distribution Aéroportuaire, en partenariat avec le spécialiste de la distribution aéroportuaire AELIA, filiale du groupe Lagardère Services. Société de Distribution Aéroportuaire intervient dans les domaines de la vente d'alcool, de tabac, de parfums-cosmétiques, de gastronomie et de Mode et Accessoires.

En l'état actuel des statuts, chacun des partenaires détient 50 % du capital et a droit à 50 % dans les bénéfices et les réserves de la société. Les actions de Société de Distribution Aéroportuaire sont inaliénables jusqu'au 29 avril 2013. Toutefois, les statuts de la société offrent à chacun des associés la possibilité de provoquer l'exclusion de l'autre associé et la cession forcée de ses actions en cas de violation d'une clause statutaire, de mise en redressement judiciaire ou de réduction du capital de l'associé concerné en dessous du minimum légal. En outre, Aéroports de Paris bénéficie de la possibilité de provoquer l'exclusion d'AELIA en cas de perte du contrôle de celle-ci par le groupe Lagardère Services ou en cas de résiliation ou expiration de l'ensemble des baux conclus avec Aéroports de Paris fixant les conditions d'occupation par la société du domaine aéroportuaire sur les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Aéroports de Paris et AELIA ont mis en place un pilotage bipartite et équilibré au travers de plusieurs organes de gouvernance :

- un organe collégial dénommé « Conseil », qui est composé de trois représentants de chacun des deux associés, ainsi que de la Présidence de la Société de Distribution Aéroportuaire ;
- une Présidence assurée par une personne morale, la SARL ADPLS Présidence, dont les deux cogérants sont d'une part un représentant de Lagardère Services, et d'autre part un représentant d'Aéroports de Paris ;
- une Direction générale, avec pour rôle d'assurer la gestion opérationnelle de la Société.

Stratégie

Société de Distribution Aéroportuaire a pour objectif d'affirmer le positionnement stratégique « Paris, capitale de la création » sur les segments de produits dont elle a la responsabilité. Pour ce faire, elle exploite des boutiques soit sous ses propres enseignes (BuY Paris Duty Free pour la Beauté, l'Art de vivre et le Tabac, et BuY Paris Collection pour la Mode & Accessoires), soit des enseignes de marques reconnues et au cœur

du positionnement, notamment dans les segments de la Gastronomie et de la Mode & Accessoires.

À fin 2012, Société de Distribution Aéroportuaire gère 126 boutiques sur une surface totale de 20 570 m² sur l'ensemble des terminaux de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Relay@ADP

Présentation

Aéroports de Paris et Lagardère Services ont créé en août 2011 Relay@ADP, une co-entreprise dédiée aux activités de presse, de librairie, de convenance et de souvenirs. Cette société est détenue à 49 % par Aéroports de Paris, 49 % par Lagardère Services et 2 % par la Société de Distribution Aéroportuaire. Les modalités de gouvernance et d'exclusion du coassocié de cette société sont similaires à celles applicables à Société de Distribution Aéroportuaire.

À fin 2012, Relay@ADP gère 54 boutiques sur une surface totale de 6 170 m² sur l'ensemble des terminaux de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Stratégie

Parmi les axes stratégiques majeurs mis en œuvre par Relay@ADP, figurent d'une part l'ouverture de magasins sous enseigne Relay de grande taille permettant la mise en place de plusieurs axes de différenciation d'offre, et la création d'un nouveau concept de Souvenirs de Paris, « Air de Paris », qui représente un potentiel important de développement. Le premier magasin de ce nouveau concept a ouvert en 2011 dans la zone Schengen d'Orly Sud. 5 magasins de ce type étaient ouverts à fin 2012.

Également fin 2012, la création d'une première unité de restauration sous enseigne Kayser à Orly Ouest marque la mise en œuvre d'un nouvel axe de diversification pour Relay@ADP.

Média Aéroports de Paris

Présentation

Aéroports de Paris et JCDecaux France SAS ont créé en 23 juin 2011 Média Aéroports de Paris, une co-entreprise destinée à exploiter et commercialiser, à titre principal, des dispositifs publicitaires, et, à titre accessoire, un média télévisuel dédié à la relation passager/aéroport, sur les aéroports exploités par Aéroports de Paris en Île-de-France. Cette société est détenue à 50 % par Aéroports de Paris et 50 % par JCDecaux France SAS.

Une offre largement renouvelée a été mise en place depuis 2011, offrant notamment la perspective d'une amélioration de la qualité de service et de l'innovation, à travers de nouveaux supports moins nombreux mais plus modernes (ces supports ont été dessinés par le designer de renommée internationale Patrick Jouin, et comprennent une part importante d'écrans digitaux), et avec une offre événementielle plus riche et plus diversifiée. Elle permet par ailleurs d'exploiter au mieux le potentiel de visibilité qu'offrent les plates-formes d'Aéroports de Paris et d'optimiser ainsi le bénéfice économique pour les partenaires.

Les modalités de gouvernance et d'exclusion du coassocié sont similaires à celles applicables à Société de Distribution Aéroportuaire.

Prestations industrielles

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

L'offre de services aux usagers

Dans un souci constant d'amélioration de la satisfaction passagers et des prestations offertes à ses clients, Aéroports de Paris a mis en place et adapte en permanence une vaste offre de services.

Information aux passagers

Les passagers utilisant les plates-formes d'Aéroports de Paris ont à leur disposition un serveur vocal interactif (le 39 50) et un site Internet (www.aeroportsdeparis.fr qui recueille plus de 1 500 000 visites par mois) proposant des informations sur les horaires des vols, les compagnies aériennes, les parcs de stationnement et les accès, un magazine (*Aéroports de Paris Magazine*) et un site Internet « *Paris-Lifestyle* » qui offrent des informations sur Paris, sur l'actualité d'Aéroports de Paris et des informations promotionnelles sur l'offre commerciale, une chaîne de télévision (AEO, diffusée sur plus de 200 écrans) et des guides d'informations pratiques mis à disposition des passagers.

Dans le but de faciliter l'information et l'orientation des passagers, des bornes Internet ont été installées dans l'ensemble des terminaux, et Hub télécom, filiale d'Aéroports de Paris, a déployé un réseau Wifi permettant au grand public de se connecter gratuitement à Internet durant 15 minutes (les minutes suivantes étant payantes). Des bornes d'information tactiles ont également été mises en place à Paris-Orly et à Paris-Charles de Gaulle. Pour s'adapter à l'utilisation croissante des smartphones, un service Web mobile et une application, MyAirport, disponible pour iPhone et Android (plus de

800 000 téléchargements) ont été développés permettant, notamment, de consulter les horaires de vols en temps réel.

Accueil et confort

En zone publique, des comptoirs d'accueil et d'information agrandis et réaménagés pour être plus visibles et accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite sont désormais présents dans tous les terminaux. Un septième comptoir d'information entièrement dédié aux touristes a, par ailleurs, été ouvert sur la plate-forme de Paris-Orly venant renforcer le dispositif déjà existant.

Les passagers bénéficient également d'une offre harmonisée de services sur l'ensemble de des plates-formes du Groupe notamment grâce à des partenariats signés avec Disney ou encore Sony. Ainsi, plusieurs nouvelles aires de jeux pour les enfants, habillées aux couleurs de « Cars » et « Princesses » et près d'une centaine de consoles de jeux vidéo « PlayStation 3 » ont été installées. Les passagers peuvent profiter également d'une offre gratuite de films ou d'écouter une sélection musicale de nouveautés proposée par Universal Music France.

Fluidité

Un dispositif d'affichage en temps réel du temps d'attente a été déployé aux postes inspection filtrage. Les passagers peuvent maintenant visualiser à tout moment leur temps de passage sur les panneaux d'affichage en amont de ces zones. A été mis en place, pour les femmes enceintes ou les parents accompagnés d'enfants en bas âge, une file « Accés famille » pendant les périodes de vacances scolaires pour le passage des postes d'inspection-filtrage. Les agents de sûreté et les hôtesses, formés à la communication avec les jeunes enfants par l'association Le Rire Médecin, vont les accueillir et leur expliquer, de manière ludique, le passage des contrôles de sûreté. Chaque enfant recevra un livret de jeux inédits mettant en scène Mickey et ses amis à l'aéroport

Par ailleurs, le système PARAFE (Passage automatisé rapide des frontières extérieures), mise en place en collaboration avec le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration permet de passer la frontière plus rapidement et de manière autonome et entièrement gratuite à l'aide de sas automatiques et grâce au passeport électronique et à l'apposition de l'empreinte digitale.

Le service « Parking Premium » qui propose des places réservées proches des entrées d'aérogares a été étendu à de nouveaux terminaux à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. À Paris-Orly, l'extension du service « Parking Vacances » qui garantit une place au parking vacances de l'aéroport à un prix avantageux aux passagers stationnant plus de 5 jours a également été étendue. Une offre similaire pour les week-ends est désormais également disponible.

Enfin, pour répondre à l'utilisation croissante des smartphones, une application de géolocalisation pour Android est disponible à Paris-Charles de Gaulle permettant aux usagers de se guider dans l'aéroport et de découvrir l'ensemble des services disponibles.

Immobilier

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	253	241	+ 4,6 %
Chiffre d'affaires externe ⁽¹⁾	201	190	+ 5,7 %
Chiffre d'affaires interne	51	51	+ 0,4 %
EBITDA	149	129	+ 15,6 %
Résultat opérationnel courant	110	88	+ 24,9 %

(1) Réalisé avec des tiers.

Présentation de l'activité

Les activités immobilières hors aéroports constituent un axe stratégique de développement et sont devenues un des éléments de croissance pour le Groupe avec un cycle économique propre au secteur immobilier. Le fort potentiel de développement, provenant d'importantes réserves foncières, d'une densité encore faible sur certaines zones et d'un potentiel de réversion des terrains occupés est un levier important de création de valeur pour Aéroports de Paris.

En tant que propriétaire foncier et aménageur, Aéroports de Paris aménage et viabilise les terrains qui seront mis ensuite à la disposition d'investisseurs ou d'utilisateurs moyennant le paiement d'un loyer. Aéroports de Paris intervient également en tant que développeur et réalise des programmes immobiliers destinés à ses besoins propres, ainsi qu'aux entreprises désireuses de s'implanter sur les plates-formes. En tant que propriétaire immobilier, Aéroports de Paris assure la gestion de ses actifs (stratégie commerciale, réhabilitation, modernisation), sa gestion locative (commercialisation, relations locataires, encaissement des loyers et des charges, obligations réglementaires, gestion de l'entretien et de la réparation) et pilote l'offre de services aux locataires (dépannage, gardiennage ou nettoyage).

On distingue 2 types d'activités immobilières complémentaires :

- l'immobilier aéroportuaire regroupe les terrains ou bâtiments destinés à toute activité aéroportuaire hors aéroports ou nécessitant un accès direct aux pistes comme les hangars de maintenance avion, les gares de fret de premier front ou les zones industrielles. Les locations situées au sein des aéroports sont comptabilisées dans le segment d'activité « commerces et services » ;
- l'immobilier de diversification regroupe les terrains ou bâtiments ne disposant pas d'accès direct aux pistes, ou pour lesquels cet accès

Les surfaces disponibles pour l'immobilier se décomposent comme suit :

(en hectares)	Aéronautique	Diversification	Total
Surfaces dédiées à l'immobilier	444	866	1 310
Réserves foncières	48	368	416
Terrains d'emprise des bâtiments ADP	122	200	322
Terrains loués à des tiers	274	298	572

Les surfaces classées en réserves foncières 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.

En 2012, sur les 24 hectares qui ont été mobilisés pour des projets (dont 6 hectares pour la réalisation du centre de distribution de services à bord d'AELIA (co-entreprise entre Aéroports de Paris et le Groupe Lagardère) ; 0,6 hectare pour la réalisation d'un hôtel, et 8 hectares pour la création du site majeur de transit de cargo aérien du groupe Bolloré sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle), 11 sont venus diminuer les réserves foncières immobilières.

Les terrains loués à des tiers sont situés à Paris-Charles de Gaulle (308 hectares), Paris-Orly (141 hectares) et sur l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale (123 hectares). Près de 60 % des terrains loués aux tiers sont liés à l'aéroportuaire sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 20 % sur l'aéroport de Paris-Orly et 50 % sur l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale.

n'est pas indispensable au fonctionnement de l'activité hébergée, comme les bureaux, les hôtels, les commerces et les locaux d'activité et de logistique. Ces activités immobilières sont exclues du périmètre de régulation depuis le 1^{er} janvier 2011.

Aéroports de Paris fournit des prestations immobilières à des clients appartenant à des secteurs d'activités variés, comme Air France-KLM, FedEx, Accor, La Poste, Dassault, ou Servair. Les dix premiers clients représentent environ 60 % du chiffre d'affaires externe. Les baux sont principalement de longue durée, limitant ainsi les risques locatifs. Sur les terrains, les baux vont de 20 à 70 ans. Sur les bâtiments, les baux sont de types commerciaux ou de type civils.

En 2012, Aéroports de Paris a poursuivi la réorganisation de la Direction de l'immobilier entamée depuis 2010, avec pour objectif une organisation à l'image d'une foncière de premier plan (renforcement de la dimension client, des fonctions de gestion locative et de gestion d'actifs (« *Asset Management* ») et externalisation des prestations de services fournies aux locataires externes) mais aussi avec la création d'un département spécialisé dans l'aménagement et une intégration de plusieurs fonctions commerciales et marketing dans un département unique chargé du développement.

Le chiffre d'affaires du segment immobilier s'est élevé à 253 millions d'euros en 2012. Sur les 201 millions d'euros provenant de locations à des tiers, 91 millions d'euros sont issus de locations de terrains, 84 millions d'euros de bâtiments et 27 millions d'euros de charges locatives et autres.

Le domaine foncier utilisable pour l'activité immobilière

Aéroports de Paris est propriétaire de l'ensemble de son domaine foncier qui s'étend sur 6 686 hectares, dont 4 601 hectares réservés pour les activités aéronautiques, 775 hectares de surfaces non exploitables et 1 310 hectares dédiés aux activités immobilières.

Bâtiments loués

Sur ses terrains, Aéroports de Paris possède 1 212 210 m² de surfaces plancher en 2012. La surface de plancher se substitue à la SHON, terminologie abandonnée dans la construction.

Sur 2012, plus de 31 000 m² ont été construits, avec la nouvelle gare de fret banalisée sur CDG (pour 17 400 m²), et le nouveau bâtiment de bureaux Altai pour 13 250 m². Par ailleurs, il a été intégré l'extension des installations FedEx livrées en 2005-2007 réintégré dans le patrimoine une ancienne extension Fedex pour 59 150 m². L'utilisation complète du Système d'Information Géographique sur les plates-formes d'Orly et de Roissy a également permis d'affiner la base des surfaces utiles et de plancher et de retirer pour 85 000 m² de parkings bâtis, en silo ou en sous-sols des bâtiments.

La surface utile commercialisable à fin 2012 se monte à 1 051 900 m².

Les surfaces utiles louées, selon les catégories définies en 2012 pour l'utilisation du SIG, se décomposent comme suit :

(en milliers de m ²)	Aéronautique	Diversification	Total
Surfaces louées	517	420	937
Bâtiments de fret	205	-	205
Hangars de maintenance	298	-	298
Locaux d'activité et Logistique	1	107	107
Bureaux	-	153	153
Locations internes	12	145	157
Autres bâtiments	1	15	16

Stratégie de l'activité immobilière

Aéroports de Paris est bien positionné sur le marché de l'immobilier en Île-de-France grâce à des atouts de 1^{er} plan :

- des réserves foncières importantes : la possibilité de proposer de grandes emprises foncières d'un seul tenant dans des zones déjà largement équipées grâce à l'aéroport présente une opportunité pour des entreprises cherchant à regrouper en proche banlieue parisienne des entités tertiaires de grande taille, des entrepôts ou des messageries dispersées sur l'ensemble de l'Île-de-France ;
- des actifs de qualité : détenus en pleine propriété, les terrains sont mis à disposition des tiers dans le cadre de baux de longue durée et répartis sur 3 plates-formes complémentaires ;
- une situation géographique privilégiée grâce à l'importance de Paris et la qualité des dessertes pour accéder aux plates-formes. En effet, l'implantation sur un aéroport procure un avantage compétitif pour les entreprises pour lesquelles la réactivité et la rapidité d'acheminement sont essentielles ou pour les entreprises internationales ayant besoin d'un accès facile à leurs clients, fournisseurs ou établissements dans le monde entier. Les projets prévus pour le Grand Paris vont être un atout supplémentaire pour les trois plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, par la réalisation de nouvelles lignes de métro.

De surcroît, Aéroports de Paris dispose d'opportunités significatives sur son activité immobilière :

- certaines zones offrent encore des densités faibles ;
- le mix produit peut être orienté davantage vers la diversification grâce à la reconversion de hangars avions et le développement du fret et du tertiaire ;
- des parts de marché restent à conquérir notamment sur les bureaux et hôtels autour des plates-formes ;
- la compétitivité reste à améliorer sur certains produits grâce à l'augmentation du rapport qualité/prix et le rajeunissement et la modernisation du patrimoine.

Aéroports de Paris a pour ambition d'atteindre, pour son activité immobilière, le niveau de performance d'une foncière intégrée de 1^{er} plan exploitant le potentiel de développement apporté par l'aéroport et la

proximité de Paris. Pour cela, le groupe entend mettre en œuvre une stratégie diversifiée en ayant un rôle d'aménageur et/ou de développeur, en développant plusieurs segments de produits et en investissant seul ou en partenariat. Parallèlement, cette ambition repose sur le renforcement de la qualité de service auprès des clients et le développement d'une politique de développement durable ambitieuse.

Sur la période 2011-2015, Aéroports de Paris s'est fixé comme objectif de développer sur ses plates-formes entre 320 000 m² et 360 000 m² de bâtiments, appartenant à Aéroports de Paris ou à des tiers. À fin 2012, 291 100 m² ont été développés ou sont en cours de développement : 15 % ont été réalisés en immobilier aéroportuaire et 85 % en immobilier de diversification.

Les investissements correspondant s'élèveraient à environ 510 millions d'euros.

Développements récents

Aéroports de Paris et Schiphol Real Estate, filiale immobilière de Schiphol Group, ont conclu début février 2012 des accords de participations croisées (à 60/40 %) concernant deux immeubles de bureaux sur les plates-formes aéroportuaires. Le bâtiment Altai se situant à Roissy-CDG a été livré fin juillet 2012 et accueille les sièges sociaux de Servair et de la holding Air France/KLM. Le second, TransPort Building, situé sur l'aéroport d'Amsterdam Schiphol, a été livré en 2010 et accueille les sièges de Transavia et de Martinair. Cet accord, qui s'insère dans l'alliance stratégique Hublink, permet un renforcement de la coopération entre Aéroports de Paris et Schiphol Group dans le domaine immobilier.

En application des accords relatifs à ces deux bâtiments, les actions détenues par chacune des parties dans les véhicules de détention de biens immobiliers sont inaliénables jusqu'à fin juin 2014. À l'issue de cette période d'inaliénabilité, l'actionnaire majoritaire du véhicule dispose d'un droit de première offre et d'un droit de préemption en cas de cession par l'actionnaire minoritaire, tandis que des droits de cession forcée et des droits de cession conjointe sont prévus en cas de cession par l'actionnaire majoritaire. Des clauses de rachat sont aussi prévues en cas de changement de contrôle et de résiliation des accords relatifs à la coopération entre Schiphol Group et Aéroports de Paris. Ces accords prévoient par ailleurs des promesses d'achat et de vente successives qui pourront être exercées à compter de 2023 et 2026.

Détail des projets au 31 décembre 2012

Plate-forme	Type d'immobilier	Rôle ADP ⁽¹⁾	Client	Projet	Mise en service	Surface (m ²)
Projets terminés						132 600
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	IBIS	Extension hôtel	2011	8 600
Paris-Orly	Diversification	Aménageur	Compass	Local d'activité	2011	4 250
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Divers	Bureaux	2011	1 300
Paris-Orly	Diversification	Aménageur	Franprix	Logistique	2012	28 000
Paris-Charles de Gaulle	Aéroportuaire	Aménageur	Air France	Stockeur bagages	2012	11 700
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur/ Investisseur	Servair/AF	Bureaux Continental Square 3	2012	13 250
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Air France	Banc essai réacteurs	2012	5 500
Paris-Orly	Diversification	Aménageur	Divers	Logistique	2012	22 000
Paris-Charles de Gaulle	Aéroportuaire	Aménageur/ Investisseur	Divers	Gare de fret GB3	2012	18 000
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Aévia	Local d'activité	2012	20 000
Projets en cours (mise en service avant 2015)						158 500
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Unibail	Centre commercial Aéroville	2013	110 000
Paris-Charles de Gaulle	Aéroportuaire	Investisseur	Divers	Local d'activité	2013	5 700
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Investisseur	Divers	Bureaux	2013	700
Paris-Charles de Gaulle	Aéroportuaire	Aménageur	Sodexi	Fret	2014	9 000
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Citizen M	Hôtel	2014	6 100
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Accor	Hôtels 3*	2015	27 000
TOTAL PROJETS TERMINÉS OU EN COURS LIVRES AU COURS DU CRE 2						291 100
Projets en cours (mise en service après 2015)						30 000
Paris-Charles de Gaulle	Diversification	Aménageur	Divers	Bureaux et entrepôts	2015-2016	30 000
Projets en préparation						124 500
Paris-Orly	Diversification	Aménageur/ Investisseur	-	Cœur d'Orly	-	80 000
Paris-Orly/Paris-Charles de Gaulle	Div./Aéro.	Aménageur/ Investisseur	-	Divers	-	44 500
OBJECTIF 2011-2015 ⁽²⁾						320 000 à 360 000

(1) Aéroports de Paris est aménageur lorsqu'il met à disposition le terrain et investisseur lorsqu'il participe à la construction immobilière.

(2) Objectif de développement sur les terrains relevant des emprises aéroportuaires appartenant à Aéroports de Paris, de surfaces de bâtiments appartenant à Aéroports de Paris ou à des tiers entre 2011 et 2015.

Activités immobilières sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle

L'immobilier de la plate-forme est composé principalement de bâtiments alloués aux activités de cargo ou de maintenance et aux activités tertiaires dédiées à la Ville Aéroportuaire (Roissy-pôle). À long terme, Aéroports de Paris envisage de développer un concept immobilier diversifié où les produits liés aux activités aéroportuaires (cargo et activités de support notamment), tirés par l'accroissement du trafic aérien continueront à se développer et où d'autres activités clés de nature plus urbaine pourront se développer en support. C'est le cas des bureaux, des commerces, des hôtels et des locaux d'activités.

Cargo

La stratégie cargo sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle s'articule autour de deux axes :

- l'accompagnement de la croissance du trafic du fret express à travers notamment la poursuite de l'extension du *hub* de FedEx avec 4 postes avions supplémentaires, dont la mise en service a eu lieu en mars 2012 et le développement d'un centre de tri express pour Sodexi (JV entre Air France et La Poste) ;
- le renforcement du positionnement de la plate-forme comme leader européen du « general cargo » grâce à trois leviers :
 - la reconquête du premier front actif (zone constituée des entrepôts au plus près des avions, à la frontière entre la zone réservée et la zone publique) avec notamment la livraison d'une gare de fret en novembre 2012 de 18 000 m², précommercialisée à 75 %, réalisé par Aéroports de Paris en tant qu'investisseur,

- le développement du premier front passif (zone constituée des entrepôts en « deuxième ligne » reliée au premier front actif via les routes de desserte internes de la zone réservée) avec notamment la livraison d'un entrepôt de 10 000 m² livrable en 2014, pour lesquels Aéroports de Paris se positionnera également en tant qu'investisseur,
- une meilleure affectation produit/activité, à la rénovation et à la densification des zones allouées au fret et l'optimisation des processus opérationnels, notamment à travers notamment la sécurisation des accès de la zone cargo.

Activité tertiaire

La stratégie de développement des activités tertiaires s'articule autour de projets phares :

- le développement du concept de ville aéroportuaire sur le quartier de Roissy-pôle qui comprend désormais environ 230 000 m² de bureaux et 68 000 m² d'hôtels. Ce quartier, relié aux différentes aérogares de Paris-Charles de Gaulle, comprend notamment l'ensemble Continental Square 1 et 2⁽¹⁾ d'une surface d'environ 50 000 m² et s'est agrandi en 2012 d'un troisième programme ALTAI d'environ 13 250 m², commercialisé à 100 % à la livraison ;
- l'extension des zones hôtelières qui contribuera à améliorer la diversité des produits immobiliers du quartier de Roissy-pôle. Ainsi, après la mise en service début 2011 de l'extension de l'hôtel IBIS (8 600 m²), portant la capacité de l'hôtel de 550 à 770 chambres, l'offre hôtelière continue à se renforcer grâce à la signature en décembre 2012 d'un bail à construction avec Citizen M pour la construction d'un hôtel d'une capacité de 230 chambres et une surface de 6 100 m² dont l'ouverture est prévue à l'été 2014, et la signature en mars 2012 d'une promesse de bail à construction avec le groupe Accor pour 2 hôtels d'une surface totale de 27 000 m² et d'une capacité de 600 chambres, pour une ouverture prévue à l'horizon 2014-2015 ;
- le projet Aéroville, développé par Unibail-Rodamco, consiste en la réalisation sur 12 hectares d'un centre de commerces et de services d'environ 110 000 m². L'ouverture de ce centre de commerces et de services est prévue pour fin 2013. L'investissement correspondant s'élève à 12 millions d'euros pour l'aménagement du terrain (financés à 100 % par Aéroports de Paris) et 270 millions d'euros pour le bâtiment (financés à 100 % par Unibail).

Activités immobilières sur la plate-forme de Paris-Orly

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

La plus importante opération immobilière en cours est celle de Cœur d'Orly, qui a pour ambition de créer un quartier d'affaires qui soit un véritable espace de vie, à proximité immédiate des terminaux de l'aéroport. Cœur d'Orly sera desservi par les moyens de transports en commun (Orlyval-RER B) et en particulier, par le projet de tramway T7 Villejuif-Juvisy, dont les travaux

sont engagés pour une livraison prévue au deuxième semestre 2013 et à terme dans le cadre du projet du Grand Paris, par une gare TGV et deux grandes lignes de métro.

La première tranche du projet Cœur d'Orly consisterait en la construction, sur 13,5 hectares, de 160 000 m² de bâtiments dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de boutiques, halle alimentaire, commerces de proximité, restaurants, espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4 étoiles. Le projet a été conçu par Jean-Michel Wilmotte en qualité d'architecte coordonnateur et le paysagiste Philippe Thébaud.

Dans le cadre de l'opération, deux Sociétés immobilières ont été constituées avec le groupement partenaire, la SCI Cœur d'Orly Bureaux pour la réalisation des immeubles de bureaux et la SNC Cœur d'Orly Commerces pour la réalisation des immeubles de commerces. Ces Sociétés sont contrôlées directement ou indirectement à 50/50 par Aéroports de Paris et le groupement Altarea et Foncière des Régions.

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

La stratégie de développement et de commercialisation vise d'une part à positionner ce nouveau quartier d'affaires comme un lieu de référence dans le paysage immobilier francilien avec une offre tournée vers les grands utilisateurs (y compris pour les demandes supérieures à 30 000 m²), notamment les groupes internationaux. Elle vise d'autre part à atteindre à court terme la masse critique de bureaux suffisante permettant de développer une large offre de commerces et services, différenciant ce programme de ceux des concurrents. Le loyer proposé serait de 250 euros/m²/an pour les bureaux.

Le permis de construire des premiers immeubles de bureaux (70 000 m²) a été obtenu fin 2009. Leur livraison, conditionnée à leur commercialisation, devrait intervenir 18 à 24 mois après la signature des baux. Ces immeubles répondront aux normes BBC-Effinergie et seront raccordés à la géothermie.

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

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

Participations aéroportuaires

Le segment « Participations aéroportuaire » rassemble les activités réalisées par les filiales et participations d'Aéroports de Paris qui opèrent des activités aéroportuaires. Créé en 2012, ce segment regroupe Aéroports de Paris Management (ADPM), la participation dans Schiphol Group et la participation dans TAV Airports ⁽¹⁾ acquis en mai 2012.

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires		EBITDA		Résultat opérationnel courant	
	2012	2012/2011	2012	2012/2011	2012	2012/2011
TOTAL	14	+ 8,3 %	1	- 23,2 %	29	+ 105,1 %
Aéroports de Paris Management	14	+ 8,3 %	1	- 23,2 %	1	+ 9,8 %
Schiphol Group ⁽¹⁾	-	-	-	-	15	+ 20,5 %
TAV Airports ⁽¹⁾	-	-	-	-	13	NS

(1) Société mise en équivalence.

Aéroports de Paris Management

Détenue à 100 % par Aéroports de Paris, Aéroports de Paris Management a pour activité la gestion d'aéroports et la prise de participation dans des sociétés aéroportuaires hors de Paris. Les participations détenues par ADPM sont les suivantes :

- Mexique : participation depuis 2000 de 25,5 % dans la société mexicaine Servicios de Tecnología Aeroportuaria (SETA), qui elle-même détient 16,7 % de la société holding du Grupo Aeroportuario del Centro Norte (GACN) qui contrôle 13 aéroports du nord et du centre du Mexique, parmi lesquels l'aéroport international de Monterrey. Parallèlement, SETA a conclu en 2000 avec GACN un contrat d'assistance technique et de transfert de technologie d'une durée de 15 ans. En 2012, les aéroports gérés par GACN ont accueilli 13 millions de passagers, en hausse de 7 % ;
- Belgique : participation depuis 1999 de 25,6 % dans la société belge Liège Airport qui gère l'aéroport de Liège-Bierset, plate-forme importante pour le trafic de fret. Parallèlement, ADPM a signé en 1999 un contrat de gestion d'une durée de 15 ans ;
- Guinée : participation de 29 % dans la société guinéenne de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry (SOGEAC) assortie d'un contrat d'assistance technique d'un an renouvelable pour la gestion de l'aéroport. ADPM accompagne notamment la SOGEAC dans les travaux de rénovation et d'extensions de ses installations. L'aéroport a accueilli 400 000 passagers en 2012, en hausse de 11 % ;
- Arabie Saoudite : participation depuis 2007 de 5 % dans la société saoudienne Matar chargée de l'exploitation et de la maintenance du terminal Hajj, qui accueille essentiellement du trafic religieux, de l'aéroport de Djeddah. Parallèlement, ADPM a signé en 2007 un contrat d'assistance technique prolongé jusqu'à fin mai 2013 avec la société Matar pour assurer l'exploitation du terminal. L'aéroport a accueilli 7 millions de passagers en 2012, en baisse de 3 % ;
- Jordanie : participation depuis 2007 de 9,5 % dans la société jordanienne AIG, société concessionnaire de l'aéroport Queen Alia International Airport à Amman. D'une durée de 25 ans, le contrat de concession prévoit le réaménagement du terminal existant et la construction d'un terminal supplémentaire d'une capacité de 9 millions de passagers. Parallèlement, ADPM détient à 100 % la société jordanienne Jordan Airport Management (JAM) chargée de l'exploitation du terminal pour la durée de la concession. L'aéroport a accueilli 6 millions de passagers en 2012, en hausse de 14 % ;
- République de Maurice : participation depuis 2008 de 10 % dans la société ATOL (Airport Terminal Operations Limited), société concessionnaire du nouveau terminal de l'aéroport International de la République de Maurice. D'une durée de 15 ans, le contrat de concession prévoit la construction et la gestion du nouveau terminal d'une capacité de 4,5 millions de passagers qui se substituera à l'existant. Parallèlement, ADPM a signé en août 2008 avec ATOL un contrat de management pour l'assister dans la construction du nouveau terminal puis en assurer la mise en service et la gestion. L'aéroport a accueilli 3 millions de passagers en 2012, en hausse de 1 % ;
- Croatie : ADPM, aux côtés notamment de Bouygues Bâtiments International et de l'entreprise croate Viadukt, réunis au sein d'une société de projets, ont été désignés en avril 2012 par le gouvernement croate comme attributaires pressentis du contrat de concession de l'aéroport de Zagreb. La phase de sondage financier est en cours, avec une finalisation possible avant la fin du premier semestre 2013. Ce projet comprend la réalisation d'un nouveau terminal de 60 000 m² destiné à accueillir 5 millions de passagers en 2016 en remplacement du terminal actuel. ADPM pourrait assurer, en partenariat avec TAV Airports qui pourrait s'associer au consortium, l'exploitation et la maintenance de l'ensemble de l'aéroport durant 30 ans. L'aéroport a accueilli 2 millions de passagers en 2012, en hausse de 1 %.

(1) Compte tenu de son activité, TAV Construction se situe dans le segment « Autres activités ».

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

- Algérie : contrat d'assistance technique à la gestion et à l'exploitation de l'aéroport international d'Alger. Entré en application fin 2006 pour 4 ans, ce contrat a été renouvelé pour quatre années supplémentaires jusqu'à fin 2014. L'aéroport a accueilli 5 millions de passagers en 2012, en hausse de 13 % ;
- Cambodge : contrat d'assistance technique à l'exploitation des aéroports internationaux de Phnom Penh et de Siem Reap, à échéance au 31 décembre 2014. Ces aéroports ont accueilli 4 millions de passagers en 2012, en hausse de 18 %.

Stratégie

La stratégie d'ADPM s'inscrit dans la stratégie internationale du groupe Aéroports de Paris⁽¹⁾, à savoir créer de la valeur, diversifier les risques via la composition de son portefeuille d'aéroports hors Paris et renforcer ses compétences. Pour créer de la valeur et apporter un supplément de croissance, Aéroports de Paris focalisera ses efforts à l'international sur des aéroports où le potentiel de croissance du trafic passager, du chiffre d'affaires et de l'EBITDA est fort.

Partenariat avec Schiphol Group

Afin d'anticiper les enjeux futurs du secteur du transport aérien, Aéroports de Paris et NV Luchthaven Schiphol (« Schiphol Group »), qui opère l'aéroport d'Amsterdam Schiphol ont conclu fin 2008 un accord-cadre de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées de 8 % du capital et des droits de vote qui crée une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire mondiale. Cet accord de coopération industrielle entre deux des plus importants groupes aéroportuaires européens et d'une durée initiale de 12 ans constitue une initiative stratégique majeure qui produit des bénéfices réciproques pour les deux sociétés dans de nombreux domaines clés de leurs activités. L'alliance a été dénommée « *Hublink* ».

En 2012, le chiffre d'affaires de Schiphol Group s'est élevé à 1,4 milliard d'euros (+ 5,8 %), l'EBITDA à 533 millions d'euros (+ 4,1 %) et le résultat net part du Groupe à 199 millions d'euros (+ 2,2 %).

Motivations stratégiques

Pour les activités aéronautiques, l'objectif est d'améliorer la compétitivité des deux groupes grâce à la consolidation d'un double *hub* pour leur permettre d'augmenter et de diversifier les destinations et les fréquences des vols grâce à une gestion coordonnée de leurs activités et de leurs interactions avec les compagnies aériennes. L'attractivité des deux groupes doit de plus être renforcée par une plus grande harmonisation de l'agencement et de la signalisation de leurs terminaux et par l'amélioration coordonnée de leurs processus passagers (enregistrement, information, sûreté).

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

Grâce à cette coopération, Aéroports de Paris et Schiphol Group visent aussi à optimiser leur efficacité opérationnelle et à réaliser des économies

de coûts, par exemple à travers la standardisation des cahiers des charges et la mise en commun de certains de leurs achats.

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

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

Aéroports de Paris et Schiphol Group entendent également par cette coopération être à l'avant-garde dans le domaine du développement durable, en unissant leurs efforts pour économiser l'énergie, développer l'utilisation des énergies renouvelables et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Représentation dans les organes sociaux des deux sociétés

Augustin de Romanet, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, est l'un des 8 membres du conseil de surveillance de Schiphol Group.

Jos Nijhuis et Els de Groot, respectivement « *Chief Executive Officer* » et « *Chief Financial Officer* » de Schiphol Group, ont été nommés membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

Organes propres à la coopération

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

- un comité de coopération industrielle qui supervise la coopération et est composé de quatre représentants de chaque société ;
- neuf comités de pilotage sectoriels, composés d'un nombre égal de représentants de chaque société et chargés de mettre en place la coopération dans neuf domaines de coopération.

Réalisations

L'alliance entre Aéroports de Paris et Schiphol Group apporte de nombreux bénéfices aux deux groupes, dans des domaines très variés. Leurs équipes respectives améliorent quotidiennement leur aptitude à travailler ensemble et à échanger sur des problématiques opérationnelles.

À titre d'exemple, le traitement des vols entre Paris et Amsterdam a été amélioré par la mise en place de files d'attente dédiées au contrôle de sûreté et la diffusion d'informations dans les deux langues en salle d'embarquement. Un plan d'action été également défini pour adapter les services aéroportuaires aux passagers chinois et une application spécifique pour Smartphone a été développée en commun. L'année 2012 a en particulier permis un certain nombre de travaux d'harmonisation et d'échange de bonnes pratiques, notamment en ce qui concerne la signalisation et le nettoyage, ainsi que la signature d'un accord-cadre commun de fourniture et de maintenance d'équipements électromécaniques.

La coopération s'est également avérée efficace dans d'autres domaines d'activités non aéronautiques tels que les commerces (échange de bonnes pratiques), l'immobilier (mise en commun d'expertises sur les plans de masse) ou les télécommunications.

(1) Voir le paragraphe intitulé « *Stratégie* » du chapitre 6.

Parallèlement des échanges de longue durée de salariés volontaires sont organisés depuis 2010, leur nombre étant aujourd'hui porté à 5. Des programmes de formations communes sont également organisés régulièrement.

Extension

Aéroports de Paris et Schiphol Group ont signé en 2011 un accord de coopération avec Incheon International Airport Corporation, gestionnaire du principal aéroport de Séoul, assorti de sujets d'études dont l'actualisation biannuelle favorise l'extension de l'échange de bonnes pratiques.

Acquisition de 38 % de TAV Airports

Le 16 mai 2012, Aéroports de Paris a acquis de 38 % de TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports »).

Motivations stratégiques

Parfaitement en ligne avec la stratégie internationale du groupe Aéroports de Paris qui vise à investir dans un nombre limité d'aéroports disposant d'une taille et d'un potentiel de croissance significatifs, dans des pays de l'OCDE ou de type BRIC, tout en ayant une influence significative sur la gestion, l'investissement dans TAV marque la volonté du Groupe de trouver des relais de croissance à long terme sur des marchés en forte expansion. Avec 38 aéroports gérés directement ou indirectement et environ 200 millions de passagers accueillis, ce partenariat a créé l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales.

Description de TAV Airports

TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie. Il opère sur 12 aéroports et gère directement 11 aéroports dans le monde : Istanbul Atatürk, Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes et Antalya Gazipasa en Turquie, Tbilissi et Batoumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine et Médine en Arabie Saoudite depuis juillet 2012 et exploite les commerces de l'aéroport de Riga en Lettonie. Avec 72 millions de passagers accueillis, le trafic du Groupe a connu une croissance de 36 % en 2012. Principal aéroport de Groupe, Atatürk est désormais le 6^e aéroport européen avec 45 millions de passagers accueillis en 2012, en hausse de 20 %. TAV Airports est également opérateur dans d'autres domaines aéroportuaires tels que le duty free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sûreté et les services opérationnels. En étant présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur des services proposés en aéroport, le « Business model » intégré du groupe est un élément primordial de sa performance et de sa réussite économique.

Le Groupe est composé de :

- 8 principales filiales dans les activités de gestion aéroportuaire : TAV Istanbul, TAV Ankara, TAV Izmir, TAV Gazipasa et TAV Macedonia détenues à 100 %, TAV Georgia détenue à 67 %, TAV Medinah détenue à 33 % ;
- 6 principales filiales dans les services : ATU, spécialisée dans le duty free, détenue à 50 %, BTA, spécialisée dans la restauration, détenue à 67 %, Havas, société d'assistance en escale détenue à 100 % ; et
- 3 sociétés de services spécialisés détenues à 100 % : TAV O&M qui gère notamment des salons en aéroports, TAV IT qui gère le système informatique des aéroports et TAV Security qui assure des prestations de sûreté.

Le chiffre d'affaires publié du Groupe TAV s'est élevé à 1,1 milliard d'euros en 2012 (+ 25 %), son EBITDA à 332 millions d'euros (+ 29 %) et son résultat net part du Groupe à 124 millions d'euros (x 2,3).

Lancement de l'appel d'offre du 3^e aéroport d'Istanbul

Le Gouvernement turc a annoncé officiellement le lancement d'un appel d'offres en vue de la construction et de la gestion du 3^e aéroport d'Istanbul. Cet aéroport devrait disposer d'une capacité initiale de 70 millions de passagers par an et de 150 millions à terme. Le projet sera de type BOT « build-operate-transfer » et la concession aura une durée de 25 ans. Les documents de consultation relatifs à cet appel d'offres ont été rendus publics le 28 janvier 2013 et le dépôt des offres doit intervenir le 3 mai 2013.

TAV Airports et TAV Istanbul (détenue à 100 % par TAV Airports), cette dernière étant titulaire du contrat de bail relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk jusqu'au 2 janvier 2021, ont été officiellement informées par l'autorité de l'Aviation Civile turque (Devlet Hava Meydanlari Isletmesi ou DHMI) que TAV Istanbul sera indemnisée du manque à gagner qu'elle pourrait subir entre la date d'ouverture de ce nouvel aéroport et la date de fin du contrat de bail actuel.

Gouvernance

Au 31 décembre 2012, l'actionnariat de TAV Airports est le suivant :

Actionnaire	% du capital
Groupe Aéroports de Paris ⁽¹⁾	38,0 %
Tepe Insaat Sanayi A.S.	8,1 %
Akfen Holding A.S.	8,1 %
Sera Yapı Endüstrisi ve Ticaret A.S	2,0 %
Autres titres hors flottant	3,5 %
Flottant	40,3 %

(1) À travers Tank ÖWA alpha GmbH, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris.

Le conseil d'administration de TAV Airports est composé de 11 membres, dont 3 nommés sur proposition de sociétés du groupe Aéroports de Paris, 3 nommés sur proposition conjointe de Tepe Insaat et Akfen Holding, 4 administrateurs indépendants et le *Chief Executive Officer* (M. Sani Sener). Les administrateurs d'Aéroports de Paris participent en outre aux comités spécialisés du conseil d'administration (comité de gouvernance, comité des risques, comité des nominations).

Aux termes des accords conclus avec d'Akfen Holding A.S. (« Akfen Holding »), Tepe Insaat Sanayi A.S. (« Tepe Insaat ») et Sera Yapı Endüstrisi ve Ticaret A.S. (« Sera Yapı ») (ci-après « les Vendeurs »), ces derniers ont souscrit divers engagements destinés à préserver les intérêts du groupe Aéroports de Paris. À ce titre, notamment, Tepe Insaat et Akfen Holding A.S. ont accepté une période de « lock-up » de 2 ans applicable à toute cession de plus de 6 % du capital. Au-delà de cette période, et jusqu'à la décision sur le renouvellement du contrat d'exploitation de l'aéroport d'Istanbul, Tepe Insaat et Akfen Holding A.S. ont la possibilité de vendre leurs actions uniquement à un « éligible purchaser » (c'est-à-dire une société turque de premier rang telle que définie dans les accords), le groupe Aéroports de Paris disposant alors d'un droit de préemption, ou sur le marché. Le CEO, M. Sener, a accepté pour sa part une période de « lock-up » jusqu'à la décision sur le renouvellement du contrat d'exploitation de l'aéroport d'Istanbul.

Les vendeurs ont également l'interdiction de céder leurs actions à un concurrent (tel que défini dans les accords), et ont souscrit un engagement de non-concurrence vis-à-vis du Groupe TAV, en particulier s'agissant de l'attribution éventuelle par les autorités turques du 3^e aéroport d'Istanbul.

Le conseil d'administration de TAV Yatirim Holding est pour sa part constitué de 5 membres, dont 2 désignés sur proposition de sociétés du groupe Aéroports de Paris. Les Vendeurs ont, s'agissant de TAV Yatirim Holding, pris des engagements équivalents à ceux décrits ci-avant concernant TAV.

Autres activités

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

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires		EBITDA		Résultat opérationnel courant	
	2012	2012/2011 ⁽¹⁾	2012	2012/2011 ⁽¹⁾	2012	2012/2011 ⁽¹⁾
TOTAL	246	+ 1,1 %	21	+ 5,7 %	11	+ 105,2 %
Hub télécom	112	+ 7,5 %	19	+ 5,7 %	6	+ 43,8 %
Alyzia Sûreté	65	+ 9,8 %	3	+ 104,5 %	2	+ 108,1 %
ADPI	65	- 13,1 %	0	-	(1)	-
TAV Construction ⁽²⁾	-	-	-	-	4	-

(1) Sur la base des comptes consolidés 2011 pro forma. Voir chapitre 9.

(2) Société mise en équivalence.

Hub télécom

Présentation

Filiale à 100 % du groupe Aéroports de Paris, Hub télécom accompagne les petites, moyennes et grandes entreprises sur leurs besoins en télécommunications, radiocommunications professionnelles, traçabilité et mobilité professionnelle. En août 2012, Hub télécom a fait l'acquisition de la société Nomadvance, spécialiste des solutions matérielles et logicielles dans le domaine de la traçabilité et de la mobilité. Les deux entités sont fédérées depuis novembre 2012 sous leur marque commerciale commune, Hub One.

Hub One dispose d'expertises reconnues pour concevoir, déployer, opérer et superviser la mise en œuvre de solutions adaptées à l'environnement de leurs clients. Innovant et expert du monde des services, il fournit des solutions sources d'efficacité opérationnelle et s'engage aux côtés de ses clients en termes de qualité de service. Hub One s'appuie sur un réseau d'agences régionales en France et répond quotidiennement aux besoins spécifiques de 4 300 entreprises à travers ses deux divisions :

- la division Hub One Telecom propose des solutions évoluées de téléphonie, de réseaux et de connexions sans fil, afin de répondre aux besoins de communication de ses clients B2B, notamment pour les aéroports, les ports, les parcs d'exposition, les centres de congrès ou les zones logistiques. En tant qu'opérateur de téléphonie d'entreprise, Hub télécom assure le déploiement et l'exploitation d'infrastructures très haut débit à forte criticité opérationnelle, totalement sécurisées et supervisées (engagements de niveau de service « SLA ») et la gestion des réseaux spécialisés (TETRA, WiFi professionnel, Hotspots grand public). À l'étranger, Hub télécom est par exemple présente au Maroc à travers Cires Télécom, une entité qui opère les télécoms du nouveau port containers de Tanger et des zones franches qui l'entourent. Sur l'ensemble de ces sites, Hub télécom pourvoit aux besoins de transmission des informations métier des entreprises qui y sont installées, au premier rang desquelles les compagnies aériennes, les services publics (douane, police, aviation civile), les sociétés d'assistance en escale, les acteurs de la logistique, et tous les fournisseurs de services aux passagers ou au public (opérateurs de commerces, organisateurs de salons, exposants, services à la personne, etc.). L'activité Télécom est certifiée ISO 9001 ;

- la division Hub One Mobility dispose d'une gamme complète de services pour automatiser le suivi des flux logistiques et optimiser les activités des ressources nomades des entreprises à travers le déploiement d'infrastructures sécurisées. Elle propose des offres d'identification et d'acquisition de données, de traçabilité par codes-barres et RFID, de gestion de flottes de terminaux mobiles et des applications métiers depuis les sites de production jusqu'au service après-vente en passant par l'entrepôt, l'expédition et la livraison. La présence nationale des équipes apporte un accompagnement de proximité à ses clients sur l'ensemble de leurs besoins en matériels et services associés.

Stratégie

Hub One se fixe pour ambition de répondre à l'ensemble des besoins de ses clients en télécommunications, mobilité et traçabilité, en France comme à l'étranger. Cette stratégie, qui capitalise sur le double héritage d'opérateur (sous forte contrainte d'exploitation, de supervision et d'engagements de service) et d'intégrateur (expertise d'ingénierie, réactivité, proximité), fait de Hub One un acteur de référence sur son marché.

Alyzia Sûreté

Présentation

Alyzia Sûreté, détenue à 100 % par Aéroports de Paris, exerce son activité sur les aéroports parisiens dans les différents métiers de la sûreté aéroportuaire : inspection filtrage des passagers et bagages de cabines, inspection filtrage des personnels, contrôle d'accès routier en zone réservée des aéroports, sûreté cynotechnique avec chiens détecteurs d'explosifs (bagages de soutes et fret).

Les prestations d'Alyzia Sûreté sont étendues aujourd'hui à la sécurisation du fret par les équipes cynotechniques, ainsi qu'à la sûreté événementielle (salon du Bourget).

Alyzia Sûreté est l'un des plus importantes sociétés de sûreté sur le marché français, et est membre du bureau du syndicat des entreprises de sûreté aéroportuaires. Entreprise de référence dans le milieu de la sûreté aéroportuaire, elle possède une expertise de haut niveau dans ce domaine et s'appuie sur le centre de formation Alyzia training pour maintenir cette expertise et la diffuser à l'extérieur du Groupe.

ADPI

Présentation

Détenue à 100 % par Aéroports de Paris, ADPI (Aéroports de Paris Ingénierie) réalise des prestations de conseil, des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, des missions de maîtrise d'œuvre (études et supervision de travaux), et des missions de « *Project Management* » s'apparentant aux missions françaises de Maîtrise d'ouvrage déléguée. ADPI exerce dans les domaines de l'aménagement, de l'architecture et de l'ingénierie, en particulier dans le secteur aéroportuaire où il compte parmi les leaders mondiaux. ADPI intervient également dans d'autres domaines, en particulier pour des projets de grandes infrastructures présentant des problématiques de gestion de flux complexes (grandes installations de transport, sportives et culturelles).

Elle intervient à toutes les étapes des projets que ses clients souhaitent concrétiser :

- dans la phase amont de planification et de programme, par la réalisation de plusieurs types d'études technico-économiques (études de faisabilité, prévisions de trafic, dimensionnement des installations, plans de masse) et de conseil ;
- dans la phase de conception initiale, par l'élaboration d'avant-projets (ce qui recouvre la définition initiale des éléments techniques, l'évaluation du coût de l'ouvrage, et la définition de l'image architecturale du bâtiment et de ses caractéristiques géométriques) ;
- dans la phase de conception détaillée et de préparation des dossiers de consultation des entreprises pour définir de façon précise les spécifications techniques, les caractéristiques des équipements, le coût prévisionnel de l'ouvrage et le délai estimatif de réalisation des travaux ;
- dans la phase de construction, par des missions d'assistance ou de pilotage de la supervision des travaux et de pilotage de la mise en service des installations ;
- à chaque étape d'un projet, ADPI réalise des prestations de conseil et d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour optimiser le fonctionnement et sécuriser le déroulement des projets.

Elle intervient principalement à l'international, où elle déploie des implantations, notamment à Dubaï, Doha, Oman, Bogotá, Beyrouth, ou encore Hongkong.

Principaux projets en cours en 2012

- Achèvement du satellite A du terminal 3 de l'Aéroport de Dubaï, premier au monde exclusivement dédié à l'accueil d'A380. ADPI a participé au design et à la supervision des travaux et accompagné la mise en service, dans les domaines du tri des bagages et de l'ensemble des systèmes aéroportuaires (électromécanique, IT). Poursuite de la supervision des travaux d'extension du terminal 2.
- En tant que *Project Manager*, pilotage de la construction de plusieurs aéroports dans le Sultanat d'Oman, dont celui de la ville de Mascate, et conception de 5 aéroports régionaux du Sultanat.
- Accompagnement du développement du nouvel aéroport de Doha au Qatar (Pavillon de l'Émir, Tour de Contrôle, Hangars de maintenance...), dont la mise en service se déroulera courant 2013.
- Conception de la future plate-forme aéroportuaire de Kerbala (Irak), concernant l'ensemble des infrastructures aéronautiques et des bâtiments aéroportuaires.

- Finalisation du premier terminal Passagers de l'aéroport international Al Maktoum à Jebel Ali.
- Conception et supervision de projets de réhabilitation et d'optimisation de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, contribuant au parachèvement du *hub* de l'alliance SkyTeam.
- Achèvement du terminal de Bogotá, mis en service en octobre 2012.
- Poursuite du projet de construction de l'aéroport de l'Île Maurice.
- Études architecturales et fonctionnelles des aéroports de Chongqing et Haikou (Chine).

Nouveaux contrats et distinctions obtenus en 2012

- Extension des contrats de *project management* et de design d'ADPI en Oman.
- À Dubaï, projets de nouveaux hangars avions et réhabilitation/extension des installations aéroportuaires.
- Réhabilitation et optimisation des infrastructures aéronautiques de l'aéroport de Taoyuan (Taiwan).
- Nouvelles tours de contrôle en Haïti et en République de Centrafrique.
- Remise du concours du terminal 1 du nouvel aéroport de Pékin, en attente de décision.
- Après l'obtention du BCS Award 2011 de la part de l'Association japonaise des contractors, l'Ambassade de France au Japon a reçu le prix Northwest and Pacific Region de la part de l'American Institute of Architects.
- L'Europa House (siège de la Commission européenne au Japon), conçue selon la norme environnementale japonaise Casbee, a obtenu la meilleure notation possible par cette méthodologie.

Mises en service de bâtiments et infrastructures étudiés par ADPI en 2012

- Mise en service de l'aéroport international El Dorado de Bogotá le 18 octobre 2012.
- Mise en service en janvier 2013 du satellite A du terminal 3 de l'aéroport international de Dubaï.
- Projets « Hub 2012 » de réhabilitation et d'extension mené à bien courant 2012 à Paris-Charles de Gaulle.

Stratégie

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

- renforcer l'activité cœur de métier de l'entreprise et conforter une position de référence mondiale dans tous les domaines de l'expertise aéroportuaire, présentant le meilleur profil de rentabilité : planification aéroportuaire, bâtiments aéroportuaires neufs, extension et optimisation d'infrastructures aéroportuaires existantes, systèmes et services de navigation aérienne, circulation de l'avion au sol, systèmes bagages, systèmes de sécurité et systèmes d'information aéroportuaire... ;
- assurer une plus grande synergie avec le groupe Aéroports de Paris, en intégrant l'ensemble de ses savoir-faire et de ses métiers : valoriser cette expertise (gestion aéroportuaire, zones commerciales, immobilier...) et enrichir le service proposé par ADPI afin d'augmenter la création de valeur offerte aux clients ;

- développer les activités de conseil et d'assistance à maîtrise d'ouvrage, à la fois créatrices de valeur pour le client et rentables pour ADPI, en maintenant une activité et un savoir-faire reconnus dans les métiers d'études et de conception ;
- densifier son intervention auprès de ses meilleurs clients et dans ses implantations historiquement fortes, en particulier dans le golfe persique et en Afrique ;
- développer prioritairement l'activité dans les régions stables présentant des risques faibles (France, Europe de l'Ouest) et en Asie, marché connaissant le plus fort développement actuellement (Asie du Sud-est, Chine).

TAV Construction

Le 16 mai 2012, Aéroports de Paris a acquis 49 % de TAV Yatırım Holding A.S. (« TAV Investment », propriétaire de TAV Construction, société non cotée).

Description de TAV Construction

Fondée en 1997 par les 2 principaux actionnaires de TAV Airports dans le but de construire le terminal international d'Istanbul Atatürk, TAV Construction est une entreprise spécialisée dans la réalisation de projets aéroportuaires, en accompagnement de TAV Airports. Cette interaction des 2 entreprises leur permet d'offrir des conditions financières et de délais de réalisation très compétitifs. TAV Construction réalise également des projets aéroportuaires externes, souvent en partenariat avec des entreprises locales. Elle est aujourd'hui la 4^e entreprise de construction aéroportuaire au monde en termes de chiffre d'affaires.

Les principaux projets en cours en 2012 se situaient au Qatar (construction de l'aéroport international de Doha), au Sultanat d'Oman (agrandissement de l'aéroport de Muscat), à Abu Dhabi (construction d'un terminal de 27 millions de passagers), en Arabie Saoudite (construction de hangars de maintenance avions pour Saudi Airlines et agrandissement de l'aéroport de Médine), et en Turquie (construction du terminal domestique d'Izmir). La valeur totale des projets en cours s'élève à 12 milliards de dollars américains.

À fin 2012, le montant du carnet de commande de TAV Construction s'élève à 2,15 milliards de dollars américains.

La décomposition de l'actionnariat de TAV Investment, qui détient 100 % de TAV Construction, est la suivante :

Actionnaire	% capital
Groupe Aéroports de Paris ⁽¹⁾	49,0 %
Tepe Insaat Sanayi A.S.	24,2 %
Akfén Holding A.S.	21,7 %
Sera Yapı Endüstri ve Ticaret A.S.	5,1 %

(1) À travers Tank ÖWC beta GmbH, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris.

Le conseil d'administration est composé de 5 administrateurs dont 2 nommés par Aéroports de Paris, 2 nommés par Akfén et Tepe et le *Chief Executive Officer* de TAV Construction.

Activité d'assistance en escale

Aéroports de Paris a cédé le 30 décembre 2011 à Groupe 3S, 80 % du capital social des sociétés du Groupe Alyzia exerçant des activités d'assistance en escale sur les Aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Ces dernières ont été reclassées dans les comptes du Groupe en « activités non poursuivies » (en application de la norme IFRS 5) et la participation de 100 % de l'activité d'Alyzia Sûreté a été transférée au segment « autres activités ».

À compter du 1^{er} novembre 2014, Aéroports de Paris dispose, d'une option de vente exerçable pendant une durée de trois mois du solde de sa participation. Cette option de vente est suivie d'une option d'achat, d'une même durée, au bénéfice de Groupe 3S sur le solde de la participation détenue dans les activités d'assistance en escale par Aéroports de Paris.

À partir du 1^{er} janvier 2012, la quote-part de 20 % du résultat net de la participation résiduelle au capital du groupe Alyzia est comptabilisée sur la ligne « sociétés mises en équivalence non opérationnelles ».

Environnement législatif et réglementaire

La convention de Chicago

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

Réglementation communautaire

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

- le règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, qui organise la libéralisation du transport aérien en Europe ;
- la directive (CE) n° 2009/12 du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;
- le règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires ;
- la directive (CE) n° 96/67 du 15 octobre 1996, qui a imposé l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale ;
- le règlement (CE) n° 800/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

- la directive (CE) n° 2002/30 du 26 mars 2002 relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit ;
- le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant l'Agence européenne de sécurité aérienne, qui devrait être applicable aux exploitants d'aérodrome à compter du 1^{er} janvier 2014.

Législation nationale

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

Réglementation relative aux redevances

Voir paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ».

Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique

Tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées aux aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont autorisés à en faire usage. Les aérodromes gérés par Aéroports de Paris sont ouverts à la circulation aérienne publique.

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

Travaux sur les aérodromes

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

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

Les travaux de réalisation d'un nouvel aérodrome, d'une nouvelle piste, exécutés en vue du changement de catégorie portant sur une infrastructure de l'air de mouvement d'un aérodrome comportant une piste d'une longueur supérieure ou égale à 1 800 mètres ou sur une installation de dégivrage des avions, donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact et sont précédés d'une enquête publique.

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

(1) Voir également le chapitre 17 « Données environnementales ».

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

Propriété des actifs d'Aéroports de Paris

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

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

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

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

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

Législation en matière de sécurité aéroportuaire

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

Attribution des créneaux horaires

Un créneau horaire est une autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage. Les créneaux horaires ne sont pas attachés aux lignes mais aux transporteurs et sont attribués gratuitement. Un coordonnateur est chargé de distribuer les créneaux horaires selon les règles suivantes : tous les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a utilisés pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils lui ont été attribués (règle dite du grand-père ou « *use-it-or-lose-it* ») et s'il les demande à nouveau pour la saison équivalente suivante. Les créneaux horaires restant disponibles (rendus par les transporteurs ou nouvellement créés), sont regroupés dans un « pool » et attribués pour moitié aux nouveaux arrivants et pour moitié aux transporteurs déjà présents sur l'aéroport. Pour l'aéroport de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle qui sont des aéroports dits « coordonnés », le coordonnateur est l'association COHOR, l'Association pour la Coordination des Horaires, dont les membres sont Aigle Azur, Air Caraïbes, Air France, Airlinair, Air Méditerranée, Brit'Air, Corsica Airlines, Corse Air, Europe Airpost, Openskies, Régional compagnie européenne, Transavia, XL Airways France, Aéroports de Paris, Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et Aéroport de Nice-Côte d'azur.

Sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le nombre de créneaux horaires disponibles est fixé, pour chaque saison aéronautique, par un arrêté du ministre des transports, en fonction de la capacité du système de pistes et des aérogares. L'activité globale des avions est encadrée par un indicateur global mesuré pondéré (IGMP) puisque l'énergie sonore pondérée émise annuellement au niveau de la plate-forme ne doit pas dépasser la moyenne de ces énergies constatées sur la période 1999-2000-2001. L'activité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est également soumise à des limitations entre 00 h 30 et 5 h 29 pour les arrivées et entre 00 h 00 et 4 h 59 pour les départs et les créneaux horaires nocturnes abandonnés ne sont pas réaffectés. Sur l'aéroport de Paris-Orly, le nombre total de créneaux horaires est plafonné à 250 000 par an, dont près de 33 000 sont réservés pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public. La plate-forme est soumise la nuit à un couvre-feu quotidien entre 23 h 30 et 6 h 00.

Le cahier des charges

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

- procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aéroport et peut procéder à l'affectation des transporteurs

aériens entre les aéroports, après avis de ce transporteur aérien et, en cas de changement d'aéroport, avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile ;

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

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

L'article L. 6323-4 du Code des transports fixe les modalités de calcul du montant de l'amende (« sanction pécuniaire ») que le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer, après avis du comité d'experts présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire ou administratif, en cas de manquement par Aéroports de Paris aux obligations spécifiques qui résultent du cahier des charges. Ce montant doit être proportionné à la gravité du manquement,

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

à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. Dans le cadre de la procédure initiée par le ministre, Aéroports de Paris est entendu et peut se faire représenter ou assister. Le cahier des charges précise les dispositions de la loi sur cet aspect. Par ailleurs, le ministre chargé de l'aviation civile et les préfets en charge des pouvoirs de police sur les aéroports peuvent prendre, après mise en demeure, des mesures conservatoires aux frais d'Aéroports de Paris en cas de manquement « grave et persistant » de celui-ci aux obligations du cahier des charges.

Autres réglementations

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

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

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

La passation des marchés dont le montant estimé hors TVA excède 400 000 euros pour les marchés de fournitures et de services et 5 millions d'euros pour les marchés de travaux doit être précédée d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Aéroports de Paris une entité adjudicatrice au sens du droit communautaire.

Afin de regrouper dans un même chapitre les éléments relatifs à la responsabilité sociale et environnementale, les informations environnementales figurent désormais au chapitre 17 du présent document de référence.

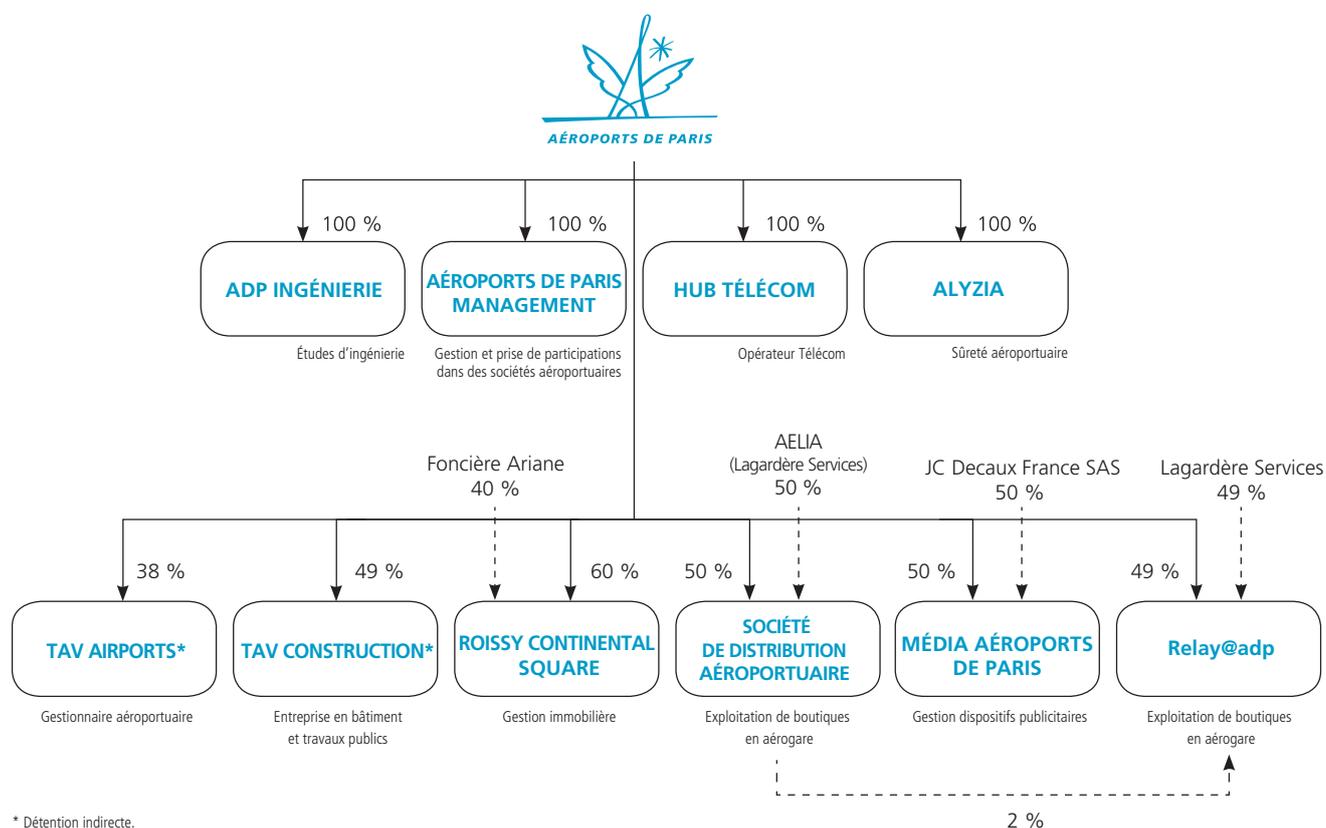
ORGANIGRAMME



→ ORGANIGRAMME SIMPLIFIÉ DU GROUPE AU 31 DÉCEMBRE 2012

Seules sont présentées dans l'organigramme simplifié ci-après les sociétés ayant une activité significative au sein du Groupe (les pourcentages mentionnés pour chaque entité correspondent à la quote-part d'intérêt détenu, directement ou indirectement, dans le capital de la société

concernée). L'intégralité des sociétés faisant partie du périmètre de consolidation du Groupe est mentionnée à la note 40 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.



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

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

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2012, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et ADPM au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan ⁽¹⁾.

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

(1) Pour plus de renseignements voir note 37 de l'annexe des comptes consolidés figurant du chapitre 20.

PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS



PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS	64
Actifs immobiliers et mobiliers dont Aéroports de Paris est propriétaire ou utilisateur	64
Remboursement à Aéroports de Paris des investissements engagés sur les biens transférés à l'État	64
Rétrocession d'une partie de la plus-value dans l'hypothèse de la fermeture de la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aéroport exploité par Aéroports de Paris	65
CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	65

➔ PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES ET ÉQUIPEMENTS

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

À la date de dépôt du présent document de référence, les actifs immobiliers d'Aéroports de Paris se composent de terrains d'une superficie totale de 6 686 hectares qui ont été déclassés et attribués à Aéroports de Paris à compter du 22 juillet 2005 en application de l'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005. Sur cette surface, 4 977 hectares correspondent à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à la bonne exécution des missions de service public ou au développement de celles-ci qui, en application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, font l'objet de la part du ministre chargé de l'aviation civile d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains, ainsi que les biens qu'ils supportent appartenant à Aéroports de Paris. Ces terrains sont délimités sur des plans annexés au cahier des charges ⁽¹⁾. Ils comprennent principalement des aires aéronautiques (pistes, voies de circulation et de stationnement des avions) et des aires de dégagement associées, ainsi que les bâtiments d'aérogare et leur terrain d'assiette.

Les actifs immobiliers du Groupe se composent également des infrastructures aéroportuaires (voiries, réseaux, etc.) et des terminaux passagers. Ces actifs sont décrits au paragraphe du chapitre 6 « Description des plates-formes d'Aéroports de Paris ». Le patrimoine immobilier d'Aéroports de Paris comprend par ailleurs des ouvrages et bâtiments construits sur ces terrains ou, parfois, sur des terrains qu'Aéroports de Paris est autorisé à occuper dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaires du domaine public ou de baux de droit privé. Aéroports de Paris occupe en particulier 7 hectares appartenant à la Ville de Paris pour l'exploitation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et 2 hectares nécessaires à l'implantation de balises ou de mesures du bruit qui sont loués à des propriétaires privés. Certains bâtiments ou ouvrages construits par des tiers sur des terrains

dont Aéroports de Paris est propriétaire doivent lui revenir à la fin du contrat autorisant l'occupation du terrain. Les contrats conclus avant le changement de statut d'Aéroports de Paris ont été transférés à la société Aéroports de Paris en application de l'article 4 de la loi du 20 avril 2005.

Au 31 décembre 2012, la valeur nette des terrains et aménagements (immeubles de placement compris) s'élevait à 139 millions d'euros, les constructions (immeubles de placement compris) à 5 682 millions d'euros, les installations techniques et autres (immeubles de placement compris) à 232 millions d'euros et les immobilisations en cours (immeubles de placement compris) à 379 millions d'euros. Les immobilisations corporelles et les immeubles de placement sont décrits aux notes 22 et 23 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

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

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

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'État et Aéroports de Paris par application de l'article 3 de la loi du 20 avril 2005 prévoit que, pendant une durée de 70 ans, dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aéroport qu'elle exploite, Aéroports de Paris versera à l'État 70 % de la différence existant entre,

d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de référence de ces immeubles correspondant à la valeur inscrite à l'actif du bilan du 31 décembre 2004 tel que celui-ci a été approuvé par l'assemblée générale d'Aéroports de Paris le 23 décembre 2005, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. Le périmètre des actifs soumis à cette disposition sera alors déterminé par un comité d'experts, qui sera également chargé de vérifier sa correcte valorisation.

→ CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Des contraintes environnementales peuvent résulter des législations et réglementations mondiales (OACI), européennes ou nationales. À la date du dépôt du présent document de référence, ces contraintes sont compatibles avec l'utilisation actuelle et future des installations d'Aéroports de Paris.

Seules des réglementations plus restrictives pourraient limiter les capacités d'utilisation des plates-formes d'Aéroports de Paris au-delà de ce qui est déjà le cas ⁽¹⁾.

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



EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT

CHIFFRES CLÉS	66
FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2012	67
Évolution du trafic	67
Nomination de M. Augustin de Romanet au poste de Président-Directeur général	67
Participations aéroportuaires internationales	67
Ouvertures d'infrastructures	68
Protocoles d'accord	68
Tarifification	68
Financement	68
Filiales	68
Dividende voté par l'assemblée générale	68
ANALYSE DES RÉSULTATS 2012	69
Nouvelle présentation des comptes consolidés	69
Analyse du compte de résultat du groupe Aéroports de Paris	69
Analyse par segment	71

Les comptes consolidés d'Aéroports de Paris au titre des exercices clos le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2011 ont été établis conformément au référentiel IFRS. Le périmètre de consolidation est décrit en note 40 de l'annexe aux comptes consolidés. Les méthodes comptables sont présentées en note 4. Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés dans ce rapport comparent les données de l'exercice 2012 aux données de l'exercice 2011 ⁽¹⁾.

CHIFFRES CLÉS

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	2 640	2 502	+ 5,6 %
EBITDA	1 017	972	+ 4,6 %
Résultat opérationnel courant	645	607	+ 6,2 %
Résultat opérationnel	642	652	- 1,4 %
Résultat financier	(118)	(98)	+ 19,8 %
Résultat net part du Groupe	341	348	- 1,9 %

(1) Voir également le paragraphe ci-après intitulé « Nouvelle présentation des comptes consolidés ».

Les éléments du Rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme .

→ FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2012

Évolution du trafic

Trafic Groupe

	Trafic (M pax)	Δ 2012/2011	Participation ⁽¹⁾ ADP	
	Paris (CDG + Orly)	88,8	+ 0,8 %	100 %
	Aéroports régionaux mexicains	12,6	+ 7,0 %	25,5 % ⁽²⁾
	Jeddah - Hajj	8,4	+ 0,8 %	5 %
	Amman	6,3	+ 14,3 %	9,5 %
ADP	Maurice	2,7	+ 0,9 %	10 %
	Istanbul Atatürk	45,0	+ 20,3 %	38 %
	Ankara Esenboga	9,2	+ 8,9 %	38 %
	Izmir	9,4	Ns ⁽³⁾	38 %
TAV	Autres plates-formes ⁽⁴⁾	10,2	+ 29,8 %	
TOTAL GROUPE		192,5	+ 7,8 %	
	Contrats de management ⁽⁵⁾	10,1	+ 15,0 %	

(1) Directe ou indirecte.

(2) De SETA qui détient 16,7 % de GACN contrôlant 13 aéroports au Mexique.

(3) TAV Airports opère le trafic domestique turc d'Izmir depuis janvier 2012. A périmètre constant, trafic en hausse de 9,8 %.

(4) Arabie Saoudite (depuis juillet 2012), Tunisie, Géorgie et Macédoine.

(5) Alger, Phnom Penh, Siem Reap et Conakry.

Sur les plates-formes parisiennes

Sur l'année 2012, le trafic est en hausse de 0,8 % par rapport à 2011 à 88,8 millions de passagers : il augmente de 1,1 % à Paris-Charles de Gaulle (61,6 millions de passagers) et de 0,3 % à Paris-Orly (27,2 millions de passagers). Le trafic du 1^{er} semestre est en hausse de 2,0 % et celui du 2nd quasi stable (- 0,2 %) par rapport aux périodes équivalentes en 2011.

Le trafic international hors Europe (39,2 % du trafic total) est en croissance de 1,7 % sur la période. A l'exception de l'Amérique du Nord en légère baisse (- 1,2 %), tous les faisceaux sont en croissance : Asie-Pacifique + 5,1 %, Moyen-Orient + 2,7 %, Afrique + 2,1 %, Amérique Latine + 1,9 % et DOM-TOM + 1,2 %. Le trafic avec l'Europe hors France (42,4 % du trafic total) est en légère progression de 1,1 %. Le trafic avec la France métropolitaine (18,4 % du total) est en baisse de 1,7 %.

Le nombre de passagers en correspondance croît de 2,2 % portant le taux de correspondance à 24,1 % contre 23,7 % sur l'année 2011.

Le nombre de mouvements d'avions est en baisse de 1,8 % à 721 904. À l'aéroport de Paris-Le Bourget, il a diminué de 5,1 % à 55 993.

Le trafic des compagnies à bas coûts (13,7 % du trafic total) est en hausse de 1,9 %.

L'activité fret et poste est en baisse de 6,2 % avec 2 257 322 tonnes transportées.

Nomination de M. Augustin de Romanet au poste de Président-Directeur général

M. Augustin de Romanet a été nommé, par décret du Président de la République, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris le 29 novembre 2012 en remplacement de M. Pierre Graff.

Participations aéroportuaires internationales

En mai 2012, Aéroports de Paris a indirectement acquis auprès d'Akfen Holding A.S. (« Akfen Holding »), Tepe Insaat Sanayi A.S. (« Tepe Insaat ») et Sera Yapı Endüstrisi ve Ticaret A.S. (« Sera Yapı ») 38 % du capital de TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports ») pour 668 millions d'euros et 49 % du capital de TAV Yatırım Holding A.S. (« TAV Investment », propriétaire de TAV Construction, société non cotée) pour 38 millions d'euros.

Opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie, TAV Airports opère sur 12 aéroports dans 6 pays, dont l'aéroport d'Istanbul Atatürk qui a accueilli 45 millions de passagers en 2012. En 2012, le chiffre d'affaires de TAV Airports s'est élevé à 1 099 millions d'euros (881 millions d'euros en 2011), l'EBITDA ⁽¹⁾ à 332 millions d'euros (257 millions d'euros en 2011) et le résultat net à 124 millions d'euros (53 millions d'euros en 2011).

Ainsi Aéroports de Paris et TAV Airports gèrent directement ou indirectement 37 aéroports et accueillent environ 200 millions de passagers. Il s'agit de l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales.

(1) Résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.

Ouvertures d'infrastructures

- Liaison A-C : 27 mars 2012

Situé sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, ce nouveau bâtiment permet de mutualiser les contrôles de police et les postes d'inspection filtrage des terminaux 2A et 2C et offre une surface commerciale de 2 300 m².

- Satellite 4 : 28 juin 2012

D'une capacité d'accueil de 7,8 millions de passagers, cette nouvelle salle d'embarquement du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dispose de 6 000 m² de surface commerciale, de 3 200 m² de salons pour les compagnies aériennes et de 16 postes au contact pour les avions gros porteurs, sur une surface totale de 120 000 m².

Protocoles d'accord

- Accord concernant le Trieur-Bagage Est (TBE)

En octobre 2012, un accord est intervenu entre, notamment, Aéroports de Paris et Cegelec, afin de mettre un terme aux litiges relatifs au système de TBE situé sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. L'impact positif sur l'EBITDA du Groupe en 2012 est de 19 millions d'euros.

- Accord concernant Alyzia Holding (activités d'assistance en escale)

En décembre 2012, un accord a été conclu notamment entre Aéroports de Paris et G3S afin de mettre un terme à leurs différends relatifs aux termes et conditions du contrat de cession d'Alyzia Holding.

Tarifification

- Tarifs des redevances

Au 1^{er} avril 2012, les tarifs des redevances ont augmenté, en moyenne et à périmètre constant, de 3,4 %.

- Taxe d'aéroport

Au 1^{er} avril 2012, le tarif de la taxe d'aéroport est resté inchangé à 11,50 euros par passager au départ et à 1,00 euro par tonne de fret ou de courrier. En revanche, les passagers en correspondance bénéficient désormais d'un abattement de 10 % sur ce tarif, soit un montant de la taxe d'aéroport de 10,35 euros par passager en correspondance au départ.

Financement

En mars 2012, Aéroports de Paris a remboursé un emprunt obligataire d'une valeur nominale de 334 millions d'euros, arrivé à échéance.

En juin 2012, Aéroports de Paris a émis un emprunt obligataire en 2 tranches d'un montant total de 800 millions d'euros. La première tranche, d'un montant de 300 millions d'euros, porte intérêt à 2,375 % et a une date de règlement fixée au 11 juin 2019. La seconde tranche, d'un montant de 500 millions d'euros, porte intérêt à 3,125 % et a une date de règlement fixée au 11 juin 2024.

Filiales

- Intégration des activités Mode et accessoires dans Société de Distribution Aéroportuaire

Début janvier 2012, la Société de Distribution Aéroportuaire, société détenue à 50 % par Aéroports de Paris et à 50 % par AELIA, filiale de Lagardère Services, a repris l'ensemble des activités Mode & Accessoires exploitées jusqu'à présent par AELIA, via une filiale.

- Acquisition de Nomadvance

Hub télécom a acquis, en août 2012, la société Nomadvance, leader français dans le domaine des solutions de mobilité et de traçabilité pour les professionnels. La société intervient aussi bien sur des projets de traçabilité des biens et des matières, que sur des projets de mobilité pour du personnel amené à se déplacer.

Dividende voté par l'assemblée générale

L'assemblée générale des actionnaires du 3 mai 2012 a voté la distribution d'un dividende de 1,76 euro par action versé le 18 mai 2012. Ce dividende correspond à un taux de distribution de 50 % du résultat net consolidé part du Groupe de l'exercice 2011, en ligne avec l'objectif de distribution de dividende d'Aéroports de Paris.

➔ ANALYSE DES RÉSULTATS 2012

Nouvelle présentation des comptes consolidés

Des comptes 2011 pro forma ont été établis suite à la création du nouveau segment « Participations aéroportuaires » ⁽¹⁾. Ce segment comprend, outre la quote-part de résultat de TAV Airports (seulement à compter de 2012), le résultat d'ADPM et la quote-part du résultat et de Schiphol antérieurement comptabilisés dans le segment « Autres activités ». Les quotes-parts de résultats de TAV Airports et de Schiphol Group sont en mise en équivalence opérationnelle. L'impact sur le compte de résultat 2011 se présente comme suit :

Impact sur le compte de résultat du segment « Participations aéroportuaires »

(en millions d'euros)	2011 publié	2011 pro forma	Δ	
Chiffre d'affaires	-	12	+ 12	Chiffre d'affaires ADPM
EBITDA	-	2	+ 2	EBITDA ADPM
Sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	13	+ 13	Quote-part de résultat net de Schiphol Group
Résultat opérationnel courant	-	14	+ 14	

Impact sur le compte de résultat du segment « Autres activités »

(en millions d'euros)	2011 publié	2011 pro forma	Δ	
Chiffre d'affaires	255	244	(11)	Chiffre d'affaires ADPM : (12 M€) Intragroupe : (+ 1)
EBITDA	22	20	(2)	EBITDA ADPM
Sociétés mises en équivalence opérationnelles	13	-	(13)	Quote-part de résultat net de Schiphol Group
Résultat opérationnel courant	20	5	(14)	

Analyse du compte de résultat du groupe Aéroports de Paris

Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés dans ce rapport comparent les données de l'exercice 2012 aux données comparables de l'exercice 2011.

Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	2 640	2 502	+ 5,6 %
Activités aéronautiques	1 581	1 505	+ 5,1 %
Commerces et services	902	841	+ 7,3 %
Immobilier	253	241	+ 4,6 %
Participations aéroportuaires	14	12	+ 8,3 %
Autres activités	246	244	+ 1,1 %
Éliminations intersegments	(355)	(340)	+ 3,9 %

(1) Voir communiqué des résultats semestriels 2012 disponible sur www.aeroportsdeparis.fr.

Le chiffre d'affaires du groupe Aéroports de Paris s'inscrit en hausse de 5,6 % à 2 640 millions d'euros. Cette hausse résulte principalement de la bonne tenue de son cœur de métier et en particulier :

- de l'évolution positive des revenus générés par les activités aéronautiques (+ 5,1 % à 1 581 millions d'euros) principalement tirés par les hausses de tarif des redevances au 1^{er} avril 2011 (+ 1,49 %) et au 1^{er} avril 2012 (+ 3,4 %) et par la croissance du trafic passagers (+ 0,8 % à 88,8 millions de passagers) ;

- de la forte progression des revenus issus des commerces et services (+ 7,3 % à 902 millions d'euros) grâce à la bonne performance des activités commerciales (+ 12,6 %) qui profitent d'une hausse du chiffre d'affaires par passager de 11,3 % à 16,8 euros ; et
- de la poursuite du développement de l'immobilier (+ 4,6 % à 253 millions d'euros).

Le montant des éliminations intersegments s'élève à 355 millions d'euros sur l'année 2012, en hausse de 3,9 %.

EBITDA

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	2 640	2 502	+ 5,6 %
Production stockée et immobilisée	62	52	+ 18,4 %
Charges courantes	(1 709)	(1 599)	+ 6,9 %
<i>Achats consommés</i>	(115)	(93)	+ 24,0 %
<i>Services externes</i>	(672)	(636)	+ 5,7 %
<i>Charges de personnel</i>	(709)	(677)	+ 4,7 %
<i>Impôts et taxes</i>	(190)	(176)	+ 8,0 %
<i>Autres charges d'exploitation</i>	(23)	(17)	+ 33,9 %
Autres charges et produits	24	18	+ 34,2 %
EBITDA	1 017	972	+ 4,6 %
EBITDA/CA	38,5 %	38,9 %	(0,4) pt

Sur l'année 2012, l'EBITDA du groupe Aéroports de Paris est en croissance de 4,6 % à 1 017 millions d'euros, reflétant une progression des charges courantes (+ 6,9 % à 1 709 millions d'euros) légèrement supérieure à celle du chiffre d'affaires (+ 5,6 %). Sur l'année, le taux de marge brute diminue de 0,4 point à 38,5 %.

La production immobilisée, qui correspond à l'immobilisation de prestations internes d'ingénierie effectuées sur des projets d'investissements, est en hausse de 18,4 % à 62 millions d'euros, en raison notamment de la poursuite de la mise en place de l'Inspection filtrage unique à Paris-Charles de Gaulle.

Les achats consommés sont en hausse de 24,0 % à 115 millions d'euros en raison d'un effet périmètre suite à l'acquisition de Nomadvance par Hub télécom et de la hausse des prix de l'énergie.

Les charges liées aux services extérieurs progressent de 5,7 % à 672 millions d'euros sous l'effet principalement des hausses de coûts des prestations sûreté suite au mouvement de grève de décembre 2011 (compensée par ailleurs par le mécanisme de taxe de la taxe d'aéroport), des prestations transport et nettoyage suite à l'ouverture du satellite 4 notamment et de lutte contre les épisodes neigeux dans le cadre notamment de la politique du Groupe d'amélioration de la qualité de service.

Les charges de personnel du Groupe augmentent de 4,7 % et s'établissent à 709 millions d'euros. Les effectifs du Groupe s'élèvent à 9 035 employés, en baisse de 0,6 % :

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Charges de personnel	(709)	(677)	+ 4,7 %
<i>Aéroports de Paris</i>	(588)	(559)	+ 5,3 %
<i>Filiales</i>	(121)	(118)	+ 2,5 %
Effectifs moyens Groupe (équivalents temps plein)	9 035	9 092	- 0,6 %
<i>Aéroports de Paris</i>	6 851	6 879	- 0,4 %
<i>Filiales</i>	2 184	2 213	- 1,3 %

Les effectifs de la maison mère (6 851 employés en moyenne) sont en baisse de 0,4 %. Les charges de personnel correspondantes augmentent, quant à elles, de 5,3 % à 588 millions d'euros. Les effectifs des filiales quant à eux diminuent de 1,3 % et les charges de personnel correspondantes sont en hausse de 2,5 %.

Le montant des impôts et taxes est en hausse de 8,0 %, à 190 millions d'euros, en raison de la hausse de la contribution économique territoriale et des taxes foncières.

Les autres charges d'exploitation s'inscrivent en hausse de 33,9 % à 23 millions d'euros, en raison principalement d'une hausse des pertes sur créances irrécouvrables.

Les autres charges et produits représentent un produit de 24 millions d'euros en 2012, en hausse de 34,2 % sous l'effet principalement de l'impact positif des pénalités perçues dans le cadre du protocole concernant le Trieur-Bagage Est (voir « Événements significatifs de l'exercice »).

Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
EBITDA	1 017	972	+ 4,6 %
Dotations aux amortissements	(410)	(383)	+ 7,0 %
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	38	18	+ 108,8 %
Résultat opérationnel courant	645	607	+ 6,2 %
Autres charges et produits opérationnels	(3)	44	- 106,6 %
Résultat opérationnel	642	652	- 1,4 %
Résultat financier	(118)	(98)	+ 19,8 %
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles	(1)	(1)	+ 33,3 %
Résultat avant impôts	524	553	- 5,3 %
Impôts sur les bénéfices	(178)	(192)	- 7,6 %
Résultat net des activités poursuivies	346	360	- 4,0 %
Résultat net des activités non poursuivies	(5)	(13)	+ 63,8 %
Résultat net part du Groupe	341	348	- 1,9 %

Le **résultat opérationnel courant** bénéficie de la dynamique de l'EBITDA et de la forte progression de la quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles (+ 108,8 % à 38 millions d'euros) grâce à la comptabilisation des quotes-parts de résultat dans TAV Airports et TAV Construction (16 millions d'euros). Il s'établit en hausse de 6,2 % à 645 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel** s'établit en légère baisse (- 1,4 % à 642 millions d'euros), la forte hausse du résultat opérationnel courant ayant été compensée par un effet de base défavorable, l'année 2011 ayant bénéficié de la comptabilisation d'éléments non récurrents pour 44 millions d'euros incluant notamment l'indemnité transactionnelle relative au sinistre du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la plus-value réalisée lors de la cession du groupe Masternaut.

Le **résultat financier** est une charge de 118 millions d'euros, en hausse de 19,8 % essentiellement en raison des coûts liés à l'acquisition des participations TAV Airports et TAV Construction et du financement anticipé des échéances 2013 de remboursement de dettes dans une conjoncture de taux bas.

Suite à l'accord conclu en décembre notamment entre Aéroports de Paris et G3S afin de mettre un terme à leurs différends relatifs aux termes et conditions du contrat de cession d'Alyzia Holding, le résultat net des activités non poursuivies présente un solde négatif de 5 millions d'euros en 2012 contre un solde négatif de 13 millions d'euros en 2011.

La charge d'impôt diminue de 7,6 % à 178 millions d'euros.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le **résultat net part du Groupe** s'établit à 341 millions d'euros, en baisse de 1,9 %.

Analyse par segment

La définition des différents segments est présentée en note 4.21 de l'annexe aux comptes consolidés.

Activités aéronautiques

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	1 581	1 505	+ 5,1 %
Redevances aéronautiques	867	835	+ 3,8 %
Redevances spécialisées	178	169	+ 4,9 %
Taxe d'aéroport	493	458	+ 7,5 %
Autres produits	44	42	+ 5,1 %
EBITDA	343	359	- 4,4 %
Résultat opérationnel courant	83	125	- 33,3 %

Le chiffre d'affaires du segment est en hausse de 5,1 % à 1 581 millions d'euros sur l'année 2012.

Le produit des **redevances aéronautiques** (redevances passagers, atterrissage et stationnement) est en hausse de 3,8 % à 867 millions d'euros bénéficiant de l'augmentation combinée de la hausse des tarifs (+ 1,49 % au 1^{er} avril 2011 et + 3,4 % au 1^{er} avril 2012) et du trafic (+ 0,8 %), en particulier international (+ 1,7 %). Ces effets favorables sont partiellement compensés par la mise en place d'un mécanisme incitatif au développement du trafic à compter du 1^{er} avril 2011 et par la baisse du nombre de mouvements d'avions (- 1,8 %).

Le produit des **redevances spécialisées** augmente de 4,9 % à 178 millions d'euros, en raison notamment de la hausse du produit de la redevance dégivrage et de la mise en place, au 4^e trimestre 2011, d'un système de location d'engins de déneigement aux prestataires spécialisés opérant sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Le tarif de la **taxe d'aéroport**, dédiée principalement au financement des activités de sûreté, s'élève à 11,50 euros par passager au départ depuis le 1^{er} janvier 2011. Le produit de cette taxe s'établit à 493 millions d'euros, en hausse de 7,5 %.

Les **autres produits** sont constitués notamment de refacturations à la Direction des Services de la Navigation Aérienne et de locations liées à l'exploitation des aérogares. Ils s'élèvent à 44 millions d'euros, en hausse de 5,1 %.

En raison d'une augmentation des charges courantes, entraînée principalement par la progression des charges externes, plus rapide (+ 9,3 % à 1 294 millions d'euros) que celle du chiffre d'affaires (+ 5,1 % à 1 581 millions d'euros), l'**EBITDA** est en baisse de 4,4 % à 343 millions d'euros. Le taux de marge brute s'établit à 21,7 %, en baisse de 2,2 points.

Les dotations aux amortissements augmentent de 11,0 % à 260 millions d'euros. Le **résultat opérationnel courant** ressort en baisse de 33,3 %, à 83 millions d'euros.

Commerces et services

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	902	841	+ 7,3 %
<i>Activités commerciales</i>	355	315	+ 12,6 %
<i>Parcs et accès</i>	159	158	+ 0,8 %
<i>Prestations industrielles</i>	68	60	+ 14,4 %
<i>Recettes locatives</i>	104	97	+ 7,1 %
<i>Autres produits</i>	217	212	+ 2,2 %
EBITDA	503	463	+ 8,5 %
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	7	6	+ 9,2 %
Résultat opérationnel courant	412	375	+ 9,8 %

Sur l'exercice 2012, le chiffre d'affaires du segment commerces et services est en hausse de 7,3 % à 902 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des **activités commerciales** (loyers perçus sur les boutiques, les bars et restaurants, la publicité, les activités de banques et de change et les loueurs de voitures) progresse de 12,6 % à 355 millions d'euros. Au sein de cet ensemble, les loyers issus des boutiques en zone réservée s'établissent à 253 millions d'euros en hausse de 13,5 %, sous l'effet de la forte augmentation du chiffre d'affaires par passagers⁽¹⁾ (+ 11,3 % à 16,80 euros). Cette performance est majoritairement attribuable aux très bons résultats des points de vente hors taxe (*duty free*) sur l'ensemble des terminaux de Paris-Charles de Gaulle, dont le chiffre d'affaires par passager est en forte hausse (+ 12,2 % à 31,00 euros) sous l'effet de la forte croissance du trafic de faisceaux très contributeurs tels que la Chine (+ 14,4 %) ou la Russie (+ 12,5 %) et de la poursuite de la bonne performance des activités mode et accessoires et de gastronomie.

Le chiffre d'affaires des **parkings** progresse légèrement de 0,8 % et s'établit à 159 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) augmente de 14,4 % à 68 millions d'euros sous l'effet de la

hausse des prix de l'énergie et d'un effet de base favorable, l'année 2011 ayant été marquée par l'arrêt d'une turbine de la centrale de cogénération de Paris-Charles de Gaulle.

Les **recettes locatives** (locations de locaux en aérogares) augmentent de 7,1 % à 104 millions d'euros bénéficiant de nouvelles locations de comptoirs destinés aux compagnies aériennes suite à l'ouverture du satellite 4.

Les **autres produits** (essentiellement constitués de prestations internes) sont en hausse de 2,2 % à 217 millions d'euros.

Grâce à la maîtrise des charges courantes, l'**EBITDA** du segment progresse de 8,5 % à 503 millions d'euros. Le taux de marge brute gagne 0,7 point à 55,7 %.

Le **résultat opérationnel courant** s'établit en hausse de 9,8 %, à 412 millions d'euros sous l'effet conjoint d'une hausse modérée des dotations aux amortissements (+ 3,3 % à 97 millions d'euros) et de la progression de la quote-part des résultats des sociétés mises en équivalences opérationnelles (+ 9,2 % à 7 millions d'euros).

(1) Chiffre d'affaires des boutiques en zone réservée par passager au départ.

Immobilier

(en millions d'euros)	2012	2011	2012/2011
Chiffre d'affaires	253	241	+ 4,6 %
Chiffre d'affaires externe (réalisé avec des tiers)	201	190	+ 5,7 %
Chiffre d'affaires interne	51	51	+ 0,4 %
EBITDA	149	129	+ 15,6 %
Résultat opérationnel courant	110	88	+ 24,9 %

Sur l'année 2012, le chiffre d'affaires du segment est en hausse de 4,6 % à 253 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires **externe** s'élève à 201 millions d'euros, en croissance de 5,7 %, tiré par de nouvelles occupations de terrains et de bâtiments et par l'indexation positive des revenus sur l'indice du coût de la construction au 1^{er} janvier 2012 (+ 5,0 %). Le chiffre d'affaires **interne** est quasi stable à 51 millions d'euros.

Grâce à la maîtrise des charges courantes et à une évolution favorable du solde des dotations et reprises de provisions, l'**EBITDA** s'établit en forte hausse de 15,6 % à 149 millions d'euros. Le taux de marge brute s'établit à 58,9 %, en progression de 5,6 points.

Les dotations aux amortissements sont en baisse de 3,8 % à 39 millions d'euros. Le **résultat opérationnel courant** s'établit en hausse de 24,9 % à 110 millions d'euros.

Participations aéroportuaires

(en millions d'euros)	2012	2011 pro forma	Variation 2012/2011
Chiffre d'affaires	14	12	+ 8,3 %
EBITDA	1	2	- 23,2 %
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	28	13	+ 121,0 %
Résultat opérationnel courant	29	14	+ 105,1 %

Le chiffre d'affaires du segment participations aéroportuaires (100 % du chiffre d'affaires d'ADPM) est en hausse de 8,3 % à 14 millions d'euros.

Le résultat opérationnel courant progresse de 105,1 % sous l'effet de la comptabilisation de la quote-part de résultat dans TAV Airports (13 millions

d'euros). Sur l'année 2012, l'EBITDA ajusté de TAV Airports est en croissance de 29,1 % à 332 millions d'euros et le résultat net a été multiplié par 2,3 à 124 millions d'euros.

Autres activités

(en millions d'euros)	2012	2011 pro forma	2012/2011
Chiffre d'affaires	246	243	+ 1,1 %
EBITDA	21	20	+ 5,7 %
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	4	0	+ 100,0 %
Résultat opérationnel courant	11	5	+ 105,2 %

Le chiffre d'affaires du segment « Autres activités » est en hausse de 1,1 % à 246 millions d'euros, les progressions de Hub télécom (+ 7,5 % à 112 millions d'euros) et Alyzia Sûreté (+ 9,8 % à 65 millions d'euros) ayant été compensées par la baisse d'activité d'ADPI (- 13,1 % à 65 millions d'euros). Le résultat opérationnel courant s'élève à 11 millions d'euros en 2012 contre 5 millions d'euros en 2011 sous l'effet de la comptabilisation de la quote-part de résultat dans TAV Construction (+ 4 millions d'euros).

Hub télécom voit son chiffre d'affaires progresser de 7,5 % à 112 millions d'euros suite à l'acquisition de Nomadvance et malgré la cession du groupe Masternaut le 15 avril 2011. L'EBITDA s'élève à 19 millions d'euros, en hausse de 5,7 % et la marge brute en léger retrait de 0,3 point à 17,1 %. Le résultat opérationnel courant s'établit à 6 millions d'euros, en hausse de 43,8 %.

Le chiffre d'affaires d'**Alyzia Sûreté** est en hausse de 9,8 % à 65 millions d'euros sous l'effet de la hausse des prix des prestations de sûreté. L'EBITDA est en hausse de 104,5 % à 3 millions d'euros.

ADPI voit son activité se réduire en 2012, en raison notamment de l'achèvement de contrats importants. Son chiffre d'affaires s'élève à 65 millions d'euros, en baisse de 13,1 %. La réduction importante du chiffre d'affaires s'est accompagnée d'une forte réduction des charges courantes (- 18,9 %). L'EBITDA est nul contre + 1 million d'euros en 2011. Le résultat opérationnel courant s'établit à - 1 million d'euros. À fin décembre, le carnet de commandes s'élève à 65 millions d'euros entre 2013 et 2015.



TRÉSORERIE ET CAPITAUX

CAPITAUX PROPRES	74
FLUX DE TRÉSORERIE	74
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	75
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements	75
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	75
FINANCEMENT	76
GESTION DES RISQUES FINANCIERS	76
ENGAGEMENTS DU GROUPE	76
Engagements en matière d'investissements	76
Engagements hors bilan	76
Engagements sociaux	76

➔ CAPITAUX PROPRES

Les capitaux propres du Groupe s'élèvent à 3 733 millions d'euros au 31 décembre 2012 contre 3 599 millions d'euros au 31 décembre 2011. Les principales variations 2012 proviennent du versement d'un dividende de 174 millions d'euros en mai 2012 (soit un dividende de 1,76 euro par action).

➔ FLUX DE TRÉSORERIE

<i>(en millions d'euros)</i>	2012	2011
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	915	860
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(1 424)	(610)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	197	61
Variation de la trésorerie	(312)	312
Trésorerie d'ouverture	1 108	796
Trésorerie de clôture	796	1 108

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

Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	2012	2011
Résultat opérationnel	642	652
Amortissements et provisions	378	352
Autres produits et charges sans incidence trésorerie	1	8
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôts	1 021	1 012
Variation du besoin en fonds de roulement	108	(6)
Impôts payés	(214)	(146)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	915	860

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements

(en millions d'euros)	2012	2011
Investissements corporels et incorporels	(647)	(686)
Cessions de filiales	20	21
Acquisitions de filiales	(740)	(5)
Dividendes reçus	17	10
Autres flux liés aux activités d'investissement	(74)	50
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(1 424)	(610)

L'année 2012 a été marquée par :

- l'acquisition de 38 % de TAV Airports et de 49 % de TAV Construction pour respectivement 668 millions d'euros et 38 millions d'euros et de 100 % de Nomadvance pour 25 millions d'euros ;
- des investissements corporels et incorporels à hauteur 647 millions d'euros pour le Groupe dont 616 pour la maison mère (657 millions d'euros en 2011) et 31 millions d'euros pour les filiales (29 millions d'euros en 2011).

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

- la fin de la construction du satellite 4 et de la liaison entre les terminaux 2A et 2C ; et

- l'optimisation 2E/2F avec la transformation du terminal 2F tout Schengen et les liaisons « Inspection filtrage unique ».

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

- la fin des travaux de mise en conformité incendie du tunnel de la RN7 et les travaux d'aménagement permettant l'accueil du tramway ;
- le lancement des premiers travaux du projet « Rénovation d'Orly » ;
- la rénovation de la jetée Est du terminal sud.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

(en millions d'euros)	2012	2011
Encaissements provenant des emprunts à long terme	1 303	801
Remboursements des emprunts à long terme	(845)	(524)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(174)	(150)
Autres flux provenant des activités de financement	(87)	(66)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	197	61

➔ FINANCEMENT

L'endettement financier net se décompose comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Dettes financières	3 914	3 461
Instruments financiers dérivés passif	39	27
Endettement financier brut	3 953	3 488
Instruments financiers dérivés actif	(154)	(148)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(797)	(1 134)
Endettement financier net	3 003	2 206
Dettes nettes/EBITDA	2,95	2,3
Gearing (dettes nettes/fonds propres)	0,80	0,61

Le ratio dette nette/capitaux propres s'élève à 80 % au 31 décembre 2012 contre 61 % à fin 2011. L'endettement net du Groupe s'établit à 3 003 millions d'euros au 31 décembre 2012 contre 2 206 millions d'euros au 31 décembre 2011.

Voir également la note 30 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

➔ GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Voir le paragraphe « Gestion des risques financiers » du chapitre 4 et les notes 5 et 31 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

➔ ENGAGEMENTS DU GROUPE

Engagements en matière d'investissements

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

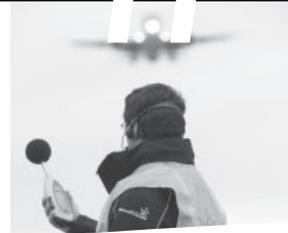
Engagements hors bilan

Voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés figurant au chapitre 20.

Engagements sociaux

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

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT, BREVETS ET LICENCES



➔ RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

➔ MARQUES, BREVETS ET LICENCES

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

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

Aéroports de Paris peut occasionnellement déposer des demandes de brevets. Ainsi, ont été déposés, en France et dans certains pays étrangers, un brevet qui permettrait de mettre en place un dispositif automatisé de dépose des bagages pour les passagers utilisant les aérogares et un brevet qui permet de mesurer la glissance du sol revêtu (pistes, routes). Aucun de ces brevets n'est significatif pour le Groupe.



INFORMATIONS SUR LES TENDANCES

ÉVÉNEMENTS RÉCENTS	78
Tarifification	78
Remboursement obligataire	78
Évolution du trafic du premier trimestre 2013	78
Autres	78
PERSPECTIVES	78
Politique de distribution de dividendes	78

➔ ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Tarifification

Au 1^{er} avril 2013, les tarifs des redevances ont augmenté, en moyenne et à périmètre constant, de 3,0 %. Au 1^{er} avril 2013, le tarif de la taxe d'aéroport est resté inchangé à 11,5 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier. En revanche, les passagers en correspondance bénéficient désormais d'un abattement de 40 % sur ce tarif (contre 10 % auparavant), soit un montant de la taxe d'aéroport de 6,9 euros par passager en correspondance au départ.

Remboursement obligataire

En mars 2013, Aéroports de Paris a remboursé un emprunt obligataire d'une valeur nominale de 300 millions d'euros, arrivé à échéance.

➔ PERSPECTIVES

Politique de distribution de dividendes

Le conseil d'administration du 27 février 2013 a décidé de soumettre au vote de la prochaine assemblée générale annuelle devant se réunir le 16 mai 2013, la distribution d'un dividende de 2,07 euros par action, au titre de l'exercice 2012. Sous réserve du vote en assemblée générale annuelle, la date de mise en paiement interviendrait le 30 mai 2013. Ce dividende correspond à un taux de distribution de 60 % du résultat net part du Groupe de l'exercice 2012, contre un taux de distribution de 50 % précédemment.

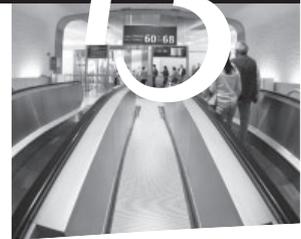
Évolution du trafic du premier trimestre 2013

Sur les trois premiers mois de l'année, le trafic d'Aéroports de Paris recule de 0,8 % avec un total de 19,4 millions de passagers. Le trafic de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est en baisse sur le premier trimestre de - 0,8 % avec 13,4 millions de passagers et celui de l'aéroport de Paris-Orly de - 0,7 % avec 6,0 millions de passagers.

Autres

Est apparu au mois d'avril, un risque de redressement non notifié concernant l'impôt sur les sociétés 2008, 2009 et 2010 au titre des activités passées d'ADPI en Libye.

Par ailleurs, des investigations complémentaires ont été lancées pour faire le point sur des opérations passées d'ADPI à l'étranger.



PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE

OBJECTIFS SUR LA PÉRIODE 2011-2015	79
PRÉVISIONS DU GROUPE EN 2013	80
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE	80

➔ OBJECTIFS SUR LA PÉRIODE 2011-2015

	Objectifs initiaux annoncés en 2010	Objectifs à fin 2012 ⁽¹⁾
Hypothèse de croissance de trafic passager	+ 3,2 % par an en moyenne sur la période	+ 1,9 % à + 2,9 % par an en moyenne sur la période
Plafond de l'évolution moyenne annuelle des tarifs des redevances comprises dans le périmètre du CRE	+ 1,38 % par an en moyenne sur la période + inflation	Inchangé
Qualité de service	Atteindre 88,1 % de satisfaction globale en 2015	Inchangé
Commerces	Chiffre d'affaires par passager de 15,8 euros en 2013 et de 17,4 euros en 2015 ⁽²⁾ + 21 % de nouvelles surfaces commerciales d'ici à 2015 (par rapport à 2009) dont + 35 % pour les boutiques en zone internationale	Chiffre d'affaires par passager de 19,0 euros en 2015 + 18 % de nouvelles surfaces commerciales d'ici à 2015 (par rapport à 2009) dont + 35 % pour les boutiques en zone internationale
Immobilier	Mise en service d'environ 320 000 m ² à 360 000 m ² de bâtiments Entre 500 et 560 millions d'euros d'investissements, dont 430 à 480 en immobilier de diversification	Inchangé
ROCE	ROCE ⁽³⁾ du périmètre régulé de 5,4 % en 2015	ROCE ⁽³⁾ du périmètre régulé de 3,8 et 4,3 % en 2015
EBITDA	Croissance de 40 % entre 2009 et 2015	Croissance comprise entre 25 % et 35 % entre 2009 et 2015
Investissements de la société Aéroports de Paris	2,4 milliards d'euros dont 1,8 milliard d'euros sur le périmètre régulé ⁽⁴⁾	2,7 milliards d'euros dont 2,1 milliards d'euros sur le périmètre régulé ⁽⁵⁾
Plan d'économies	80-85 millions d'euros d'économies cumulées sur la période 2009-2013	Limiter la progression des charges courantes de la maison mère à environ 3,0 % en moyenne par an entre 2012 et 2015
Productivité	Réduction de 10 % des effectifs d'Aéroports de Paris (ETP) entre 2010 et 2015	Réduction de 7 % des effectifs d'Aéroports de Paris (ETP) entre 2010 et 2015
Dividendes	Politique de distribution de 50 % du résultat net consolidé part du Groupe ⁽⁶⁾	Politique de distribution de 60 % du résultat net consolidé part du Groupe ⁽⁶⁾

(1) Objectifs diffusés par communiqués de presse du 20 décembre 2012 intitulé « Objectifs 2012 et 2015 » sur le site Internet www.aeroportsdeparis.fr.

(2) Chiffre d'affaires par passager correspond au chiffres d'affaires des boutiques en zone réservée divisé par le nombre de passagers au départ.

(3) Return On Capital Employed se définissant comme le retour sur capitaux engagés (RCE ou « ROCE ») calculé comme le résultat opérationnel du périmètre régulé après impôt normatif sur les sociétés rapporté à la base d'actifs régulés (valeur nette comptable des actifs corporels et incorporels relatifs au périmètre régulé, augmenté du besoin en fonds de roulement de ce périmètre).

(4) En euros 2010.

(5) En euros 2013 (pour plus de renseignements, voir paragraphe du chapitre 5 intitulé « Programme d'investissements du périmètre régulé entre 2011 et 2015 »).

(6) Appréciée pour chaque exercice en fonction des résultats de la société, de sa situation financière et de tout autre facteur jugé pertinent.

➔ PRÉVISIONS DU GROUPE EN 2013

Sur la base d'une hypothèse de trafic stable en 2013 par rapport à 2012, le chiffre d'affaires et l'EBITDA consolidés 2013 sont attendus en légère croissance par rapport à 2012.

Les données, hypothèses et estimations présentées ci-avant sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, concurrentiel, réglementaire et climatique. En outre, la matérialisation de certains risques

décrits chapitre 4 « Risques liés aux activités d'Aéroports de Paris » aurait un impact sur les activités du Groupe et sa capacité à réaliser ses objectifs. Par ailleurs, la réalisation des objectifs suppose le succès de la stratégie commerciale d'Aéroports de Paris présentée au paragraphe du chapitre 6 « Stratégie ». Aéroports de Paris ne prend donc aucun engagement ni ne donne aucune garantie quant à la réalisation des objectifs et des prévisions figurant au présent chapitre ci-avant.

➔ RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES PRÉVISIONS DE BÉNÉFICE

Monsieur le Président-Directeur général,

En notre qualité de Commissaires aux comptes et en application du règlement (CE) n° 809/2004, nous avons établi le présent rapport sur les prévisions de résultat du groupe Aéroports de Paris incluses dans le paragraphe « Prévisions du groupe en 2013 » du chapitre 13 de son document de référence daté du 26 avril 2013.

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 ESMA 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. Elles ont également consisté à collecter les informations et les explications que nous avons estimées nécessaires permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les prévisions sont adéquatement établies sur la base des hypothèses qui sont énoncées.

Nous rappelons que, s'agissant de prévisions présentant par nature un caractère incertain, les réalisations différeront parfois de manière significative des prévisions présentées et que nous n'exprimons aucune conclusion sur la possibilité de réalisation de ces prévisions.

À notre avis :

- les prévisions ont été adéquatement établies sur la base indiquée ;
- la base comptable utilisée aux fins de cette prévision est conforme aux méthodes comptables appliquées par le groupe Aéroports de Paris.

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

Paris-La Défense, le 26 avril 2013

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ERNST & YOUNG et Autres

Jacques Pierres
Associé



ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

81

Composition du conseil d'administration au 31 décembre 2012

81

Direction générale

93

RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

94

Liens familiaux, condamnations, faillites, conflits d'intérêts et autres informations

94

Conflits d'intérêts

94

Arrangements ou accords sur la désignation des membres du conseil d'administration

94

Restrictions concernant la cession des actions

94

→ CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Composition du conseil d'administration au 31 décembre 2012

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

Ces dix-huit membres sont répartis en trois collèges : six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, six administrateurs représentant l'État et six administrateurs représentant les salariés.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 28 mai 2009, ont renouvelé les mandats d'administrateurs de Jacques Gounon, Pierre Graff et Françoise Malrieu et nommé Jos Nijhuis. L'assemblée générale du 3 mai 2012 a ratifié la cooptation de Catherine Guillouard. Le conseil d'administration du 28 juin 2012 a coopté Els de Groot en remplacement de Pieter Verboom et celui du 12 novembre a coopté Augustin de Romanet en remplacement de Pierre Graff pour la durée des mandats restants à courir jusqu'au 15 juillet 2014.

Les représentants de l'État, Dominique Bureau, Jérôme Fournel, Frédéric Perrin et Jean-Claude Ruyschaert ont été nommés membres du conseil d'administration par décret en date du 8 juillet 2009. Régine Bréhier et Solenne Lepage ont été désignées, par décrets en date du 7 mai et du

24 septembre 2012, en remplacement de Michèle Rousseau et d'Alexis Kohler.

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

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

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

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

Un contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise assistent également au conseil d'administration sans voix délibérative.

Administrateurs nommés par l'assemblée générale

AUGUSTIN DE ROMANET

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL D'AÉROPORTS DE PARIS À COMPTER DU 29 NOVEMBRE 2012

Date de naissance :

2 avril 1961

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Coopté par le conseil d'administration du 12 novembre 2012, en remplacement de M. Pierre Graff

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS

NV Luchthaven Schiphol, société soumise au droit néerlandais :

- membre du conseil de surveillance
- membre du comité d'audit

Groupe TAV, sociétés anonymes soumises au droit turc :

- TAV Havalimanlari Holding A.S. (TAV Airports), société cotée en Turquie :
 - Administrateur et Vice-Président du conseil d'administration
 - Vice-Président du comité de la gouvernance d'entreprise
 - Vice-Président du comité des risques
 - Vice-Président du comité des nominations
- TAV Yatirim Holding A.S. (TAV Investment) :
 - administrateur et Vice-Président du conseil d'administration
- Tav Tepe Akfen Yatirim Insaat Ve Isletme A.S. ⁽¹⁾ (TAV Construction) :
 - administrateur et Vice-Président du conseil d'administration

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations (Institution financière publique – Établissement public) de mars 2007 à mars 2012
- Membre du Conseil des prélèvements obligatoires (institution indépendante et rattachée à la Cour des comptes) d'avril 2008 à décembre 2012
- Représentant permanent de la Caisse des dépôts et consignations :
 - conseil d'administration de La Poste (société anonyme) et membre du comité des rémunérations et de la gouvernance d'avril 2011 à mars 2012
 - conseil d'administration d'Icade (société par actions simplifiée cotée) de novembre 2007 à janvier 2011
- Président du conseil d'administration d'Egis (société anonyme) de janvier 2011 à juillet 2012
 - conseil de surveillance de la Société Nationale Immobilière - SNI (société anonyme d'économie mixte) de mars 2007 à mars 2012
 - directoire des Fonds de réserve des retraites (FRR) (établissement public à caractère administratif) de mars 2007 à mars 2012
 - conseil d'administration des Fonds stratégiques d'investissement – FSI (société anonyme) de décembre 2008 à mars 2012
- Vice-Président du Conseil des investisseurs d'InfraMed (société par actions simplifiée) de mai 2010 à août 2012
- Administrateur de OSEO (société anonyme) et membre du comité des nominations et des rémunérations, de décembre 2010 à mars 2012
 - Veolia environnement (société anonyme cotée), de septembre 2009 à février 2012
 - FSI-PME Portefeuille (société par actions simplifiée) de mars 2008 à avril 2012
 - CNP assurances (société anonyme cotée) et membre du comité des rémunérations et des nominations et du comité stratégique, de juillet 2007 à mars 2012
 - CDC Entreprises (société par actions simplifiée), d'octobre 2007 à avril 2012
 - Dexia (société anonyme cotée, de droit belge), et membre du comité stratégique et du comité des nominations et des rémunérations, de mai 2007 à janvier 2011
 - Accor (société anonyme cotée) et membre du comité stratégique et du comité des nominations et des rémunérations, de 2007 à 2009

(1) Filiale de Tav Yatirim Holding.

PIERRE GRAFF

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL D'AÉROPORTS DE PARIS JUSQU'AU 11 NOVEMBRE 2012

Date de naissance :

11 novembre 1947

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

19 septembre 2003 ⁽¹⁾

Fin de mandat d'administrateur et de Président-Directeur général :

Conformément aux articles L. 225-48 al 3 et L. 225-54 al. 1 du Code de commerce, M. Pierre Graff, Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, atteint par la limite d'âge de 65 ans, est réputé démissionnaire d'office au titre de ses fonctions de Président du conseil d'administration et de Directeur général, le 11 novembre 2012. Par lettre du 6 novembre 2012, M. Pierre Graff a démissionné de son mandat d'administrateur à compter du 11 novembre 2012.

**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Administrateur en qualité de représentant de l'État :
 - de France Télécom – société anonyme cotée
 - de la RATP – Établissement public
- Groupe TAV, Sociétés anonymes soumises au droit turc :**
- TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports »), société cotée en Turquie : administrateur et Vice-Président, membre du comité de la gouvernance d'entreprise, du comité des risques et du comité des nominations
- TAV Yatirim Holding A.S. (« TAV Investment ») : administrateur et Vice-Président du conseil d'administration
- TAV TEPE AKFEN YATIRIM Insaat Ve Isletme A.S. ⁽¹⁾ (« TAV Construction ») : administrateur et Vice-Président du conseil d'administration

Autres mandats :

- Administrateur du MEDEF - Paris
- Président délégué de la section des questions européennes et internationales au Conseil national du tourisme

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- NV Luchthaven Schiphol (Pays-Bas) : Membre du conseil de surveillance et membre du comité d'audit de décembre 2008 à novembre 2012
- GDF SUEZ : Administrateur en qualité de représentant de l'État de juillet 2008 à décembre 2010
- Membre du Conseil économique, social et environnemental de septembre 2004 à septembre 2010
- SOGEP SA : Administrateur en qualité de représentant de l'État et administrateur de SOGEADE Gérance SAS (filiale de SOGEP) respectivement de janvier et mars 2007 à janvier et juin 2010
- Membre du comité national des secteurs d'activités d'importance vitale d'octobre 2006 à décembre 2009

(1) Filiale de Tāv Yatirim Holding.

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

CATHERINE GUILLOUARD

Date de naissance :

23 janvier 1965

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Cooptée le 23 juin 2011, ratifiée par l'assemblée générale du 3 mai 2012

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Eutelsat, société anonyme cotée, Directrice financière et membre du comité exécutif
- Technicolor, société anonyme cotée, Administrateur et membre du comité d'audit

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Atria Capital Partenaires : Membre du conseil de surveillance de 2006 à 2011
- Air France SA : de 2004 à 2007**
 - Directrice des Affaires financières et membre du comité de direction
 - Administrateur de Servair
 - Administrateur de Brit'Air
 - Administrateur de Cityjet
 - Membre du conseil de surveillance de Transavia.com France

JACQUES GOUNON

Date de naissance :

25 avril 1953

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Coopté le 2 juillet 2008, ratifiée par l'assemblée générale ordinaire du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009 (renouvelé par l'assemblée générale du 28 mai 2009)**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Président-Directeur général du groupe Eurotunnel (GET SA)
– société anonyme cotée

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

FRANÇOISE MALRIEU

Date de naissance :

7 février 1946

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

22 juillet 2005

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009 (renouvelé par l'assemblée générale du 28 mai 2009)**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Société de Financement de l'Économie Française (SFEF), société anonyme, Présidente du conseil d'administration
- BAYARD, société anonyme, Membre du Conseil de surveillance
- La Poste, société anonyme, administrateur
- GDF-SUEZ, société anonyme cotée, administrateur

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Associé Gérant Aforge Finance (SAS) de 2006 à 2010
- Gérant de la société financière de Grenelle Investissement SARL de 2006 à 2011

JOS NIJHUIS

Date de naissance :

21 juillet 1957

Nationalité :

Néerlandaise

Date de première nomination :

Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Président-Directeur général de NV Luchthaven Schiphol (société soumise au droit néerlandais)
- Membre du Conseil de surveillance de Stichting Het Muziektheater Amsterdam (« Foundation Amsterdam Music Theatre ») (Pays-Bas)
- Membre du conseil de surveillance de SNS Read NV (Pays-Bas)
- Membre du comité consultatif de « Amsterdam Economic Development Board » (Pays-Bas)

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Président du directoire de PricewaterhouseCoopers (Pays-Bas) de 2002 à 2008

ELS DE GROOT

Date de naissance :

27 avril 1965

Nationalité :

Néerlandaise

Date de première nomination :

Cooptée le 28 juin 2012, en remplacement de M. Pieter Verboom

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Vice-Président exécutif et Directeur financier de NV Luchthaven Schiphol (société soumise au droit néerlandais)
- Membre du comité de surveillance et Président du comité d'audit de « Beter Bed Holding » (Pays-Bas) depuis 2011
- Administrateur de « Néoposine BV » depuis 2008 (Pays-Bas)

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Directeur financier par intérim de « Van Lanschot Bankiers » (Pays-Bas) de 2009 à 2010
- Diverses fonctions de direction au sein de « ABN AMRO BANK » (Pays-Bas) de 1987 à 2008, notamment Vice-Président exécutif de « Group Risk Management » de 2003 à 2008

Administrateurs représentants de l'État

DOMINIQUE BUREAU

Date de naissance :

30 mai 1956

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

22 juillet 2005

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Délégué général du Conseil économique pour le développement durable (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie)
- Membre du collège de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF)

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Chargé de mission au Commissariat Général au développement durable (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire), de 2008 à 2009
- Directeur des affaires économiques et internationales (ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables) de 2005 à 2008

JÉRÔME FOURNEL

Date de naissance :

17 août 1967

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

5 avril 2007

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Directeur général des douanes et des droits indirects (ministère de l'Économie et des Finances)
- Président de l'Établissement public « la Masse Des Douanes »

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

SOLENNE LEPAGE

Date de naissance :

7 février 1972

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Décret du 24 septembre 2012, en remplacement de M. Alexis Kohler

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS

- Directrice de Participations « Transport et audiovisuel » à l'Agence des participations de l'État – ministère de l'Économie et des Finances
- Membre du conseil d'administration en qualité de représentant de l'État :
 - Réseau Ferré de France (RFF) – Établissement public
 - SNCF (société nationale des chemins de fer français) – Établissement public
 - Société nationale de programme en charge de l'audiovisuel extérieur de la France – société anonyme
 - Société nationale de programme France Télévisions – société anonyme
 - RATP (Régie autonome des transports parisiens) – Établissement public à caractère industriel et commercial
 - Air France – KLM – société anonyme cotée
- Membre du Conseil de surveillance, en qualité de représentant de l'État :
 - Aéroports de la Côte d'Azur – société anonyme
 - Grand port maritime du Havre – Établissement public

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- Chef du bureau DB1 (EDF et autres participations) – Agence des participations de l'État au ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi puis au ministère de l'Économie et des Finances de 2009 à juin 2012
- Membre du conseil d'administration en qualité de représentant de l'État :
 - Société de financement et d'investissement pour la réforme et le développement (SOFIRED), entreprise publique, de mars 2011 à janvier 2013.
 - Laboratoire français du fractionnement et des biotechnologies (LFB) de 2011 à octobre 2012
 - Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne (Semmaris) de septembre 2009 à octobre 2012
- Chargée de relation clientèle – Société HSBC France de 2006 à 2009

RÉGINE BREHIER

Date de naissance :

10 décembre 1960

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Décret du 7 mai 2012, en remplacement de Mme Michèle Rousseau

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Directrice des Affaires maritimes – (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) et à ce titre :
 - Commissaire du gouvernement de l'ENIM (Établissement national des invalides de la marine) – Établissement public à caractère administratif
 - Commissaire du gouvernement de la CGMF (Compagnie générale maritime et financière)
- Administrateur à l'AESM (Agence européenne de sécurité maritime)
- Administrateur de SHOM (Service hydrographique et océanographique de la marine) – Établissement public à caractère administratif
- Membre du Conseil de surveillance de la SNCM (Société nationale Corse Méditerranée) – société anonyme
- Administrateur suppléant de Météo France – Établissement public à caractère administratif

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Directrice de la recherche et de l'innovation (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) de 2008 à 2012
- Directrice de la recherche et de l'animation scientifique et technique (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) de 2006 à 2008

FRÉDÉRIC PERRIN

Date de naissance :

16 septembre 1956

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

8 juillet 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Directeur Central de la Police aux frontières – Direction générale de la Police Nationale – ministère de l'Intérieur

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Directeur du cabinet du Directeur général de la police nationale (Direction générale de la police nationale – ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales) de 2007 à 2009

JEAN-CLAUDE RUYSSCHAERT

Date de naissance :

29 avril 1950

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

8 juillet 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement de la Région Île-de-France et délégué ministériel (équipement et aménagement) de la zone de défense de la Région Île-de-France (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie)
- Vice-Président du conseil d'administration et administrateur de :
 - Établissement public d'aménagement de la Défense et Seine aval
 - Établissement public d'aménagement Orly-Seine Amont
 - Établissement public foncier de la région Île-de-France
 - Agence foncière et technique de la Région Parisienne (AFTRP)
- Administrateur du port autonome de Paris – Établissement public

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Directeur régional de l'équipement d'Île-de-France (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer) de 2009 à 2010
- Directeur des ressources humaines au secrétariat général (ministère de l'Écologie et de l'Énergie, du Développement durable et l'Aménagement du territoire) de 2008 à 2009
- Directeur du personnel et de l'administration, Directeur général (par intérim) de l'administration (ministère de l'Écologie et de l'Énergie, du Développement durable et l'Aménagement du territoire) en 2008
- Directeur régional de l'équipement du Nord-Pas-de-Calais, Directeur départemental de l'équipement du Nord (Direction départementale de l'équipement du Nord - ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) de 2007 à 2008

Administrateurs représentant les salariés**MARIE-ANNE DONSIMONI**

Date de naissance :

8 mai 1961

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

7 septembre 2011, en remplacement de M. Jean-Louis Pigeon

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009 (élection du 26 juin 2009)

Parrainé par le syndicat :

CGC (CFE-CGC)**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Administrateur de GIE-REUNICA (Association)
- Administrateur de GIE SYSTALIANS (Association)
- Administrateur, Présidente de la commission sociale et Présidente du conseil d'administration de Réuni-Retraite-Cadres (Association)
- Administrateur de l'Association Sommitale du groupe Réunionica

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

ARNAUD FRAMERY

Date de naissance :

2 février 1974

Nationalité :

Française

Date de nomination :

Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat :

CGT**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Néant

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

SERGE GENTILI

Date de naissance :

16 mai 1956

Nationalité :

Française

Date de nomination :

Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat :

CGT-FO**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Néant

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

NICOLAS GOLIAS

Date de naissance :

21 mai 1965

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Élection du 3 juin 2004 avec prise de fonction le 1^{er} janvier 2006, réélu le 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat :

CGT**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Président de la société « Administratrices » (SAS)

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Néant

JEAN-PAUL JOUVENT

Date de naissance :

31 janvier 1961

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Élection du 3 juin 2004 avec prise de fonction le 18 décembre 2008, réélu le 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat :

UNSA**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

• Néant

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

• Néant

FRÉDÉRIC MOUGIN

Date de naissance :

1^{er} avril 1952

Nationalité :

Française

Date de nomination :

Élection du 26 juin 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009

Parrainé par le syndicat :

CGT**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

• Néant

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

• Néant

Censeurs nommés par l'assemblée générale

BERNARD IRION

Date de naissance :

18 mars 1937

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP), délégation de Paris
- Administrateur de F4 – société anonyme
- Administrateur représentant permanent de la CCIP à la SAEMES société anonyme
- Administrateur représentant la CCIP à la SEMAVIP (Société d'économie mixte Ville de Paris) – société anonyme
- Administrateur et Vice-Président à la SIPAC (société Immobilière du Palais des Congrès) (groupe CCIP) – société anonyme
- Membre de la commission économique au STIF en qualité de représentant du CRCI (Chambre régionale de commerce et d'industrie), autorité des partenaires du transport public

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Administrateur de CITER (société anonyme) de 2002 à 2010
- Administrateur d'Aéroports de Paris de 1999 à 2009
- Administrateur et Président de la société d'exploitation du parc Expo Nord Villepinte (société anonyme) de 1998 à 2008
- Administrateur et Président de la société d'exploitation du parc Expo Nord Le Bourget (société par actions simplifiée) de 2003 à 2008

CHRISTINE JANODET

Date de naissance :

29 septembre 1956

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

Assemblée générale du 28 mai 2009

Date de début du mandat actuel :

15 juillet 2009**AUTRES MANDATS
ET FONCTIONS EN COURS**

- Maire d'Orly
- Conseiller général du Val-de-Marne

**MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN
AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES**

- Maire adjoint d'Orly de 2008 à 2009
- Directrice du centre d'insertion sociale et professionnelle d'Orly de 1982 à 2009
- Chargée de mission au cabinet du Maire (Mairie d'Orly) de 2006 à 2008

Direction générale

Organisation de la Direction générale

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

M. Augustin de Romanet a été nommé Président-Directeur général par décret en date du 29 novembre 2012, en remplacement de M. Pierre Graff, atteint par la limite d'âge de 65 ans, réputé démissionnaire d'office au titre de ses fonctions de Président-Directeur général, le 11 novembre 2012.

François Rubichon, Directeur général délégué, a continué d'exercer ses fonctions jusqu'au 28 novembre 2012 inclus.

FRANÇOIS RUBICHON

Date de naissance :

23 septembre 1963

Nationalité :

Française

Date de première nomination :

27 octobre 2005

Date de début du mandat :

24 juillet 2009

Date de fin de mandat :

28 novembre 2012

MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- Membre du conseil d'administration en qualité de représentant de l'État de la société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne (Semmaris) – Société d'économie mixte

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- Vice-Président du conseil d'administration d'Airports Council International (ACI), de juin 2010 à janvier 2013
- Vice-Président du conseil d'administration de l'Union des aéroports français (UAF), de mai 2008 à janvier 2013
- Président de Média Aéroports de Paris (société par actions simplifiée), de 2011 à janvier 2013
- Administrateur et membre du comité de la gouvernance d'entreprise de TAV Havalimanlari Holding A.S. (TAV Airports – société cotée en Turquie, société anonyme soumise au droit turc) de mai 2012 à janvier 2013
- Administrateur d'ADPI (société anonyme, filiale d'Aéroports de Paris) de décembre 2009 à janvier 2013
- Membre, représentant d'Aéroports de Paris, du conseil d'administration du Fonds de Dotation « Espace Musée » de septembre 2012 à novembre 2012

➔ RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liens familiaux, condamnations, faillites, conflits d'intérêts et autres informations

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

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

Conflits d'intérêts

À la connaissance de la Société et à la date de dépôt du présent document de référence, il n'existe pas de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs, à l'égard de la Société, des membres du conseil d'administration et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs, à l'exception de Jos Nijhuis, et Els de Groot en raison de leur fonction au sein de Schiphol Group. Outre les dispositions du Code de commerce applicables en matière de conventions réglementées, la charte de l'administrateur annexée au règlement intérieur du conseil d'administration précise que tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou de toute société de son groupe et doit s'abstenir de participer au vote de la délibération correspondante.

Arrangements ou accords sur la désignation des membres du conseil d'administration

Jos Nijhuis et Els de Groot, respectivement Président du directoire – Président-Directeur général de Schiphol Group et Vice-Président exécutif et Directeur financier de Schiphol Group, ont été désignés administrateurs de la Société lors de l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 2009 conformément aux accords conclus dans le cadre de la coopération industrielle entre Schiphol Group et Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 14 « Composition du conseil d'administration »).

Outre ces accords et sous réserve des dispositions légales et réglementaires particulières applicables à la composition du conseil d'administration de la Société (voir le paragraphe du chapitre 14 « Composition du conseil d'administration »), il n'existe à la connaissance de la Société aucun arrangement ou accord conclu avec des actionnaires, clients, fournisseurs ou autres en vertu duquel un membre du conseil d'administration a été nommé en cette qualité.

Restrictions concernant la cession des actions

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

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

RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DES DIRIGEANTS

RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX 	95
Modalités de rémunération des mandataires sociaux	95
Montant des rémunérations dues et versées aux mandataires sociaux	96
RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX ADMINISTRATEURS	98
RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX CENSEURS	98
ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES ADMINISTRATEURS	98
RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF	99
RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES	100

→ RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Modalités de rémunération des mandataires sociaux

Rémunération 2012 et 2013 du Président-Directeur général

Le conseil d'administration a décidé de proposer à l'approbation du ministre chargé de l'économie, la rémunération ainsi fixée :

- pour la période du 29 novembre au 31 décembre 2012, une rémunération brute fixe annuelle de 350 000 euros, payée *pro rata temporis* pour cette période ;
- au titre de 2013, une rémunération brute fixe de 350 000 euros ;
- pour la période du 29 novembre 2012 au 31 décembre 2013, une part variable complémentaire, qui sera au maximum de 100 000 euros brut. Elle est fondée sur trois objectifs quantitatifs (montant de l'EBITDA Groupe, ROCE ⁽¹⁾ Groupe, taux de satisfaction globale, arrivées et départs, perçue par nos passagers) et trois objectifs qualitatifs (plan d'économies, stratégie internationale et politique de mobilisation managériale), dont l'atteinte sera appréciée par le conseil d'administration.

M. Augustin de Romanet ne perçoit pas de jetons de présence au titre de ses mandats d'administrateurs des sociétés du groupe Aéroports de Paris, ni pour ses mandats au sein de TAV Airports et Schiphol. Il ne bénéficie d'aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions et ne dispose pas de régime de retraite supplémentaire ou d'indemnité de départ.

Rémunération 2011 et 2012 des précédents mandataires sociaux

Le mandat de M. Pierre Graff a pris fin le 11 novembre 2012 et M. François Rubichon a exercé son mandat jusqu'au 28 novembre 2012 inclus. Ils ont respectivement perçu au titre de 2012 une rémunération annuelle brute fixe de 319 639 euros et 273 333 euros. Ils ont également perçu en mars 2013 au titre de 2012 une rémunération variable pour un montant, respectivement, de 150 511 et 128 707 euros, fondée sur des éléments financiers, de qualité de service et de réalisation d'engagements majeurs, telle que définie par le conseil d'administration du 22 février 2012 :

- deux objectifs de performance économiques : le montant de l'EBITDA ⁽²⁾ Groupe (pesant pour 40 %) et le montant du Résultat Opérationnel Courant pour les segments « Commerces et services » (pesant pour 10 %). Pour tenir compte du contexte de grande incertitude sur la croissance du trafic aérien en 2012, les valeurs cibles auraient pu être réduites en fonction de paliers de la croissance ou de la décroissance du trafic ;
- deux objectifs de performance portant sur la satisfaction de nos clients : le taux de satisfaction globale (arrivées + départs) perçue par nos passagers (pesant pour 20 %) et deux indicateurs de qualité : propreté des aéroports (10 %), orientation et information sur les vols (5 %) ;
- quatre objectifs spécifiques à l'année 2012 : la mise en service du satellite 4 en juillet (5 %), la mise en œuvre de la stratégie internationale (7 %), le renforcement de la diversité : taux d'emploi des personnes handicapées, part des femmes dans les recrutements en contrat à durée indéterminée (3 %).

Pour chaque objectif, deux niveaux sont définis : cible et surperformance.

(1) Return On Capital Employed se définissant comme le retour sur capitaux engagés (RCE ou « ROCE ») du Groupe.

(2) Résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.

Lorsque la valeur cible est atteinte pour un objectif, il génère une fraction de part variable égale à :

- 35 % de la rémunération annuelle brute fixe perçue multiplié par le poids de l'objectif, pour chacun des objectifs liés à la « satisfaction client » ;
- 40 % de la rémunération annuelle brute fixe perçue multiplié par le poids de l'objectif, pour chacun des autres objectifs.

Selon les mêmes principes de calcul, si pour chaque objectif pondéré le niveau de surperformance est atteint, la part variable atteint 70 % de la rémunération annuelle brute fixe.

Entre les valeurs cibles et les valeurs de surperformance, il est procédé par interpolation linéaire.

Aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions n'avait été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux. Ils ne bénéficiaient pas de régime de retraite supplémentaire. Le Président-Directeur général ne bénéficiait d'aucune prime de départ.

En ce qui concerne le Directeur général délégué, la convention approuvée par les actionnaires en application de l'article L. 225-42-1 du Code de commerce lors de l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 prévoit qu'une indemnité soit versée à M. François Rubichon en cas de non-reconduction de son mandat de Directeur général délégué. Cette indemnité est versée après constatation par le conseil d'administration que les conditions de versement sont remplies. À ce stade, le conseil d'administration n'a pas délibéré sur ce point.

M. François Rubichon ne percevait aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur d'ADPI.

Montant des rémunérations dues et versées aux mandataires sociaux

Augustin de Romanet

(en euros)	2012 (29.11 – 31.12)
Rémunérations dues au titre de l'exercice	32 583
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	-
TOTAL	32 583

(en euros)	2012 (29.11 – 31.12)	
	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	32 083	32 083
Rémunération variable	-	-
Rémunération exceptionnelle	-	-
Jetons de présence	-	-
Avantages en nature	500	500
TOTAL	32 583	32 583

Pierre Graff

(en euros)	2012 (01.01 – 11.11)	2011
Rémunérations dues au titre de l'exercice	490 551	616 834
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	-	-
TOTAL	490 551	616 834

(en euros)	2012 (01.01 – 11.11)		2011	
	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	319 639	319 639	370 000	370 000
Rémunération variable	150 511	217 166	217 366	161 197
Rémunération exceptionnelle	-	-	-	-
Jetons de présence	15 730	24 310	24 310	17 160
Avantages en nature	4 671	4 671	5 158	5 158
TOTAL	490 551	565 786	616 834	553 515

François Rubichon

(en euros)	2012 (01.01 – 28.11)	2011
Rémunérations dues au titre de l'exercice	407 106	481 803
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	-	-
TOTAL	407 106	481 803

(en euros)	2012 (01.01 – 28.11)		2011	
	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe	273 333	273 333	300 000	300 000
Rémunération variable	128 707	176 243	176 243	130 700
Rémunération exceptionnelle	-	-	-	-
Jetons de présence	-	-	-	-
Avantages en nature	5 066	5 066	5 560	5 560
TOTAL	407 106	454 642	481 803	436 260

➔ RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX ADMINISTRATEURS

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

Les administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires, y compris Pierre Graff, ancien Président-Directeur général, ont perçu des jetons de présence au titre des exercices 2011 et 2012, versés respectivement en 2012 et 2013. Le conseil d'administration a pris acte de la renonciation de M. Augustin de Romanet à percevoir les jetons de présence d'Aéroports de Paris et des sociétés du Groupe.

(en euros)	Exercice 2012	Exercice 2011
Henri Giscard d'Estaing	-	1 430
Jacques Gounon	29 000	34 720
Pierre Graff	15 730	24 310
Els de Groot ⁽¹⁾	5 720	-
Catherine Guillouard	11 440	5 720
Françoise Malrieu	28 150	29 940
Augustin de Romanet	-	-
Jos Nijhuis ⁽¹⁾	11 440	12 870
Pieter Verboom ⁽¹⁾	4 290	8 580
TOTAL	106 130	117 570

(1) Les jetons de présence de ces administrateurs ont été versés à Schiphol Nederland B.V. une filiale de Schiphol Group, en application d'un contrat de cession de créance.

➔ RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX CENSEURS

Les censeurs, désignés par l'assemblée générale des actionnaires, ont perçu des jetons de présence au titre des exercices 2011 et 2012, versés respectivement en 2012 et 2013 :

(en euros)	Exercice 2012	Exercice 2011
Vincent Capo-Canellas	Néant	5 005
Bernard Irion	7 150	7 150
Christine Janodet	6 435	7 150

➔ ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES ADMINISTRATEURS

Les administrateurs représentants de l'État et les administrateurs élus par les salariés ne sont pas tenus de détenir des actions de la Société. À la date du dépôt du présent document de référence, le nombre d'actions Aéroports de Paris détenues par chacun des membres du conseil d'administration et des censeurs, ainsi que la période de détention de ces titres, sont les suivants :

- Augustin de Romanet : 300 ;
- Pierre Graff (Président-Directeur général d'Aéroports de Paris jusqu'au 11 novembre 2012) : 229 ;
- Jacques Gounon : 100 ;
- Françoise Malrieu : 350 ;
- Catherine Guillouard : 75 ;
- Jos Nijhuis : 1 ;
- Els de Groot : 1 ;
- Pieter M. Verboom : 1 ;
- Bernard Irion : 300 ;
- Christine Janodet : 0.

François Rubichon (Directeur général délégué d'Aéroports de Paris, jusqu'au 28 novembre 2012 inclus) détient 20 actions de la Société.

Aux termes de l'article L. 621-18-2 du Code monétaire et financier, les dirigeants des sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé doivent déclarer les opérations effectuées sur les

titres de la société à l'AMF et à la Société dans un délai de cinq jours suivant leur réalisation. Ces personnes sont tenues de transmettre à Aéroports de Paris une copie des déclarations faites à l'AMF. Ces déclarations sont rendues publiques par l'AMF.

➔ RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF

La rémunération des membres du comité exécutif de la société mère exerçant en 2012 et 2011 se présente comme suit :

(en milliers d'euros)		Avantages à court terme ⁽¹⁾ Brut		Avantages à court terme ⁽¹⁾ Charges		Total 2012	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF du 01/01 au 11/11/2012	Président-Directeur général	491	566	157	181	648	747
Augustin de ROMANET du 29/11 au 31/12/2012	Président-Directeur général	33	33	12	12	45	45
François RUBICHON du 01/01 au 28/11/2012	Directeur général délégué	407	455	137	153	544	608
Laurent GALZY	Directeur général adjoint finances & administration	317	312	125	123	442	435
Bernard CATHELAIN	Directeur général adjoint aménagement & développement	255	260	104	106	359	366
Franck GOLDNADEL	Directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle	263	271	104	108	367	379
Franck MEREYDE	Directeur de l'aéroport de Paris-Orly	204	204	82	82	286	286
Pascal BOURGUE	Directeur marketing, commerces & communication	207	209	85	86	292	295
Catherine BENET	Directrice des ressources humaines	240	243	97	98	337	341
François CANGARDEL	Directeur de l'immobilier	343	333	129	125	472	458
Edward ARKWRIGHT	Directeur, chargé de mission auprès du PDG	23	16	8	6	31	22
TOTAL		2 783	2 902	1 040	1 080	3 823	3 982

(1) Par Avantages à court terme, il faut entendre la rémunération proprement dite, les congés payés, les primes, l'intéressement, les avantages en nature et la participation des salariés.

(en milliers d'euros)

Dirigeant concerné	Fonction	Avantages à court terme ⁽¹⁾ Brut		Avantages à court terme ⁽¹⁾ Charges		Total 2011	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF	Président-Directeur général	617	554	202	182	819	736
François RUBICHON	Directeur général délégué	482	436	167	151	649	587
Laurent GALZY	Directeur général adjoint finances & administration	282	280	113	112	395	392
Bernard CATHELAIN	Directeur général adjoint aménagement & développement	230	235	94	96	324	331
Franck GOLDNADEL	Directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle	213	208	85	83	298	291
Franck MEREYDE	Directeur de l'aéroport de Paris-Orly	177	154	72	63	249	217
Pascal BOURGUE	Directeur marketing, commerces & communication	197	202	81	83	278	285
Catherine BENET	Directrice des ressources humaines	216	208	87	83	303	291
François CANGARDEL	Directeur de l'immobilier	304	322	115	121	419	443
TOTAL		2 718	2 599	1 016	974	3 734	3 573

(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.

➔ RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES

Des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées pour les autres membres du comité exécutif (hors mandataires sociaux). Le montant provisionné au 31 décembre 2012 au titre de ces personnes s'élève au total à 0,7 million d'euros (0,4 million d'euros au 31 décembre 2011).

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

FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION



FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	101
Le conseil d'administration	101
La Direction générale	103
Le comité exécutif	104
FONCTIONNEMENT DES COMITÉS ASSOCIÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION	106
Le comité d'audit	106
Le comité de la stratégie et des investissements	107
Le comité des rémunérations	108
RÉGIME DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE – ADHÉSION AUX PRINCIPES DE GOUVERNANCE	109
Contrôle interne	109

→ FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe collégial de la Société qui, sans préjudice de l'article 7 de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, détermine les orientations de l'activité d'Aéroports de Paris et veille à leur mise en œuvre, comme précisé à l'article 16 de ses statuts. Il a l'obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'assemblée générale des actionnaires.

Le fonctionnement du conseil d'administration est déterminé par les dispositions légales et réglementaires, par les statuts et par un règlement intérieur adopté par le conseil d'administration dans sa séance du 9 septembre 2005 et dont les dernières modifications datent du 10 mars 2011 (le « règlement intérieur »).

Le règlement intérieur précise en particulier les périmètres de responsabilité du conseil d'administration et de ses membres, son mode de fonctionnement ainsi que celui de ses comités spécialisés. Il comporte une charte de l'administrateur qui édicte les règles à respecter, ainsi qu'un Code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. En outre, il est précisé dans la charte que chaque administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit d'intérêt qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou toute société de son Groupe, et doit s'abstenir de participer au vote de la ou les délibération(s) correspondante(s) (art. 2 de la charte).

Le Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris est nommé par décret en Conseil des ministres, parmi les administrateurs, sur proposition du conseil. La durée de ses fonctions ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur. Il organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Il veille au bon

fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Le règlement intérieur prévoit que le conseil débâte, une fois par an, de son propre fonctionnement, et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. Tous les trois ans, le conseil peut mettre en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement, sous la direction d'un administrateur indépendant. La restitution des travaux de la dernière évaluation interne a été faite lors de la séance du conseil d'administration du 25 octobre 2012. La comparaison avec les évaluations précédentes témoigne d'une satisfaction régulièrement croissante et de haut niveau du conseil quant aux conditions dans lesquelles il exerce sa mission. Ses membres apprécient les méthodes de travail et l'état d'esprit qui règne (liberté de parole, diversité des opinions, liberté d'échanges avec le management en séance). Les engagements d'amélioration pris l'an dernier ont été tenus, en particulier l'effort d'information en matière de gestion des risques et de contrôle interne. Quelques propositions d'amélioration portent sur l'information relative à la stratégie, notamment le positionnement international d'Aéroports de Paris par rapport à ses concurrents, et à la politique de communication de l'entreprise.

Réunions du conseil d'administration

Il appartient au Président-Directeur général de réunir le conseil, soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, le règlement intérieur du conseil d'administration, prévoit que le conseil se réunit au minimum six fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. En particulier, le Président-Directeur général veille à réunir le conseil d'administration pour approuver les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'assemblée chargée d'approuver ces derniers.

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



Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son Président. La convocation, adressée aux administrateurs au moins cinq jours avant la date de la séance sauf cas d'urgence motivée, fixe le lieu de la réunion, qui est, en principe, le siège de la Société. Les réunions du conseil d'administration peuvent également avoir lieu par voie de visioconférence, dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

Attributions du conseil d'administration

Le conseil d'administration contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché, à travers les comptes ou à l'occasion d'opérations importantes, notamment sur les titres de la Société. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par délibérations les affaires qui la concernent ainsi que les matières dont il s'est réservé la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

En raison du statut particulier de la société Aéroports de Paris, le conseil d'administration dispose de pouvoirs propres en vertu de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et du Code de l'aviation civile.

Ainsi, aux termes du règlement intérieur, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris :

- débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de la Société et veille à leur mise en œuvre par la Direction générale. Au moins une fois par an, il examine dans son ensemble les orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris, notamment au regard des évolutions de l'industrie du transport aérien, ainsi que le contexte concurrentiel dans lequel évolue le groupe Aéroports de Paris ;
- définit la politique de communication financière d'Aéroports de Paris ;
- examine le plan stratégique pluriannuel du Groupe ;
- est informé, une fois par an, des relations de la Société avec l'État au titre de ses missions de service public ;
- approuve le contrat pluriannuel de régulation économique ;
- fixe les taux des redevances visées au 1° de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ;
- adopte le plan d'investissement et de financement sur cinq ans du groupe Aéroports de Paris et examine chaque année son exécution ;
- examine chaque année le budget annuel du groupe Aéroports de Paris ainsi que l'enveloppe annuelle d'emprunts que la Société et ses filiales sont autorisées à souscrire ;
- approuve la définition des objectifs et de la rentabilité des grands projets d'investissement directement réalisés par Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ;
- approuve les investissements de développement externe ou les cessions d'actifs :
 - effectués par Aéroports de Paris, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaire exercées en France supérieures à 30 millions d'euros,
 - effectués par Aéroports de Paris, pour toutes les autres activités supérieures à 20 millions d'euros ;

- approuve les investissements ou les cessions d'actifs des filiales d'Aéroports de Paris lorsque le montant est égal ou supérieur à 20 millions d'euros ;
- approuve les transactions et renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros hors taxes ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- est informé à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats, et examine notamment les écarts éventuels constatés par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-Directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du groupe Aéroports de Paris ;
- examine une fois par an, et en tant que de besoin, la situation des principales filiales et participations de la Société ;
- fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Président-Directeur général est autorisé à consentir au nom d'Aéroports de Paris. En outre, le Président-Directeur général rend compte au conseil des cautions, avals ou garanties dont le montant unitaire est supérieur à 30 millions d'euros ;
- fixe annuellement le montant des emprunts obligataires que le Président-Directeur général est autorisé à émettre ;
- arrête les statuts du personnel et les échelles de traitement des salaires et indemnités ;
- peut saisir pour avis l'assemblée générale des actionnaires si une opération envisagée concerne une part prépondérante des actifs ou activités du Groupe ;
- examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les administrateurs représentant l'État et les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification) et confère à certains d'entre eux, la qualité « d'administrateur indépendant » au regard des critères posés par le Code AFEP-MEDEF ;
- procède à la répartition des jetons de présence alloués aux administrateurs et, dans ce cadre, peut décider d'en réserver une partie aux censeurs.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter la stratégie d'Aéroports de Paris, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration. Le conseil examine également les questions soumises à son information à l'initiative du Président-Directeur général. Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil dans le cadre des sujets divers. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au Président-Directeur général en début de séance ; si le Président-Directeur général le demande, la discussion de tout ou partie de ces questions est reportée à la séance suivante.

Information des administrateurs

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

Le Président du conseil d'administration communique aux administrateurs concernés, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations et documents utiles à la réunion du conseil d'administration à laquelle ils sont convoqués, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Par ailleurs, le Président-Directeur général leur communique, dans la mesure du possible, le procès-verbal de la séance précédente.

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

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

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

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

Enfin, chaque administrateur et chaque membre avec voix consultative peut bénéficier de la part de la Société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la Société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris propose notamment à tous les administrateurs de les inscrire à l'Institut français des administrateurs (IFA).

En 2012, le conseil d'administration s'est réuni onze fois, avec un taux de présence de ses membres de 76,3 %, pour examiner en particulier les dossiers concernant :

- la gouvernance avec notamment le résultat de l'évaluation interne du fonctionnement du conseil d'administration, la revue annuelle des critères d'indépendance des administrateurs, l'appréciation des compétences particulières en matière financière ou comptable des membres du comité d'audit, la cooptation de deux administrateurs, la désignation d'un administrateur à proposer au Président de la République pour être nommé en qualité de Président-Directeur général de la société Aéroports de Paris, la nomination d'administrateurs à différents comités, la gouvernance des filiales ;
- la rémunération des mandataires sociaux, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : résultats de la part variable 2011 ; fixation de la part fixe et des objectifs de la part variable 2012 ; fixation de

la rémunération brute fixe du nouveau Président-Directeur général pour 2012 et 2013, en vue d'être proposée à l'approbation du ministre chargé de l'Économie ;

- la convocation de l'assemblée générale des actionnaires ;
- la gestion de l'entreprise avec notamment l'arrêté des comptes sociaux et consolidés annuels 2011 et des états financiers semestriels 2012, l'adoption du rapport de gestion 2011, l'établissement des documents de gestion prévisionnelle de l'exercice 2012 et du rapport sur l'évolution de la société Aéroports de Paris, le budget de l'exercice 2013 du groupe Aéroports de Paris, le business plan et le CRE 2 (contrat de régulation économique) – avancement et perspectives 2015/examen des guidances, la fixation de tarifs des redevances aéronautiques 2013, les autorisations de cautions, avals et garanties, l'autorisation de souscription à des emprunts obligataires, les autorisations préalables de signature de conventions réglementées ; autorisation de mise en œuvre, dans le cadre de la poursuite du contrat de liquidité, du programme de rachat d'actions ;
- la stratégie du Groupe et les investissements avec notamment le point d'étape sur le plan stratégique 2011-2015 du groupe Aéroports de Paris, la revue des principaux projets d'investissement (coûts, délais, rentabilité, risques), le programme d'investissement et de financement 2013-2017 du Groupe, la comparaison des performances d'Aéroports de Paris avec les groupes aéroportuaires majeurs, l'activité immobilière, la satisfaction clients ; la contribution d'Aéroports de Paris aux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, les projets de prise de participation, notamment à l'international, dont la participation au sein du groupe TAV ;
- la politique d'Aéroports de Paris en matière d'égalité professionnelle et salariale ;
- la gestion des risques et le contrôle interne par l'examen du dispositif de management des risques et de contrôle interne en 2012 et des perspectives 2013, l'approbation du rapport du Président du conseil d'administration relatif à l'exercice 2011.

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.

Pierre Graff a été nommé⁽¹⁾ Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret en date du 24 juillet 2009, après avoir été renouvelé dans sa fonction d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires de la Société le 28 mai 2009. Le 11 novembre 2012, Pierre Graff ayant atteint la limite d'âge est démissionnaire d'office de ses fonctions de Président-Directeur général d'Aéroports de Paris.

Par décret du 29 novembre 2012, Augustin de Romanet a été nommé Président-Directeur général d'Aéroports de Paris.

(1) Avant l'introduction en Bourse de la Société, M. Pierre Graff avait été nommé Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005 ; Il avait été renouvelé dans ses fonctions de Président-Directeur général par décret du 22 septembre 2006, après avoir été nommé administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 20 septembre 2006.

En application de l'article 14 des statuts de la Société, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-Directeur général, nommer jusqu'à cinq personnes chargées d'assister le Président-Directeur général avec le titre de Directeur général délégué. Dans sa séance du 27 octobre 2005, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a procédé à la nomination de François Rubichon en qualité de Directeur général délégué, renouvelée le 20 septembre 2006 et le 15 juillet 2009. Son dernier renouvellement a pris effet à la date du 24 juillet 2009, pour la durée du mandat du Président-Directeur général, Pierre Graff, démissionnaire le 11 novembre 2012. Conformément à l'article L. 225-55 du Code de commerce, François Rubichon a continué d'exercer ses fonctions du 11 novembre jusqu'au 28 novembre 2012 inclus.

Absence de contrats de service

À la connaissance de la Société, il n'existe pas de contrats de service liant les membres du conseil d'administration ou à l'une quelconque de ses filiales prévoyant l'octroi d'avantages au terme d'un tel contrat.

Le comité exécutif

Missions

Le comité exécutif assure le pilotage opérationnel et stratégique de l'entreprise et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche. Il s'assure de la bonne exécution de ses décisions.

Composition

Il est présidé par Augustin DE ROMANET, Président-Directeur général, et comporte les membres permanents suivants :

- le Directeur, chargé de mission auprès du Président-Directeur général : Edward ARKWRIGHT ;
- le Directeur général adjoint aménagement et développement : Bernard CATHELAIN ;
- le Directeur général adjoint finances et administration : Laurent GALZY ;
- le Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle : Franck GOLDNADEL ;
- le Directeur de l'aéroport Paris-Orly : Franck MEREYDE ;
- le Directeur immobilier : François CANGARDEL ;
- le Directeur marketing, commerces et communication : Pascal BOURGUE ;
- la Directrice des ressources humaines : Catherine BENET.

Tout autre directeur est convié, chaque fois que nécessaire, au bon traitement d'un dossier. Le comité exécutif se réunit une fois par semaine.

Renseignements personnels concernant les membres du comité exécutif de la Société

Augustin de ROMANET, né le 2 avril 1961, est diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et ancien élève de l'École nationale de l'administration. Il a été Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations de mars 2007 à mars 2012 et a présidé le Fonds Stratégique d'Investissement de 2009 à 2012. Auparavant, il a exercé la fonction de Directeur financier adjoint du Crédit Agricole SA, membre du comité exécutif. Il fut auparavant Secrétaire général adjoint de la Présidence de la République, de juin 2005 à octobre 2006 et a exercé des responsabilités au sein de différents cabinets ministériels. Entre 2002 et 2005, il fut

notamment Directeur du cabinet d'Alain LAMBERT, ministre délégué au Budget, Directeur adjoint du cabinet de Francis MER, ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Directeur de cabinet de Jean-Louis BORLOO, ministre de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale et, enfin, Directeur adjoint de cabinet du Premier ministre, Jean-Pierre RAFFARIN. Augustin DE ROMANET, coopté par le conseil d'administration du 12 novembre 2012, a été nommé par décret du 29 novembre 2012 Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, en remplacement de M. Pierre GRAFF, atteint par la limite d'âge. Il est également membre du conseil de surveillance et membre du comité d'audit de NV Luchthaven Schiphol (société soumise au droit néerlandais). Concernant le Groupe TAV (soumis au droit turc), dont Aéroports de Paris détient une participation, il est administrateur et Vice-Président du conseil d'administration de TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports » – société cotée en Turquie), de TAV Yatirim Holding A.S (« TAV Construction ») et de TAV Tepe Akfen Yatirim Insaat Ve Isletme A.S (filiale de Tav Yatirim Holding). Il est Vice-Président du comité de la gouvernance d'entreprise, du comité des risques et du comité des nominations de TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports »). Augustin DE ROMANET est Chevalier de la Légion d'Honneur et détenteur de la Médaille de la Défense nationale.

Edward ARKWRIGHT, né le 26 avril 1974, administrateur du Sénat, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris, ancien élève de l'École supérieure des sciences économiques et commerciales (ESSEC), et titulaire d'un DEA d'Histoire contemporaine. En 1999, il est administrateur à la commission des finances du Sénat. De 2002 à 2007, il occupe plusieurs postes au ministère des Finances sur la mise en œuvre de la réforme budgétaire initiée par la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), la réforme de l'État et les finances publiques. En 2007, il est directeur du cabinet du Directeur général de la Caisse des Dépôts. En 2010, il est nommé Directeur de la stratégie et du développement durable du Groupe Caisse des Dépôts et, parallèlement, depuis 2011, Président de la SCET (Services Conseil Expertises Territoires). Edward ARKWRIGHT rejoint Aéroports de Paris, en décembre 2012, en qualité de Directeur, chargé de mission auprès du Président-Directeur général. Edward ARKWRIGHT est chevalier de l'ordre national du mérite.

Laurent GALZY, né le 14 mai 1957, est diplômé de l'école des Hautes études commerciales (HEC), titulaire d'une maîtrise d'économie, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et ancien élève de l'École nationale d'administration. À partir de 1984, il a occupé à la Direction du budget (ministère de l'Économie et des Finances) plusieurs postes portant en particulier sur l'équipement, les transports, l'aménagement du territoire ou les collectivités locales. En 1999, Laurent GALZY a été nommé sous-directeur « Industrie, transports, recherche » à la Direction du budget (ministère de l'Économie et des Finances). Arrivé à Aéroports de Paris en janvier 2002 en qualité de Directeur du contrôle de gestion et des affaires financières et juridiques, Laurent GALZY occupe actuellement les fonctions de Directeur général adjoint finances et administration. Il est notamment membre du conseil de la Société de Distribution Aéroportuaire, SAS (co-entreprise), membre du comité de direction de la SAS Cœur d'Orly Investissement (filiale d'Aéroports de Paris), membre du conseil d'administration de Média Aéroports de Paris, SAS (co-entreprise) et, depuis le 30 novembre 2011, Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris Management, SA (filiale d'Aéroports de Paris). Depuis le 16 mai 2012, il est également administrateur et membre du comité des risques et du comité des nominations de TAV Havalimanlari Holding A.S. (« TAV Airports »), administrateur de TAV Yatirim Holding A.S. (« TAV Construction ») et, depuis le 24 août 2012, de TAV Tepe Akfen Yatirim Insaat Ve Isletme A.S (filiale de TAV Yatirim Holding), sociétés soumises au droit turc. Laurent GALZY est chevalier de la Légion d'honneur.

Bernard CATHELAIN, né le 11 juin 1961, est diplômé de l'École polytechnique et ingénieur général des Ponts et Chaussées. À partir de 1986, il a occupé différentes fonctions à la Direction départementale de l'équipement du Val d'Oise, puis en 1992, celle de conseiller technique au conseil régional d'Île-de-France. En 1993, il rejoint la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) en qualité de Directeur de la construction, chargé des tâches de maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des constructions autoroutières. Il est nommé, en 1998, Directeur de l'ingénierie, du développement et de l'environnement. Il rejoint Aéroports de Paris en 2001, en qualité de chef de département, puis devient Directeur de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Bernard CATHELAIN occupe, depuis le 1^{er} janvier 2008, les fonctions de Directeur général adjoint aménagement et développement. Depuis le 1^{er} janvier 2012, il est Président du conseil d'administration et membre du comité des engagements de Hub télécom, SA (filiale d'Aéroports de Paris). Bernard CATHELAIN est chevalier de l'ordre national du mérite.

Franck GOLDNADEL, né le 14 août 1969, est ingénieur diplômé de l'École nationale de l'aviation civile. Après avoir débuté sa carrière en 1993 au département Transport Aérien de l'ENAC en collaboration avec Airbus Industries, il devient, de fin 1994 à 1997, Directeur du développement commercial d'Alyzia Airport Services, filiale d'Aéroports de Paris en charge des prestations d'assistance en escale. Fin 1997, il rejoint Aéroports de Paris pour s'occuper de différentes fonctions au sein du service Exploitation des terminaux 1 et 3 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. En 2003, il est nommé Directeur des terminaux 2E, 2F, 2G et de la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle. Depuis janvier 2010, il était Directeur de l'aéroport de Paris-Orly. Le 1^{er} mars 2011, Franck GOLDNADEL est nommé Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il est également membre du conseil d'administration de Média Aéroports de Paris, SAS (co-entreprise), membre du Conseil de la Société de Distribution Aéroportuaire, SAS (co-entreprise) et membre du comité de direction de Relay@ADP, SAS (co-entreprise). Franck GOLDNADEL est chevalier de l'ordre national du Mérite.

Franck MEREYDE, né le 6 avril 1972, est ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts et titulaire d'un DEA de géophysique et techniques spatiales. Après un début de carrière chez Météo France, il rejoint en 2002 le cabinet du ministre de l'Équipement en tant que conseiller technique chargé de la recherche et des questions d'intermodalité puis conseiller chargé du budget, des affaires financières et de l'aviation civile. En 2005, il rejoint Aéroports de Paris où il occupe la fonction de Directeur adjoint des opérations, puis Directeur des opérations à Paris-Charles de Gaulle. Il est également responsable du fret pour Aéroports de Paris. En 2007, il est nommé Directeur des terminaux 2A, 2B, 2C et 2D de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle puis en janvier 2010, Directeur des terminaux 2E, 2F, 2G ainsi que du module d'échange TGV/RER de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le 1^{er} mars 2011, Franck MEREYDE est nommé Directeur de l'aéroport Paris-Orly. Franck MEREYDE est administrateur d'Aéroports de Paris Management, SA (filiale d'Aéroports de Paris), depuis le 8 avril 2011 et membre du conseil d'Alyzia Sûreté, SAS (filiale d'Aéroports de Paris).

François CANGARDEL, né le 18 janvier 1952, est ingénieur civil des Ponts et Chaussées et est titulaire d'un MBA HEC ISA. En 1977, il est nommé Directeur des affaires nouvelles à SCOGIM (Société de promotion immobilière). En 1983, auprès du Directeur général de Bouygues Entreprises France, il est responsable immobilier et montage d'affaires. À ce titre, il a notamment créé puis assuré la direction opérationnelle de la filiale SODEARIF (Société d'études, d'aménagement et de réalisations Immobilières et foncières). En 1993, il devient Directeur de l'aménagement et des constructions à la SEM 92 puis Directeur général adjoint en charge de

l'aménagement, de la construction et du développement. Il a notamment supervisé de nombreux projets d'aménagement urbains pour des zones d'activités économiques et commerciales, des quartiers résidentiels et mixtes et des centres de villes ainsi que l'activité de la construction publique de la SEM 92. En mai 2007, François CANGARDEL rejoint Aéroports de Paris pour occuper les fonctions de Directeur de l'immobilier. François CANGARDEL est notamment administrateur de Hub télécom, SA (filiale d'Aéroports de Paris), et Président des filiales immobilières d'Aéroports de Paris suivantes : Cœur d'Orly Investissement (SAS), Ville Aéroportuaire Immobilier (SAS), Aéroports de Paris Investissement (SAS) et directeur de sa filiale en Hollande, BV Aéroports de Paris Investissement Nederland, dans le cadre du partenariat Hublink d'Aéroports de Paris et Schiphol Group. Il est aussi administrateur de MAJESTAL, OPCI, du groupe PERIAL.

Pascal BOURGUE, né le 20 septembre 1950, est diplômé de l'Institut d'études politiques de Bordeaux et titulaire d'un doctorat de gestion des entreprises de Paris-Dauphine. En 1977, il débute sa carrière professionnelle comme responsable de la stratégie et des études de marchés chez Automobiles Peugeot. Il rejoint la SNCF en 1987 au poste de Directeur adjoint du marketing, puis de Directeur de la communication Grandes-Lignes. En 1998, il est nommé Directeur de la communication du groupe « 9 Télécom », filiale de Bouygues. Il intègre AGF (Assurances Générales de France) en 2001, en qualité de Directeur de la communication. Pascal BOURGUE rejoint Aéroports de Paris en 2003 pour occuper les fonctions de Directeur marketing, commerces et communication. Le 22 février 2007, Pascal BOURGUE, est nommé administrateur de Hub télécom, SA (filiale d'Aéroports de Paris). En juillet 2008, il est nommé Président de l'association française du commerce du voyageur (AFCOV). Depuis 2011, il est membre du conseil de la Société de Distribution Aéroportuaire, SAS (co-entreprise), membre du conseil d'administration de Média Aéroports de Paris, SAS (co-entreprise) et membre du comité de direction de Relay@ADP, SAS (co-entreprise). Pascal BOURGUE est chevalier de l'ordre national du Mérite.

Catherine BENET, née le 10 décembre 1958, est diplômée d'un DESS de psychologie et d'une licence de lettres modernes (Université Paris 7), également titulaire d'un Master II de droit social (Université Panthéon Sorbonne-Paris I). Elle débute en tant qu'enseignante au Lycée Français de Mexico et l'Institut français d'Amérique latine de 1982 à 1984. Elle sera par la suite attachée de direction puis responsable d'un centre de production pour Serintel, une entreprise spécialisée dans la sous-traitance monétique et bancaire (1985-1988). En 1989, elle entre au Centre National des Caisses d'Épargne en tant que responsable unité assistance monétique jusqu'en 1992, date à laquelle elle devient responsable emploi, formation et communication interne au sein de la Société Centrale de Trésorerie des Caisses d'Épargne. En 1994, elle rejoint la Caisse des Dépôts et Consignations et occupe la fonction de responsable des affaires générales. D'abord adjointe au Directeur des ressources humaines pour Ixis Corporate & Investment Bank de 1998 à 2002, elle prend ensuite le poste de Directrice des ressources humaines en 2003. En 2006, elle est nommée DRH de la Banque d'Investissement et DRH adjointe du groupe Natixis, dans le cadre de la création du groupe Natixis et de la fusion avec Ixis CIB. Elle rejoint Aéroports de Paris en mai 2010 en qualité de DRH adjointe puis est nommée en septembre 2011 Directrice des ressources humaines. Depuis décembre 2011, Catherine BENET est membre du conseil d'administration et du comité des rémunérations d'Aéroports de Paris Management, SA (filiale d'Aéroports de Paris). Elle siège également au comité des rémunérations d'ADPI, SA et de Hub télécom, SA, filiales d'Aéroports de Paris.

➔ FONCTIONNEMENT DES COMITÉS ASSOCIÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les statuts d'Aéroports de Paris donnent la possibilité au conseil d'administration de constituer des comités spécialisés consultatifs en son sein, dont le conseil fixe la composition et les attributions. Ont ainsi été constitués le 9 septembre 2005, dans le cadre de l'adoption du règlement intérieur, un comité d'audit, un comité de la stratégie et des investissements et un comité des rémunérations dont la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont décrites ci-dessous.

La mission des comités est de concourir à la préparation des décisions du conseil d'administration en émettant des avis qui sont ensuite exposés au conseil. Ces comités ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à disposition du conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent. Ils ne sont en aucun cas substituables au conseil d'administration. Les Présidents des comités, ou un membre qu'ils auront désigné, rendent compte au conseil d'administration des débats et des avis des comités.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président-Directeur général, par le conseil d'administration parmi les 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.

La durée de la mission des membres de chaque comité est identique à la durée de leur mandat d'administrateur.

Le contrôleur général et le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint peuvent assister avec voix consultative à toutes les réunions des comités. Un censeur désigné par le conseil d'administration peut également participer aux séances d'un comité.

Les comités se réunissent au moins trois jours avant la réunion du conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Les membres des comités reçoivent les documents nécessaires à leurs travaux au moins trois jours ouvrables avant la tenue du comité.

Les membres des comités et toutes les personnes invitées aux réunions des comités sont tenus à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations qui leur sont communiquées ou auxquelles ils ont accès à l'occasion de leur mission.

Pour l'accomplissement de leurs travaux, les comités peuvent entendre les membres des directions du Groupe ou également recourir à des experts extérieurs en cas de besoin.

Le comité d'audit

Composition

La société Aéroports de Paris est dotée d'un comité d'audit composé de cinq membres au maximum, avec voix délibérative, désignés parmi les administrateurs, dont un représentant de l'État, un représentant des salariés et des administrateurs, de préférence indépendants au regard des

critères posés par le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF d'avril 2010, choisis parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale. Le Président-Directeur général s'abstient d'assister aux réunions de ce comité. Au 31 décembre 2012, le comité comprend quatre membres : Jacques Gounon, son Président, Serge Gentili, Solenne Lepage et Françoise Malrieu.

Le conseil d'administration lors de ses séances du 16 décembre 2010 et du 25 octobre 2012 a constaté que les membres du comité d'audit satisfont au critère de compétences en matière financière ou comptable prévues par les textes en vigueur et acquises par une formation académique sanctionnée par un diplôme de haut niveau ou par l'expérience professionnelle, notamment dans des fonctions de Direction générale ou par la connaissance particulière de l'activité aéroportuaire acquise dans la société Aéroports de Paris. L'exposé, au chapitre 14 du document de référence 2012, des mandats et fonctions remplis par les administrateurs au cours des cinq derniers exercices rend compte de leurs compétences dans les domaines comptable et financier.

Missions et fonctionnement

Le règlement intérieur du comité d'audit s'appuie sur les recommandations de l'AMF publiées le 22 juillet 2010 dans le « rapport final sur le comité d'audit ». Ainsi, il a été précisé que le comité examine les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe, veille notamment à l'existence de processus de préparation et de validation de la communication financière, et peut entendre les cadres dirigeants autres que les mandataires sociaux dans les conditions qu'il détermine.

Pour ce qui concerne les comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement ;
- s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du groupe Aéroports de Paris ;
- examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion au moment de l'arrêté des comptes annuels et semestriels ;
- procéder, une fois par an, à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du groupe Aéroports de Paris.

Pour ce qui concerne les risques, le comité d'audit a pour mission de :

- procéder à un examen régulier, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le groupe Aéroports de Paris notamment au moyen d'une cartographie des risques ;
- examiner les engagements hors bilan significatifs ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de gestion des risques.

Pour ce qui concerne le contrôle, l'audit interne et les Commissaires aux comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin d'assurer la fiabilité de celles-ci ;

- examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et du contrôle interne et les recommandations et suites qui leur sont données ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;
- émettre une recommandation au conseil d'administration sur le choix des Commissaires aux comptes qui sont systématiquement mis en concurrence et de se prononcer sur leur rémunération ; à cette occasion il supervise l'appel d'offres et veille à la sélection des Commissaires aux comptes les « mieux disant » ;
- se faire communiquer le détail des honoraires versés par la Société et le groupe Aéroports de Paris au cabinet et au réseau des Commissaires aux comptes et s'assurer que le montant ou la part que représentent ces honoraires dans le chiffre d'affaires du cabinet et du réseau des Commissaires aux comptes ne sont pas de nature à porter atteinte à leur indépendance ;
- contrôler l'indépendance et la qualité des travaux des Commissaires aux comptes et notamment examiner annuellement les missions accessoires au contrôle des comptes confiées aux Commissaires aux comptes ;
- examiner le programme des travaux des Commissaires aux comptes, leurs conclusions et leurs recommandations.

Pour ce qui concerne la politique financière, le comité d'audit a pour mission d'examiner :

- le budget, la politique financière, comptable et fiscale générale de la Société et du Groupe ainsi que sa mise en œuvre ; notamment, le comité examine la politique de la Société et du Groupe relative à la gestion de sa dette (objectifs, couverture des risques, instruments financiers utilisés...);
- les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe et de veiller notamment à l'existence de processus de préparation et de validation de la communication financière.

Pour ce faire, le comité d'audit :

- entend les Commissaires aux comptes dans le cadre de l'examen des comptes sociaux et des comptes consolidés, des rapports de gestion, du présent rapport ainsi que de leurs rapports sur le rapport du Président au titre de l'article L. 225-235 du Code de commerce ; le comité peut demander aux Commissaires aux comptes toute précision utile à l'exercice de ses missions ; avec le comité d'audit, les Commissaires aux comptes examinent les risques pesant sur leur indépendance et les mesures prises pour les atténuer ;
- peut entendre le Directeur général adjoint finances et administration, le Directeur des opérations financières et des participations et le Directeur des comptabilités ;
- peut entendre les cadres dirigeants autres que les mandataires sociaux, dans les conditions qu'il détermine ;
- est informé du programme de contrôle de l'audit interne, doit recevoir les rapports d'audit interne ou une synthèse périodique, et donner son avis sur l'organisation de la direction de l'audit et du contrôle interne.

Le comité d'audit se réunit au moins quatre fois par an et autant que nécessaire, et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente ; en 2012, il s'est réuni sept fois avec un taux de présence de ses membres de 85,7 %.

Les Commissaires aux comptes ont participé à six séances du comité.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les comptes sociaux et consolidés 2011 et les comptes semestriels 2012, les documents de gestion prévisionnelle, le budget consolidé 2013, l'évolution de la masse salariale 2012 et perspectives 2013, l'examen des guidances, le rapport du Président du conseil d'administration au titre de la loi de sécurité financière – exercice 2011, le dispositif de management des risques et de contrôle interne – bilan et perspectives, le bilan d'activité 2011 de la direction de l'audit et du contrôle interne, le reporting sur le suivi des plans d'action issus des audits, l'avancement du programme d'audit aux 6 mois, le programme d'audit 2013, les conclusions et recommandations de trois rapports d'audit, la présentation de la lutte contre la fraude – benchmark et plan d'action, l'actualisation des chartes de l'audit et du contrôle interne, la cartographie des rentabilités des activités, la présentation du projet de rapport RSE 2011, la gestion de la dette et de la trésorerie, l'examen des grands projets d'investissements (coût, délais, rentabilité, risques), le projet de prise de participation à l'international – Groupe TAV, l'autorisation de recours à des emprunts obligataires, l'autorisation des cautions, avals et garanties.

Il appartient au Président du comité d'audit de désigner le secrétaire dudit comité parmi un des directeurs du pôle finances et administration d'Aéroports de Paris.

Le comité de la stratégie et des investissements

Composition

La société Aéroports de Paris est dotée d'un comité de la stratégie et des investissements composé de six membres au maximum, avec voix délibérative, désignés parmi les administrateurs, dont deux représentants des salariés.

Au 10 novembre 2012, il comprenait les six membres suivants : Pierre Graff, son président, Dominique Bureau, Solenne Lepage, Nicolas Golias, Marie-Anne Donsimoni, et Jos Nijhuis. À compter du 20 décembre 2012, Pierre Graff a été remplacé par Augustin de Romanet.

Missions et fonctionnement

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

- formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris (notamment au regard des perspectives de développement du trafic aérien et d'évolution de l'industrie du transport aérien, du développement des services aéroportuaires et des activités annexes, de l'évolution du contexte concurrentiel du groupe Aéroports de Paris) ;
- formuler au conseil d'administration des avis sur les orientations du groupe Aéroports de Paris en matière d'opérations de diversification (notamment : gestion aéroportuaire à l'international, immobilier...), et auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;

- étudier et formuler des avis au conseil d'administration sur les opérations relatives aux opérations visées au point 2 du règlement Intérieur, en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la Société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international : projets significatifs d'investissement et de développement, prises, extension ou cessions de participations, extension, cession ou cessation d'activités du groupe Aéroports de Paris, projets de co-entreprise ou de réalisation d'apports. Dans ce cadre, le comité émet un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets : il étudie notamment les conditions de rentabilité des projets ainsi que l'exposition financière du groupe Aéroports de Paris sur la vie du projet ; il analyse également les risques inhérents aux projets ainsi que leur influence sur les conditions de leur rentabilité, évalue la façon dont ces risques sont couverts et propose le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser ;
- examiner la doctrine économique de l'entreprise (analyse des performances économiques de l'entreprise, analyse de la politique d'achats et de sous-traitance, réflexions relatives à la régulation économique, propositions en matière de politique tarifaire...).

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente. En 2012, le comité s'est réuni trois fois avec un taux de présence de ses membres de 72,2 %. Il est à noter qu'un séminaire stratégique réunissant le conseil d'administration s'est également tenu toute la journée du 26 septembre 2012.

Au cours de ses réunions, il a notamment abordé : le business plan et le CRE 2 (contrat de régulation économique) – avancement et perspectives 2015/examen des guidances, la comparaison des performances d'Aéroports de Paris avec les groupes aéroportuaires majors, la gouvernance des filiales, l'activité immobilière, les objectifs et la rentabilité des grands projets, le programme d'investissement 2013-2017 du Groupe et son financement, les projets de prise de participation, notamment à l'international - Groupe TAV, les projets de modernisation d'Orly.

Le secrétariat du comité de la stratégie et des investissements est assuré par le secrétaire du conseil d'administration.

Le comité des rémunérations

Composition

Aéroports de Paris est doté d'un comité des rémunérations composé de quatre membres au maximum, avec voix délibérative, désignés parmi les administrateurs, dont la moitié est choisie de préférence parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale. Il ne peut comprendre, parmi ses membres, aucun dirigeant mandataire social et est composé de préférence majoritairement d'administrateurs indépendants.

La composition du comité des rémunérations est conforme aux recommandations du Code AFEP-MEDEF. En effet, au 31 décembre 2012, il comprend deux administrateurs indépendants, Françoise Malrieu qui le préside et Jacques Gounon, et aucun mandataire social. Est également membre du comité des rémunérations Solenne Lepage.

Missions et fonctionnement

Le comité des rémunérations a pour mission de :

- formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération totale des mandataires sociaux, ainsi que, le cas échéant, sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération, dans le respect des recommandations de l'AFEP-MEDEF. Il propose notamment le montant de la part fixe et de la part variable de leur rémunération, et les règles de fixation de cette part variable, en veillant à la cohérence de ces règles avec l'évaluation faite annuellement des performances de l'entreprise, et en contrôlant l'application annuelle de ces règles ;
- donner un avis sur la politique de rémunérations des principaux dirigeants de la Société et est tenu informé de la politique de rémunération des principaux dirigeants non mandataires sociaux. Lors de cette analyse, le comité des rémunérations peut s'adjoindre les dirigeants mandataires sociaux ;
- proposer, le cas échéant, au conseil d'administration un montant global pour les jetons de présence des administrateurs qui serait proposé à l'assemblée générale de la Société et les règles de répartition des jetons de présence, en tenant compte notamment de l'assiduité des administrateurs au conseil d'administration et à ses comités ainsi que les missions qui leur ont été confiées. Il peut proposer au conseil d'administration de prélever au profit des censeurs une somme maximale globale sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence allouée aux administrateurs par l'assemblée générale ainsi que les modalités d'attribution aux censeurs ;
- proposer au conseil d'administration une politique pour le remboursement des frais liés à l'exercice de la fonction des administrateurs ;
- approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si les deux-tiers de ses membres sont présents. En 2012, le comité des rémunérations s'est réuni deux fois avec un taux de présence de ses membres de 100 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur la rémunération des mandataires sociaux (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : résultats de la part variable 2011, première estimation de la part variable 2012 et orientations 2013 – fixation de la part fixe et des objectifs de la part variable 2012, sur l'examen des jetons de présence et sur le respect des conditions de performance avant tout versement de l'indemnité de départ de l'ancien Directeur général délégué.

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

Le secrétariat du comité des rémunérations est assuré par la directrice des ressources humaines d'Aéroports de Paris.

➔ RÉGIME DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE – ADHÉSION AUX PRINCIPES DE GOUVERNANCE

Dans un souci de transparence et d'information du public, et dans la limite des dispositions législatives et réglementaires qui lui sont applicables, le conseil d'administration a décidé le 29 avril 2009 de se référer au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association française des entreprises privées et du Mouvement des entrepreneurs de France (Code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008. La Société s'inspire également de la charte des relations avec les entreprises publiques qui édicte les règles de gouvernance régissant les relations entre l'Agence de participations de l'État et les entreprises dans lesquelles l'État détient des participations.

Malgré les aménagements apportés au Règlement intérieur, des dérogations aux recommandations du Code AFEP-MEDEF existent, principalement en application des dispositions législatives et réglementaires particulières qui régissent les statuts de la Société, ou par sa nature d'entreprise publique contrôlée par un actionnaire majoritaire. Pour plus de détail, renvoi est fait au paragraphe sur le rapport du Président du conseil d'administration sur la composition du conseil et l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, les conditions de

préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société figurant en annexe 2.

Contrôle interne

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le Président du conseil d'administration doit rendre compte dans un rapport joint au rapport de gestion du conseil d'administration, de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la Société. Le rapport du Président-Directeur général, qui sera présenté à l'assemblée générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012 appelée à se réunir le 16 mai 2013 et le rapport des Commissaires aux comptes sur ce rapport figurent en annexe 2 et 3.



INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES

INFORMATIONS SOCIALES	111
Politique des ressources humaines	111
Politique de l'emploi	111
Développement managérial	111
Rémunération	112
Statut du personnel	112
Répartition géographique	113
Organisation du temps de travail	113
Relations sociales	113
Santé et Sécurité	114
INDICATEURS SOCIAUX DU GROUPE	117
INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES	118
La politique environnementale et énergétique	118
Risques de pollutions et gestion des déchets	118
Utilisation durable des ressources	120
Changement climatique	121
Protection de la biodiversité	122
Indicateurs environnementaux	122
INFORMATIONS SOCIÉTALES	124
Impact territorial, économique et social de l'activité de la Société	124
Développement économique et social autour des plates-formes	124
Emploi	124
La Fondation Aéroports de Paris	124
Dialogues et partenariats : relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la Société	124
Sous-traitance et fournisseurs	124
Loyauté des pratiques	125
Autres actions engagées en faveur des droits de l'homme	125
LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE (RSE) D'AÉROPORTS DE PARIS	126
Mesure de la performance et amélioration continue	126
Rapport de Responsabilité sociale d'entreprise	126
Actions des filiales en matière de développement durable	126
NOTE MÉTHODOLOGIQUE DU REPORTING SOCIAL, SOCIÉTAL ET ENVIRONNEMENTAL	127
Périmètre	127
Méthodologie de reporting	127
Pertinence et choix des indicateurs	127
Consolidation et contrôle interne	128
Contrôles externes	128

➔ INFORMATIONS SOCIALES

Politique des ressources humaines

La politique sociale et la gestion des ressources humaines font partie des orientations stratégiques de l'entreprise et du Groupe, dont elles sont le premier levier de modernisation et de progrès. Elles contribuent également à l'amélioration du fonctionnement interne du Groupe, à la dynamique du développement durable et à la maîtrise des risques.

Les politiques de ressources humaines ont ainsi pour objectif de développer l'efficacité collective de l'entreprise et sa responsabilité sociale, tout en maintenant des rapports sociaux équilibrés indispensables au développement de ses projets.

Les évolutions des années précédentes se sont poursuivies avec une baisse des effectifs de la société Aéroports de Paris. La Direction générale poursuit le plan de maîtrise des coûts et de la masse salariale se traduisant par une régulation des recrutements externes et une optimisation de la mobilité interne.

Politique de l'emploi

Aéroports de Paris élabore sa politique de l'emploi afin d'anticiper et de piloter les évolutions de l'emploi et des métiers. Elle accompagne les salariés pour une meilleure adaptation à ces évolutions dans le respect des engagements sociaux de l'entreprise.

La Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC)

Les précédentes dispositions mises en œuvre de 2009 à 2011 ont déjà permis notamment, d'établir un diagnostic de nos emplois, de mettre en œuvre des premiers dispositifs de reconversion et de professionnalisation, et de développer des structures et outils favorisant un meilleur accompagnement des salariés.

En 2012, en l'absence d'accord collectif, de nouvelles mesures unilatérales ont été définies pour une nouvelle période de trois ans.

L'entreprise maintient un effort de formation élevé, mieux articulé avec les besoins en gestion prévisionnelle.

Carrière et mobilité

L'entreprise déploiera des dispositifs visant à favoriser la mobilité et l'évolution au sein de filières professionnelles identifiées et le conseil aux salariés sera renforcé par le développement de la gestion individuelle au sein de la fonction Ressources Humaines de l'entreprise.

D'ores et déjà, des dispositifs d'incitation ont été mis en place, comme les aires de mobilité cadres, partagées entre la fonction Ressources humaines, les managers et les cadres et permettant de présenter les passerelles possibles entre métiers. L'accompagnement dans la prise de poste, pour les cadres nouvellement embauchés ou promus, se fait notamment lors des « journées d'intégration des cadres », organisées depuis fin 2011.

Programme « viviers »

Le recrutement de jeunes cadres « viviers » s'est poursuivi afin d'anticiper le pourvoi à moyen terme de postes clés pour l'entreprise. Ce programme vise à recruter de jeunes diplômés (ingénieurs, généralistes/grandes écoles de commerce...), identifiés pour leur potentiel, et susceptibles de tenir différentes fonctions dans les filières technique, exploitation et support.

Image Employeur

Afin de renforcer son identité, Aéroports de Paris s'est fortement investi dans la participation aux forums emplois. Ainsi en 2012, l'entreprise aura participé à 15 forums centrés sur plusieurs cibles : universités, grandes écoles d'ingénieurs, Bac + 2 techniques, alternance, lycéens, personnes handicapées. Elle a été partenaire des forums RUE (Rencontres Université Entreprise) et APB (Admission Post BAC).

Formation

La formation professionnelle constitue l'un des outils au service de la stratégie du Groupe. Elle accompagne la politique de l'emploi, la mobilité, les projets GPEC. Elle permet aux salariés de s'adapter aux évolutions de l'organisation du travail, aux mutations technologiques, aux changements de culture et de pratiques managériales et de développer de nouvelles compétences pour accompagner les reconversions professionnelles. La formation individuelle pour la professionnalisation peut être assortie, dans le cadre d'un projet de mobilité, d'une mise en situation. Compte tenu des métiers de l'entreprise, les formations réglementaires gardent également une part importante pour le maintien des compétences.

Le programme Relation Client, engagé depuis janvier 2011 avec l'Université du service, s'est achevé en 2012. Ainsi 890 salariés ont été formés : agents commerciaux, agents parcs, sûreté, accueils officiels (99 % de la cible).

Les salariés suivent des formations collectives ciblées sur les orientations stratégiques de l'entreprise. En ce qui concerne la responsabilité sociétale d'entreprise (RSE), elle est ainsi inscrite dans plusieurs modules de formation interne.

La politique de formation en alternance a par ailleurs permis en 2012 l'intégration de 76 contrats de professionnalisation et 126 contrats d'apprentissage.

Développement managérial

Les managers relayent, dans les directions, les politiques de Ressources Humaines en s'appuyant sur la fonction Ressources humaines de proximité. Ils fixent les objectifs de leurs unités en termes d'effectifs, développent les compétences et aident à la réalisation de projets professionnels. Ils sont associés aux accords d'entreprise et à leur mise en œuvre et contribuent à la prévention des risques. Des formations leur sont dispensées pour leur permettre d'assurer ces missions. Les managers sont sensibilisés aux valeurs humaines portées par la politique sociale de l'entreprise.

En 2012, les actions d'accompagnement pour les cadres se sont poursuivies autour de deux axes : les pratiques managériales (définition des objectifs individuels, pilotage de la performance, modalités d'avancement individuel), et le développement professionnel (visibilité sur les évolutions de carrière et développement des compétences par la mobilité, repérage des postes clés, aires de mobilités cadres (MAP)).

Les dispositifs Trajectoires Management ont concerné cette année 200 cadres et 250 salariés en Haute Maîtrise.

La définition d'une politique de développement managérial a été engagée, ainsi que la déclinaison des actions correspondantes, pour un déploiement à partir de 2013.

Rémunération

Salaires

Le système de rémunération des cadres en place depuis le 1^{er} janvier 2011 prend en compte la qualité de la contribution et le développement des compétences. La part variable, liée au taux de réalisation des objectifs, a été progressivement renforcée.

L'accord salarial pour 2012 qui concerne l'ensemble des salariés comporte une augmentation générale de 0,7 % au 1^{er} janvier 2012, l'intégration dans le traitement de base de la moitié de la prime d'assiduité (non-cadres) ou de la gratification fixe (cadres), ainsi que des mesures indiciaires pour les premiers échelons.

En application de l'accord sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, l'analyse des écarts salariaux avait conduit à des mesures de rattrapage pour 2010 et 2011. En 2012, après une nouvelle évaluation de la situation, des mesures similaires ont été appliquées.

Intéressement et participation

Un nouvel accord d'intéressement pour la société Aéroports de Paris a été signé le 18 juin 2012 pour les années 2012 à 2014. Il prévoit qu'une prime d'intéressement peut être versée en fonction des résultats financiers et de la réalisation d'objectifs collectifs en matière de qualité de service et de taux de fréquence des accidents du travail.

ADPI, Alyzia Sûreté, Hub télécom ont également un accord d'intéressement.

En 2012, le montant de l'intéressement comptabilisé pour le groupe Aéroports de Paris s'élève à 8 millions d'euros, contre 15 millions d'euros en 2011.

Aéroports de Paris et ses filiales à 100 % (à l'exclusion d'Aéroports de Paris Management) ont mis en place un dispositif de participation au profit de leurs salariés. 17 millions d'euros ont été versés pour l'ensemble du Groupe au titre de la participation en 2012 contre 15 millions d'euros en 2011.

Plans d'épargne d'entreprise et politique d'actionnariat salarié

Depuis le 1^{er} janvier 2011, le Plan d'Épargne Groupe (PEG) s'est substitué au Plan d'Épargne Entreprise (PEE) et le Plan d'Épargne pour la Retraite Collectif d'Aéroports de Paris (PERCO) a été transformé en PERCO Groupe (PERCOG), permettant ainsi aux filiales déjà adhérentes au PEG d'y adhérer si elles le souhaitent.

Ces deux plans d'épargne salariale offrent la possibilité aux salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales de se constituer un portefeuille de valeurs mobilières, pouvant éventuellement être abondé par l'entreprise.

S'agissant de la société Aéroports de Paris, l'abondement de l'entreprise est exclusivement réservé aux versements effectués dans le Fonds Commun de Placement d'Entreprise (FCPE) d'actionnariat salarié « Aéroports Actionnariat », dans le cadre du PEG et aux versements effectués dans le PERCOG.

En 2012, l'abondement versé par l'entreprise a été de 7 millions d'euros, contre 6 millions en 2011.

Statut du personnel

Les salariés d'Aéroports de Paris relèvent de contrats de droit privé et du Code du travail. À l'exception des personnels régis par un contrat particulier, apprentis sous contrats d'apprentissage et jeunes sous contrats spécifiques liés à la politique de l'emploi, ils bénéficient d'un statut particulier. Les dispositions du statut du personnel se substituent à celles du Code du travail, qui demeurent applicables lorsque le statut du personnel ne prévoit pas de dispositions spécifiques.

Le statut du personnel diffère du droit commun en ce qu'il prévoit notamment :

- une procédure d'affichage des postes à pourvoir qui permet d'informer l'ensemble des salariés et de susciter les candidatures ;
- des majorations de la rémunération de base comme une prime d'ancienneté, un 13^e mois, un supplément familial pour les salariés ayant au moins deux enfants à charge ;
- la possibilité pour les salariés de travailler à temps partiel pour convenance personnelle ;
- des congés spéciaux payés attribués à l'occasion d'événements familiaux.

Un système de gestion et de rémunération des cadres est entré en application au 1^{er} janvier 2011. Il n'a pas modifié la structure de rémunération fixe mais engage une évolution vers une progressivité significative de la part variable allouée à l'atteinte des objectifs individuels. La mise en œuvre de ce système a été l'occasion de mettre à jour le statut du personnel.

Les salariés des autres entreprises du Groupe relèvent des conventions collectives spécifiques à leurs activités

Répartition géographique

Groupe	2011	2012
France	8 792	8 765
autre UE	0	1
autre Europe	2	3
Amérique du nord	0	0
Amérique du sud	7	6
Moyen-Orient	254	228
Asie du Sud-Est, Inde, Chine	5	12
Afrique	32	20
TOTAL	9 092	9 035

Organisation du temps de travail

Conformément aux règles légales relatives au temps de travail, la durée du travail résulte de l'accord sur l'Aménagement et la Réduction du Temps de Travail (ARTT), signé le 31 janvier 2000 (avenant du 7 octobre 2007), complété de l'accord sur la journée de solidarité du 29 mars 2005 et avenant du 6 novembre 2008.

Elle est de :

- 1 569 heures par an pour les personnels non-cadres en horaires administratif, d'atelier et semi-continu ;
- 1 501 heures par an pour les personnels non-cadres en horaire continu ; et
- 204 jours par an pour les personnels cadres.

Des avenants régissent les situations propres à certains salariés, notamment ceux du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs sur les Aéroports (SSLIA, accord du 6 avril 2001 modifié par l'accord du 28 décembre 2006), ceux des Services Médicaux d'Urgence (SMU, accord du 30 janvier 2002 et avenant du 22 décembre 2008) et ceux des standards téléphoniques (accord du 24 juillet 2001).

Relations sociales

Aéroports de Paris accorde une importance particulière à l'équilibre social. Le développement des modes de consultations et de communication concourt à la qualité du climat social propice à l'efficacité individuelle, collective et au développement d'entreprise.

Conformément aux lois des 4 août 1982 et 3 août 1986 relatives aux droits d'expression des salariés (protocole signé le 23 décembre 1987), Aéroports de Paris anime un dialogue social de qualité respectant en cela les principes de l'Organisation International du Travail (OIT) : le Groupe développe le dialogue par la reconnaissance des organisations syndicales, le droit des salariés à une adhésion syndicale, le droit à la formation syndicale et la volonté à communiquer par les instances et réunions syndicales et représentatives du personnel.

Le dialogue s'articule autour d'un comité de groupe Aéroports de Paris, d'un comité d'entreprise, de 8 comités d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), auquel par voie d'accord viendra s'ajouter début 2013 un CHSCT Transversal ayant pour vocation de traiter des politiques relatives à l'hygiène et la sécurité concernant l'ensemble des salariés de l'entreprise, d'une instance centrale de délégués du personnel, de plus de 50 de délégués syndicaux en application d'un accord sur le droit syndical qui augmente de façon très importante le nombre de mandats syndicaux.

Les accords conclus font l'objet d'une communication à l'ensemble des salariés, grâce à plusieurs outils comme l'intranet, les journaux internes, ou encore les « Infodif » (diffusion groupée).

En 2012, 10 accords collectifs ont été négociés et signés. Ces accords reflètent la politique de ressources humaines de l'entreprise.

Accords collectifs signés par thématique	2010	2011	2012
Rémunération (accords salariaux, intéressement, participation, frais médicaux)	2	1	4
Représentation du personnel	1	1	2
Diversité	3	-	-
Élections professionnelles	2	-	2
Filières professionnelles	-	-	-
Formation	-	-	-
Temps de travail	1	-	1
Préventions, santé au travail	2	1	-
Groupe Aéroports de Paris	-	2	-
Organisations	1	-	1
Retraites	1	-	-
Plan d'épargne (Entreprise et Groupe)	1	-	-
TOTAL	14	5	10

Santé et Sécurité

Prévention des risques professionnels

La politique générale de santé et de sécurité est fondée sur la prévention et l'adaptation du travail à l'Homme. Elle fait l'objet de communications régulières. En 2012, les démarches de progrès transversales engagées se sont poursuivies dans les différents domaines : prévention des risques routiers et circulation piétonne, prévention du risque chimique et traçabilité de l'exposition des salariés (amiante, bruits, rayons X, vibrations).

Concernant la pénibilité au travail, le diagnostic pénibilité par métiers et par facteur de pénibilité a été achevé et les expositions identifiées. Ce recensement sera ensuite décliné au niveau individuel pour chaque métier concerné. Des mesures de prévention et de réduction de la pénibilité sont en cours d'élaboration. Un projet d'accord ou un plan d'action sont à l'étude pour 2013.

Un nouvel outil de veille réglementaire hygiène, sécurité, conditions de travail et environnement a été déployé dans toutes les unités opérationnelles et sera complété en 2013 par un outil d'analyse de conformité pour la mise en place d'actions correctives.

Les indicateurs de fréquence et de gravité des accidents du travail sont plus élevés en 2012 qu'en 2011, où une amélioration notable avait été observée, mais restent inférieurs à ceux des années précédentes (voir indicateurs sociaux ci-dessous).

Prévention des risques psychosociaux

Un accord de méthodologie pour la prévention des risques psychosociaux a été signé le 23 décembre 2010 et prolongé par avenant du 23 décembre 2011. En 2012 les négociations se sont poursuivies pour un accord de fond en matière de prévention, dont la conclusion est envisagée pour le premier trimestre 2013.

Le dispositif comprend depuis 2011, en plus de la médiation interne mise en place début 2010, un « groupe ressource pour le traitement des situations individuelles ».

Sur le terrain l'effort de sensibilisation s'est intensifié auprès des managers et des dirigeants, notamment dans le cadre des comités de direction. Les résultats de l'étude réalisée auprès des cadres en 2011 ont été restitués

et ont donné lieu à des groupes de travail ainsi qu'à des préconisations sur des thèmes majeurs (conception et conduite des réorganisations, détection et traitement des situations individuelles, évolution des pratiques managériales).

Dans la perspective de l'intégration des risques psychosociaux dans le Document Unique, un prédiagnostic a été réalisé auprès de 10 groupes de travail en lien avec les CHSCT et une formation animée par l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) a été dispensée aux membres du groupe chargé de conduire ce prédiagnostic et de proposer une méthodologie pour l'évaluation et l'intégration des risques psychosociaux au Document Unique (prévu en 2013).

Le baromètre social, photographie annuelle du climat de l'entreprise et de ses principaux secteurs et outil de dialogue du manager avec ses équipes, a fait l'objet d'une enquête annuelle de 2008 à 2011. En 2012, il a été décidé de le réaliser désormais une année sur deux, afin de tenir compte des délais nécessaires à l'accomplissement de certains plans d'action.

Bilan annuel des accords en matière d'hygiène, de santé sécurité au travail

Accords signés en la matière :

- accord définissant « les moyens de fonctionnement des CHSCT de proximité et du CHSCT transversal » signé le 28 septembre 2012 (accord se substituant à l'Avenant à l'accord sur le droit syndical du 6 janvier 2004 définissant les conditions d'exercice des CHSCT et du CHSCT de coordination et les moyens matériels de fonctionnement, signé le 31 mai 2006) ; et
- accord sur la « création d'un CHSCT transversal », signé le 9 août 2012.

Aéroports de Paris est engagé depuis plusieurs années sur les différents champs de l'égalité des chances : l'insertion des travailleurs handicapés (1^{er} accord collectif en 1991), l'égalité professionnelle (1^{er} accord en 2003) et plus récemment au travers de l'accord collectif signé fin 2009 sur le maintien dans l'emploi des seniors. L'insertion et l'accompagnement des jeunes se placent également au cœur de nos dispositifs de formation.

L'entreprise a souhaité faire émerger une politique plus globale de la diversité en disposant au préalable d'un diagnostic diversité réalisé fin 2009 début 2010.

La diversité est aujourd'hui davantage intégrée à la gestion des ressources humaines qui favorise le pluralisme en mettant l'accent sur les caractéristiques et les aspirations des personnes. Le développement des outils de gestion des ressources humaines et les procédures objectives associées contribuent à une gestion effective de la diversité et à sécuriser l'ensemble des processus RH au vu d'éventuels risques de discrimination tout au long du parcours professionnel.

L'égalité professionnelle entre hommes et femmes

Le troisième accord triennal relatif à l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes couvre la période 2010-2013 ; il s'inscrit en conformité avec les dernières exigences réglementaires.

Les lignes directrices de la politique égalité professionnelle d'Aéroports de Paris et les mesures associées visent à assurer l'égalité salariale, à agir en

favor de la mixité et à faciliter la conciliation entre la vie professionnelle et la vie personnelle.

Le taux de féminisation de l'entreprise se stabilise à 38 % sur les trois dernières années. Le rééquilibrage progressif hommes-femmes dans la hiérarchie de l'entreprise progresse durablement. La part des femmes dans la catégorie cadre passe à 34,8 % en 2012 contre 34,4 % en 2011 et 32,8 % en 2010.

L'entreprise a appliqué de nouveau en 2012 les mesures correctrices salariales qui s'avéraient nécessaires. Le rattrapage salarial a ainsi bénéficié à 79 salariées, complétant les 120 rattrapages réalisés en 2011. L'écart de rémunération hommes-femmes (en moyenne des salaires nets) a légèrement diminué : 10 % en 2012 contre 10,1 % en 2011 et 10,8 % en 2010.

Répartition effectifs par sexe	2011		2012	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Aéroports de Paris	61,7 %	38,3 %	61,8 %	38,2 %
ADPI	nd	nd	72,2 %	27,8 %
ADPM	nd	nd	75,6 %	24,4 %
Alyzia Sûreté	nd	nd	53,2 %	46,8 %
Hub télécom	nd	nd	70,4 %	29,6 %

Maintien dans l'emploi des seniors

Aéroports de Paris s'attache aussi à maintenir les seniors dans l'emploi. L'accord du 17 décembre 2009 prévoit un taux de recrutement de seniors de 4 % sur la période 2010-2012 et des mesures dans le domaine des entretiens de carrière, conditions de travail, compétences et formation, aides au rachat de trimestres d'assurance, transmission des savoirs en développant le tutorat.

Un nouvel accord doit être négocié. Il est prévu d'engager les négociations au cours de l'année 2013, pour prendre en compte les dispositions du nouveau dispositif législatif sur le « contrat de génération » (dit « accord intergénérationnel »). Son périmètre se superpose en effet, avec celui des accords seniors.

Répartition effectifs ADP SA par âge	2011	2012
Moins de 25 ans	1 %	1 %
De 25 ans à 49 ans	69 %	66 %
De 50 ans à 60 ans	28 %	30 %
Plus de 60 ans	2 %	3 %

Emploi et insertion des personnes handicapées

L'accord 2010-2012 sur l'emploi des personnes handicapées a été conclu en janvier 2010, confirmant ainsi l'engagement de l'entreprise dans ce domaine depuis 1991. Cet accord porte sur des engagements de recrutements en contrat à durée indéterminée, comme les accords précédents (3 recrutements en 2012) et en contrat à durée déterminée, contrats aidés (17), en alternance (4), en stage (8). Un recours accru aux entreprises adaptées et établissements d'aide par le travail était également prévu. Le taux d'emploi atteint en 2012 est de 5,5 % (5,2 % en 2011).

Un nouvel accord a été négocié en 2012 pour la période 2013-2015 et signé le 17 janvier 2013. Il s'inscrit dans une progression des objectifs d'embauches et d'achats de prestations. Il permet de plus de mieux accompagner l'intégration d'un travailleur handicapé au travers de l'engagement d'adapter son environnement de travail selon les besoins et de valoriser les actions des salariés qui sont leurs tuteurs.

Secteur adapté

En novembre 2011, Aéroports de Paris a participé au premier salon des secteurs adapté et protégé. Nous comptons une douzaine de partenariats avec des entreprises et établissements des secteurs adapté et protégé (ESAT et EA). Ces établissements assurent des prestations comme l'entretien des espaces verts, le nettoyage des véhicules légers et des engins spéciaux, l'entretien des feux de balisage ou la distribution du courrier. Aéroports de Paris a par ailleurs conclu des conventions avec l'Unea (2010) et le GESAT (2011).

Des accords collectifs sur l'emploi des seniors ont été conclus en 2009 dans les filiales ADPI, Alyzia Sûreté et Hub télécom, et sur l'égalité professionnelle hommes – femmes en 2011 (ADPI) et 2012 (Hub télécom) ; Alyzia Sûreté dispose d'un plan d'actions (2012).

Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail

Au-delà d'une politique proactive où le respect des droits de l'homme contribue au bon fonctionnement de l'entreprise, la société Aéroports de Paris développe son activité en accord avec les principes du Pacte Mondial dont il est signataire depuis 2003. Le Groupe s'engage à respecter

et à promouvoir les stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation International du Travail (OIT). Plus généralement, la démarche de l'entreprise respecte les lignes directrices de la norme ISO 26000, le référentiel de la performance en matière de RSE qu'a souhaité retenir la direction de l'Environnement et du Développement durable.

L'engagement en faveur des principes de l'OIT et du Pacte mondial se concrétise par les actions engagées dans ces domaines et décrites dans le tableau suivant :

Principes du Pacte Mondial et de l'OIT	Actions engagées
Droits de l'homme	
1. Soutenir et respecter la protection du droit international relatif aux droits de l'homme dans la sphère d'influence du Groupe	
2. S'assurer que les sociétés du Groupe ne se rendent pas complices de violations des droits de l'homme	
Norme du travail/Principes de l'OIT	
3. Faire respecter la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit aux négociations collectives	Dispositif de droit individuel à la formation syndicale et signature d'accord sur le droit syndical
4. Éliminer toutes les formes de travail forcé ou obligatoire	Intégration de critères éthiques dans le cahier des charges d'ADP applicable à nos fournisseurs et prestataires
5. Assurer l'abolition effective du travail des enfants	Intégration, par ADP, d'un Code déontologique achat annexé aux contrats fournisseurs et prestataires visant à prévenir les risques de travail d'enfant
6. Éliminer la discrimination dans le travail et les professions	Engagement d'ADP en faveur de la lutte contre la discrimination à travers la signature de 3 accords : l'égalité H/F (2011-2013), l'insertion des personnes en situation de handicap (2010-2012) et l'emploi et le maintien des seniors (2010-2012)
Respect de l'environnement	
7. Soutenir une approche préventive des défis environnementaux	Politique environnementale d'ADP
8. Prendre des initiatives pour promouvoir une responsabilité environnementale plus grande	Réalisation d'un programme de formation et sensibilisation à l'environnement pour l'ensemble du personnel d'ADP
9. Encourager l'essor et la diffusion de technologies respectueuses de l'environnement	Veille technologique et innovation (énergies renouvelables) d'ADP
Lutte contre la corruption	
10. Agir contre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion de fonds et les pots-de-vin	<ul style="list-style-type: none"> • Convention de partenariat 2011-2012 entre le groupe Aéroports de Paris et l'ONG Transparence International (France) sur la lutte contre la corruption • 2^e programme triennal de prévention de la fraude 2012-2014 pour ADP

➔ INDICATEURS SOCIAUX DU GROUPE

Une note méthodologique du reporting social et environnemental se trouve en fin de chapitre.

	Périmètre	2012	2011	Évolution
Effectif moyen				
Aéroports de Paris	2	6 851	6 879	- 0,4 %
Filiales		2 184	2 213	- 1,3 %
<i>dont Alyzia Sûreté</i>		1 270	1 267	+ 0,2 %
<i>dont ADPI</i>		456	511	- 10,8 %
<i>dont Hub télécom</i>		414	389	+ 6,4 %
<i>dont Aéroports de Paris Management</i>		44	46	- 4,3 %
TOTAL GROUPE	1	9 035	9 092	- 0,6 %
Hommes	2	4 234	4 244	- 0,2 %
Femmes	2	2 617	2 635	- 0,7 %
Embauches/Départs				
Embauches	1	575	557	+ 3,2 %
en CDI	1	320	263	+ 21,7 %
en CDD	1	255	294	- 13,3 %
Départs	1	478	613	- 22,0 %
dont licenciements pour invalidité	1	21	33	- 36,4 %
dont licenciements pour motif économique	1	0	0	
dont licenciements pour motifs personnels	1	39	62	- 37,1 %
Taux de promotion (en %)	2	5,2	5,9	- 11,9 %
Rémunérations				
Rémunération moyenne mensuelle nette (en €)	2	3 586	3 438	+ 4,3 %
Masse salariale brute (en M€)	1	454	431	+ 5,3 %
Charges sociales (en M€)	1	226	209	+ 8,1 %
Intéressement et participation (en M€)	1	24	29	- 17,2 %
Organisation du temps de travail				
Salariés à temps plein	2	6 159	6 170	- 0,2 %
Salariés à temps partiel	2	692	709	- 2,4 %
Taux d'absentéisme	2	6,6 %	6,6 %	+ 0,0 %
dont maladie	2	4,9 %	4,8 %	+ 0,1 pt
dont maternité	2	0,5 %	0,7 %	- 0,2 pt
dont congés autorisés	2	0,7 %	0,7 %	-
dont accidents du travail	2	0,5 %	0,4 %	+ 0,1 pt
Heures supplémentaires	2	16 598	26 209	- 36,7 %
Œuvres sociales				
Sommes versées au comité d'entreprise (en M€)	2	6,1	5,9	+ 3,4 %
Subventions des restaurants du personnel (en M€)	2	8,0	7,9	+ 1,3 %
Conditions d'hygiène et de sécurité				
Taux de fréquence	2	13,7	11,1	+ 23,4 %
Taux de gravité	2	0,8	0,6	+ 25,0 %
Formation				
Sommes versées pour la formation professionnelle (en M€)	2	20,7	20,5	+ 1,0 %
Nombre d'heures moyen de formation par salarié	2	30	30	0,0 %
Nombre d'heures total de formation	2	206 026	215 095	- 4,2 %
Emploi et insertion des travailleurs handicapés				
Nombre de travailleurs handicapés	2	345	335	3,0 %
Nombre de travailleurs handicapés embauchés	2	3	4	- 25,0 %

Périmètre 1 : Groupe Aéroports de Paris.
Périmètre 2 : Société Aéroports de Paris.

➔ INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

La politique environnementale et énergétique

La politique environnementale d'Aéroports de Paris a été mise à jour en juillet 2012. Elle repose sur l'intégration systématique de l'environnement dans toutes nos activités, notamment au travers de l'application de la norme internationale ISO 14 001 sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, dont les systèmes de management environnemental (SME) sont certifiés respectivement depuis 2001, 2002, 2005 et 2009, et renouvelés sans interruption depuis l'obtention.

La politique environnementale et énergétique est déclinée en politiques thématiques : énergie, eau, déchets, biodiversité, déplacements, air et émissions.

Le Système de Management Intégré (SMI) de Paris-Charles de Gaulle (portant sur le respect des normes ISO 9001 de gestion de la qualité, ISO 14 001 et OHSAS 18 001 de gestion de la santé et de la sécurité au travail) a vu sa certification renouvelée en mars 2012. Cette démarche est appliquée à Paris-Orly, où un audit préalable a été réalisé en juin 2012. L'objectif est de faire certifier le SMI de Paris-Orly avant fin 2013.

La certification de nos systèmes de management environnemental porte sur le respect par Aéroports de Paris de la réglementation environnementale en vigueur, la mise à disposition de ressources humaines et financières nécessaires, la recherche systématique de voies d'amélioration pour nos principaux impacts environnementaux (déchets, eaux, émissions atmosphériques...), la compétence de tous nos collaborateurs par la formation, la sensibilisation ou l'information, la maîtrise opérationnelle de l'impact de nos activités en situation normale comme en situation d'urgence, et enfin le contrôle de nos performances par des audits (internes ou externes) et d'autres pratiques de surveillance et de mesures environnementales (effectuées notamment par le Laboratoire d'Aéroports de Paris certifié ISO 9000 et accrédité par le Comité français d'accréditation COFRAC).

La formation et la sensibilisation des salariés concernant la préservation et la protection de l'environnement sont réalisées toute l'année via plusieurs outils de communication interne environnementale : une lettre électronique, un bulletin de veille technique bimensuel, un système de gestion électronique des documents, des articles dans le journal d'Aéroports de Paris et des parutions sur un site Internet dédié « entrevoisin.org ». La direction de l'Environnement et du Développement Durable poursuit également la formation systématique des salariés appelés à intervenir dans le domaine de l'environnement. Un nouveau parcours complet de formation a été conçu et testé en 2012 pour une mise en œuvre en 2013.

En complément, des journées de sensibilisation sont organisées pour les nouveaux embauchés, cadres et non cadres, et pour tous les salariés en poste. Aéroports de Paris propose également à ses partenaires et aux entreprises d'intérim de signer la charte de sensibilisation à l'environnement des personnels intérimaires.

Risques de pollutions et gestion des déchets

Aéroports de Paris s'est engagé à prévenir les risques de pollutions collectifs sur 4 axes : l'air, l'eau, le bruit et le sol.

Mesures de préventions pour la réduction et la réparation des rejets dans l'air

En 2011 et 2012, Aéroports de Paris a participé aux travaux portant sur la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération parisienne. Ce document, établi sur la base du plan régional pour la qualité de l'air, définit des mesures pour l'amélioration de la qualité de l'air francilien. Le nouveau PPA devrait être approuvé début 2013. Aéroports de Paris et les acteurs de l'aérien s'engagent autour d'actions volontaires dans ce cadre.

Par ailleurs, conformément à l'article 75 de la loi Grenelle 2, Aéroports de Paris a rédigé un bilan de ses émissions de gaz à effet de serre et met en œuvre des actions de limitation de ses émissions directes et en partenariat pour les émissions indirectes (voir paragraphe changement climatique). Enfin, Aéroports de Paris a soutenu l'élaboration de l'arrêté du 27 juillet 2012 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) sur les plates-formes parisiennes.

Le Laboratoire d'Aéroports de Paris exploite cinq stations de mesure de la qualité de l'air sur les plates-formes Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Une station supplémentaire a été installée en 2011 à Paris-Orly et une à Paris-Charles de Gaulle. Une convention de partenariat lie Aéroports de Paris à Airparif depuis 2009.

Mesures de préventions pour la réduction et la réparation des rejets dans l'eau

Aéroports de Paris dispose de stations de traitement des eaux pluviales, en complément de bassins d'isolement des pollutions et de bassins de rétention pour les plates-formes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Elles permettent de traiter si besoin les eaux pluviales et de répondre aux exigences réglementaires de rejet dans le milieu naturel imposées par un arrêté interpréfectoral spécifique à chaque aéroport. Le Laboratoire d'Aéroports de Paris assure la surveillance de la qualité des eaux pluviales sur les aéroports parisiens.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a vu reconduire en 2012 son agrément de l'Agence de l'eau Seine Normandie pour la surveillance des rejets de ses eaux pluviales et eaux usées, obtenu en 2010. L'aéroport Paris-Orly a vu son autorisation de rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel renouvelée en 2011 pour une durée de 10 ans. Paris-Orly disposera fin 2013 d'un système de traitement des eaux pluviales par marais filtrants de 2 000 m².

Aéroports de Paris s'engage à limiter et compenser les nouvelles imperméabilisations.

La qualité de la nappe phréatique est également régulièrement mesurée par le laboratoire d'Aéroports de Paris sur les trois principales plates-formes, grâce à un réseau de points de mesures (piézomètres) permettant le suivi des variations des niveaux de nappes et leurs analyses chimiques. Cette surveillance permet de vérifier la bonne qualité environnementale globale des nappes et d'engager si besoin les traitements adéquats.

Les eaux usées produites sur les plates-formes d'Aéroports de Paris sont rejetées dans les réseaux d'assainissement publics. Sur les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, une procédure de surveillance des rejets d'eaux usées issues des différentes activités et industries de la zone aéroportuaire est en place.

Mesures de préventions pour la réduction et la réparation des rejets dans le sol

Le suivi environnemental de la qualité des sols est également assuré par le laboratoire d'Aéroports de Paris sur sollicitation des services propriétaires. Conformément à la Méthodologie nationale du ministère chargé de l'Environnement, il permet de s'assurer de la compatibilité de l'état environnemental des sites avec leurs usages et/ou les projets d'aménagements, et si besoin d'engager le traitement de la pollution sur les sites.

Mesures prises pour réduire et valoriser les déchets

Aéroports de Paris s'est engagé sur trois axes et prend des mesures afin de diminuer et mieux valoriser les déchets produits sur ses aéroports :

- réduire la production de déchets : nous nous efforçons de réduire notre production et incitons nos partenaires à adopter ces pratiques ;
- le développement du tri à la source : Aéroports de Paris ambitionne d'atteindre un taux de 30 % de valorisation matière interne de ses déchets internes en 2015. Tous les locaux administratifs des plates-formes disposent de boîtes de récupération de papiers et de cartouches d'imprimantes. En programmant par défaut les copieurs à imprimer en recto verso, les consommations de papier de l'entreprise ont diminué. Nous organisons la collecte sélective sur les plates-formes pour optimiser la valorisation des déchets et définissons les règles de tri, l'organisation de la collecte, les emplacements des conteneurs et les consignes de transport pour les déchets non dangereux produits sur nos aéroports. Dans les aérogares, des poubelles de tri sont installées en aval et en amont des postes d'inspection filtrage ;
- réutiliser les déchets de chantier, qui permet d'économiser des ressources naturelles.

Les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Le stockage et la distribution du kérosène des avions sont assurés par des sociétés extérieures propriétaires des cuves et de l'oléoréseau dont elles assurent la maintenance et l'exploitation. Ce réseau fait l'objet d'un contrôle par le propriétaire. Les installations de stockage sont soumises à la législation sur les Installations Classées (IC). À ce titre, les installations font régulièrement l'objet d'audits qualité et de conformité par la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE).

Aéroports de Paris exploite des IC soumises à autorisation répondant à des prescriptions spécifiques définies par arrêté préfectoral comme les centrales énergétiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget au titre de leurs activités de combustion et de réfrigération. Au titre des prescriptions des arrêtés d'exploitation de ces centrales, le Laboratoire d'Aéroports de Paris assure la surveillance en continu de leurs rejets atmosphériques. Un bilan de fonctionnement annuel communiqué aux autorités locales rend compte de leur conformité. Aéroports de Paris exploite également des IC soumises à déclaration se conformant à des prescriptions générales définies par arrêtés ministériels, telles que les

accumulateurs de charge, les petites installations de combustions (groupes de secours), les systèmes de remplissage de liquides inflammables, etc. 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 (DRIE ou STIIC, Service Technique des Inspecteurs des installations classées).

Aéroports de Paris n'exploite aucune installation classée, dite Seveso, susceptible de créer des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement.

Mesures prises pour limiter les nuisances sonores

Afin de limiter les nuisances sonores pour les populations riveraines, le nombre maximal de créneaux horaires attribuables sur l'aéroport de Paris-Orly est fixé par la réglementation à 250 000 par an, depuis 1994, et un couvre-feu est en place entre 23 h 30 et 6 h 15 depuis 1968. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, une limitation du trafic nocturne et un indicateur global de bruit mesuré pondéré (IGMP) ont été mis en place par la réglementation depuis 2003. La DGAC assure le calcul de l'IGMP sous le contrôle de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires).

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

Dans le cadre de cette procédure, Aéroports de Paris assure la gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation présentés par les riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly dont le logement est construit sous l'emprise d'un Plan de Gêne Sonore (PGS). Depuis 2012, cette aide est étendue aux logements des riverains de l'aéroport de Paris-Le Bourget, le plan de gêne sonore ayant été approuvé fin 2011.

Aéroports de Paris est chargé de réceptionner les nouvelles demandes d'aides, les instruire, les présenter aux commissions locales compétentes qui sont consultées sur 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 pour accompagner à chaque étape de leur dossier. En 2012, 2 679 logements ou locaux tertiaires ont été traités et une procédure permettant aux riverains de bénéficier gratuitement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage a été mise en place.

Enfin, Aéroports de Paris met à disposition du public la visualisation des trajectoires aériennes au moyen de l'outil Vitrail (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne), disponible dans les maisons de l'environnement et du développement durable de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Le dispositif est également mis à disposition, sous convention, des communes qui le souhaitent. Fin 2012, 24 communes possèdent ce terminal.

Les moyens financiers affectés à la prévention des risques environnementaux et pollutions

Les dépenses en matière d'environnement

Les actions environnementales ont essentiellement consisté en des aménagements paysagers, le traitement des eaux pluviales et la collecte et l'élimination des déchets.

En 2012, aucune indemnité n'a été versée au cours de l'exercice en exécution d'une décision judiciaire de nature environnementale. Aucune action de réparation significative n'a été nécessaire en raison de dommages causés à l'environnement.

Sur la période 2011 à 2015, le contrat de régulation économique identifie une enveloppe dédiée de 39 millions d'euros pour les investissements en matière d'environnement et développement durable.

Les montants des provisions et garanties pour prévenir les risques

Aéroports de Paris a souscrit à une assurance de responsabilité civile des risques environnementaux. Les provisions sont introduites auprès des assureurs et le montant des provisions est assorti aux contextes géographiques et à l'activité. Par ailleurs, en cas de sinistre dont le montant des dommages ou des réclamations dépasse les provisions souscrites, Aéroports de Paris prévoit des franchises. La garantie couvre la totalité des activités de la société Aéroports de Paris.

Utilisation durable des ressources

Consommations d'eau et approvisionnement en fonction des contraintes locales

Aéroports de Paris procède à l'acheminement de l'eau potable vers les sites de distribution à partir de plusieurs points d'entrées situés autour des plates-formes. La répartition d'eau potable est différente en fonction des contraintes territoriales et ne nécessite pas forcément les mêmes moyens d'acheminement. Paris-Charles de Gaulle dispose d'un château d'eau et d'un surpresseur tandis que Paris-Orly et Paris-Le Bourget s'alimentent par points de distributions d'eau potable.

Aéroports de Paris a pour objectif de diminuer ses consommations internes d'eau de 5 % par passager entre 2009 et 2015 et met en œuvre des actions de :

- surveillance des consommations ;
- récupération d'eau de pluie pour des usages industriels (pour refroidir les groupes froids à Paris-Orly) et pour alimenter les sanitaires (bâtiment de liaison A-C à Paris-Charles de Gaulle) ;
- diminution du taux de fuites sur le réseau grâce à sa surveillance par un logiciel qui coupe automatiquement l'eau au-delà d'un certain débit. Le taux de fuite, pour 2012, est inférieur à 10 %, seuil qui correspond à un réseau en bon état ;
- diminution des consommations relatives au nettoyage des surfaces intérieures et de voiries extérieures avec de nouveaux procédés comme le nettoyage à sec ;
- installations d'équipements hydroéconomes dans les blocs sanitaires (mousseurs, chasses d'eau économiques, etc.). Au siège d'Aéroports de Paris, de nouvelles robinetteries temporisées délivrent un débit de 6 litres/minute au lieu de 24 litres/minute ;
- optimisation de l'arrosage des espaces verts en évitant d'arroser en pleine journée d'été, diminuant ainsi l'évaporation de l'eau.

Consommation des matières premières et mesures d'améliorations

Aéroports de Paris étant principalement une société de service, l'enjeu de maîtrise de la consommation de matières premières et de réduction des matières premières est moindre face aux autres préoccupations environnementales.

Cependant, Aéroports de Paris veille à intégrer lors de l'achat de matières premières des critères environnementaux. Les efforts portent particulièrement sur l'utilisation de matières recyclées ou économes en matière première sans pour autant dégrader la qualité des aménagements.

La réutilisation est étudiée lors de la réalisation de chantiers de déconstruction de bâtiment.

La collecte de supports de badges usagés par exemple, mise en œuvre en 2011 a permis de récupérer une tonne de déchets plastique qui ont été recyclés en tuyaux. Cette pratique concluante donnera suite dans les années à venir à des projets de revalorisation.

Consommation énergétique et mesures d'améliorations

Aéroports de Paris a pour ambition de réduire de 12,5 % sa consommation d'énergie primaire interne par mètre carré de bâtiment entre 2009 et 2015, soit une amélioration de 2,2 % par an en moyenne de l'efficacité énergétique et d'atteindre 15 % minimum d'énergies renouvelables en 2015.

Pour atteindre ces objectifs, Aéroports de Paris déploie la norme ISO 50001 de management de l'énergie publiée en juin 2011. Aéroports de Paris se concentre sur l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables sur l'ensemble des plates-formes.

D'importants programmes d'économies d'énergie sont poursuivis en optimisant :

- l'éclairage, par le remplacement des systèmes d'éclairage classiques par des LED dans les aéroports et l'automatisation des lumières ;
- le confort intérieur des aéroports, par le contrôle et l'optimisation de la température dans les terminaux (chaud/froid) ; et
- l'utilisation de moteurs électriques performants pour les systèmes de tri-bagages.

Aéroports de Paris construit et réhabilite ses bâtiments sur la base de normes strictes limitant la consommation d'énergie primaire (RT 2012, BBC-Effinergie®, HQE®). Les principaux projets livrés en 2012 à Paris-Charles de Gaulle, le satellite 4, la gare de fret B3, l'immeuble de bureaux Altaï, satisfont aux normes de haute qualité environnementale HQE.

En termes de performance énergétique, le satellite 4 devrait au total consommer 30 % d'énergie en moins que la moyenne des aéroports existantes, le bâtiment de bureaux Altaï de 12 500 m² situé dans le quartier d'affaires de Roissy-CDG ne consommera lui, que 65 kWh/m²/an, ce qui le qualifiera pour le label BBC-Effinergie®.

Le recours aux énergies renouvelables

Le recours aux énergies renouvelables est une manière pour Aéroports de Paris de diminuer l'utilisation des ressources fossiles et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Plusieurs systèmes de production d'énergies renouvelables sont aujourd'hui en place, en construction ou en phase de test sur nos plates-formes. Mise en service début 2011, la centrale géothermique de Paris-Orly produira, à terme, 100 % de la chaleur nécessaire au chauffage des aérogares et du quartier d'affaires Cœur d'Orly et évitera l'émission de 9 000 tonnes de CO₂ par an. En 2012, Paris-Charles de Gaulle a mis en service un système de thermofrigopompe à haut rendement pour le chauffage et le refroidissement du futur satellite 4, ainsi qu'une centrale biomasse dont les premiers essais ont débuté en octobre 2012. Celle-ci devrait assurer 25 % des besoins en chaleur de la plate-forme et éviter l'émission de 18 000 tonnes de CO₂ par an.

Quelques installations font appel à l'énergie solaire. La toiture du restaurant interentreprises de Paris-Orly est équipée de panneaux solaires thermiques. D'une superficie de 72 m², ce système peut chauffer 4 000 litres d'eau et représente une économie annuelle d'électricité d'environ 30 000 kWh. Le long du chemin piétonnier reliant Orlytech à la gare du RER voisine, Aéroports de Paris a installé des lampadaires autonomes dotés d'un aérogénérateur et d'un panneau solaire photovoltaïque. Un chauffe-eau solaire thermodynamique a été mis en service à Paris-Le Bourget fin 2011 afin d'alimenter en eau chaude la caserne des pompiers.

Une ferme solaire devrait être livrée en 2013 à Paris-Charles de Gaulle et produira plus de 167 000 kWc, permettant d'éviter d'émettre plus de 7 tonnes de CO₂ par an.

Utilisation des sols et les mesures prises

En tant qu'aménageur, Aéroports de Paris veille au respect de l'équilibre de la diversité des vivants. La problématique de l'exploitation des sols est traitée conformément aux réglementations et aux engagements du développement durable définis par la loi du Grenelle 1 et 2. Un premier diagnostic a déjà été effectué sur l'état de la richesse en espèces végétales et animales vivant sur les territoires gérés par Aéroports de Paris. Un recensement des arbres implantés sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle a été réalisé en 2012 et sera suivi par d'autres recensements en 2013 (voir chapitre « Protection de la biodiversité »).

Changement climatique

Les rejets de gaz à effet de serre

En tant qu'exploitant de sites de combustion de plus de 20 MW, Aéroports de Paris est soumis à la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. Au titre du plan national d'allocation des quotas d'émission de gaz à effet de serre, les quotas annuels alloués à Aéroports de Paris sont de 181 239 tonnes pour la période de 2008 à 2012. A ce titre, les rejets de CO₂ font l'objet d'une surveillance stricte.

Les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont obtenu en octobre 2012 le niveau 3 d'optimisation, et l'aéroport de Paris-Le Bourget a obtenu le niveau 2 de l'*Airport Carbon Accreditation*, programme de certification mis en place par l'ACI Europe (*Airports Council International Europe*).

Cette accréditation dont tous les aspects sont vérifiés par un tiers reconnaît le calcul et les actions de diminution des émissions directes (niveau 2) mais aussi indirectes (niveau 3).

La lutte contre le changement climatique ne s'arrête pas uniquement à changer les modes de fonctionnements internes, elle concerne également les partenaires d'Aéroports de Paris sur l'ensemble des plates-formes aéroportuaires. Une série d'actions menées ensemble ont permis de réduire le temps de roulage, le nombre d'arrêts et la consommation de kérosène des avions. Sur les principales plates-formes, des prises d'alimentation 400 Hz aménagées pour les avions au poste de stationnement peuvent remplacer les groupes électrogènes diesel (GPU) ou le moteur thermique auxiliaire (APU) pour l'alimentation en électricité. En collaboration avec la DGAC et Air France, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle mène une autre action qui met en œuvre la gestion locale des départs (GLD). Issu du *Collaborative Decision Making*, cet outil informatique contribue à diminuer le temps de roulage d'un avion entre le moment où il quitte son poste de stationnement et son décollage. Cette optimisation du temps génère d'importantes économies de carburant et d'émissions de CO₂. La descente en continu permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée en réduisant la sollicitation des moteurs, et donc leur consommation.

Aéroports de Paris mène des actions de diminution de ses consommations d'énergie et de production d'énergies renouvelables (voir le chapitre intitulé « Le recours aux énergies renouvelables ») qui représente plus de 80 % de nos émissions de CO₂.

Le PDE, un plan d'aide à la mobilité

Pour aider les salariés à mieux gérer leur mobilité et réduire l'impact environnemental de leurs déplacements, Aéroports de Paris met en place un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) depuis 2005.

L'informatique à la rescousse

Afin de réduire les besoins de mobilité pendant la journée de travail, Aéroports de Paris a déployé un réseau de 33 salles de visioconférence et six espaces de bureaux en libre-service. Depuis 2010, nous avons installé plus de 1 200 postes informatiques équipés du système Lync, qui permet de communiquer par audio ou visioconférence et de partager en ligne des documents avec un ou plusieurs interlocuteurs. Notre site intranet comporte un onglet « Transports et déplacements » qui recense l'offre de transport public sur toutes les plates-formes.

Un plan d'action de trois ans

Pour accroître l'attractivité du PDE, nous avons élaboré, en 2010, un nouveau plan d'action de trois ans. Ce dernier vise à renforcer l'attractivité des transports en commun, à réduire les besoins en déplacement et à développer un usage raisonné de la voiture. Il propose aussi des solutions adaptées à la diversité de la demande. Onze actions ont été définies dont, notamment, la refonte du site intranet « Transports et déplacements », le renforcement des moyens de téléconférence, l'amélioration de l'offre de covoiturage ou la réflexion sur la prise en compte des modes de transports doux. Ce plan d'action sera revu en 2013.

Réduire l'empreinte carbone de notre flotte de véhicules

Aéroports de Paris prendra livraison, entre 2012 et 2015, d'environ 200 véhicules électriques et déploie les bornes de recharge appropriées.

Faciliter l'accès aux plates-formes

Aéroports de Paris travaille avec différentes entités en charge des transports en commun sur les plates-formes afin d'identifier des actions d'amélioration de la desserte.

L'adaptation aux changements climatiques

Aéroports de Paris dispose de mesures de prévention, de contrôle et de plans d'urgence pour la gestion des risques liés au changement climatique. Ces dispositions sont en grande partie jugées comme suffisantes pour gérer les risques liés au changement climatiques à l'horizon 2020.

Aéroports de Paris veille continuellement à ce que les autres risques puissent être gérés de façon appropriée. Les mesures d'adaptations identifiées grâce au management des risques s'appuient sur les actions en interaction avec la politique environnementale. Enfin, l'évaluation régulière des risques climatiques encourage Aéroports de Paris à remettre en cause sa stratégie d'adaptation. Dans un esprit d'amélioration continue, la Société étudie de nouvelles pratiques pour réagir convenablement face aux futurs risques de changement climatique.

Protection de la biodiversité

Aéroports de Paris dispose de plus de 6 000 hectares de territoires franciliens et est donc directement concerné par la protection de la biodiversité.

Aéroports de Paris a fait réaliser, en 2010, un diagnostic de l'état de la richesse en espèces végétales et animales vivant sur les territoires qu'elle gère. Dressés par des naturalistes, ces inventaires révèlent la grande diversité du patrimoine naturel de nos territoires.

En 2011, un groupe de travail transversal, associé à notre réseau phytosanitaire, a élaboré une politique thématique de préservation de la biodiversité intégrée à la politique environnementale et énergétique en 2012. Cette politique vise à intégrer la protection de la biodiversité dans la stratégie de l'entreprise, à améliorer ses connaissances internes, à restaurer ou préserver les habitats et les espèces remarquables et à renforcer la communication et les échanges.

Aéroports de Paris a signé, en 2010, l'accord-cadre relatif à l'usage professionnel des pesticides en zones non agricoles. Conclu dans le cadre du programme Éco-phyto du ministère de l'Agriculture, qui vise à diminuer l'utilisation de produits phytosanitaires d'ici à 2018, cet accord nous engage à respecter les pratiques alternatives d'entretien des espaces verts.

En mai 2011, Aéroports de Paris a signé un protocole d'accord avec le Conseil général de Seine-et-Marne portant notamment sur la biodiversité. Aux termes de cet accord triennal, nous échangerons des bonnes pratiques, des inventaires floristiques, faunistiques et de suivi des espèces.

Indicateurs environnementaux

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

Une note méthodologique du reporting social et environnemental se trouve en fin de chapitre.

	2012	2011
Consommation d'eau potable (en m³)	2 974 823	2 981 454
Paris-Charles de Gaulle	2 359 653	2 405 659
Paris-Orly	519 065	492 160
Paris-Le Bourget	96 105	83 635
Consommation gaz (en MWh PCS)	646 127	564 080
Paris-Charles de Gaulle	560 248	485 476
Paris-Orly	63 379	57 799
Paris-Le Bourget	22 500	20 805
Consommation électrique (en MWh)	478 168	457 726
Paris-Charles de Gaulle	338 112	328 970
Paris-Orly	111 319	100 026
Paris-Le Bourget	28 737	28 730
Production thermique (en MWh)	420 105	374 950
Paris-Charles de Gaulle	287 968	259 168
Paris-Orly	113 473	102 531
Paris-Le Bourget	18 664	13 251
Production frigorifique (en MWh)	138 673	138 297
Paris-Charles de Gaulle	118 541	118 135
Paris-Orly	19 277	20 162
Paris-Le Bourget	855	NC 1
Émissions de CO₂ des centrales ⁽¹⁾ (en tonnes)	123 818	107 875
Paris-Charles de Gaulle	107 913	93 318
Paris-Orly	11 743	10 708
Paris-Le Bourget	4 162	3 849
Volume Global des Déchets Industriels Banals collectés (en tonnes)	43 315	47 296
Paris-Charles de Gaulle	34 761	35 386
Paris-Orly	7 048	10 548
Paris-Le Bourget	1 506	1 362
Taux de valorisation interne ADP des DIB		
Recyclés	23,90 %	21,70 %
Incinérés	68,18 %	74,70 %
Enfouis	7,92 %	3,60 %
Aide à l'insonorisation des riverains		
Nombre de dossiers traités	2 679	2 850
Paris-Charles de Gaulle	1 445	1 578
Paris-Orly	1 204	1 272
Paris-Le Bourget	30	NC 2
Montants dépensés (en M€)	54,01	40,2
Paris-Charles de Gaulle	32,76	21,2
Paris-Orly	20,8	19
Paris-Le Bourget	0,45	NC 2

(1) Volume vérifié par APAVE.

NC 1 : la production de froid a débuté en 2012.

NC 2 : non soumis à un Plan d'exposition au bruit en 2011 : début en 2012.

➔ INFORMATIONS SOCIÉTALES

Impact territorial, économique et social de l'activité de la Société

Notre stratégie d'aide et de coopération s'établit autour de 4 axes :

- attractivité et promotion des territoires ;
- partenariats pour l'accès des riverains aux métiers aéroportuaires ;
- mécénat et soutien aux projets associatifs ;
- qualité de vie des salariés des aéroports.

Développement économique et social autour des plates-formes

Dans le cadre de sa politique de développement durable, Aéroports de Paris promeut la coopération économique et sociale avec les collectivités locales pour que le territoire bénéficie de sa croissance et entretient par ailleurs un dialogue suivi avec les riverains au travers de nombreux partenariats et outils.

Emploi

Les emplois dans les environs de nos plates-formes se caractérisent par une grande flexibilité et un besoin de connaissances spécifiques aux métiers aéroportuaires. Ces emplois restent insuffisamment pourvus par les populations riveraines parmi lesquelles le taux de chômage demeure élevé. Aéroports de Paris investit, depuis quinze ans, dans des dispositifs favorisant l'insertion, l'employabilité et le maintien dans l'emploi, aux côtés de nos partenaires économiques. Avec la création d'AERO Compétences, en 2011, le Groupe a pu élargir le champ d'action de l'entreprise.

Chaque année, des séminaires « Découverte des métiers aéroportuaires » sont organisés principalement destinés aux jeunes demandeurs d'emploi. Les participants rencontrent les entreprises des plates-formes et suivent un atelier de validation de préprojet professionnel.

Plus de 117 000 personnes travaillent sur les plates-formes aéroportuaires, dont 87 000 pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, parmi lesquelles près de 50 % sont originaires des trois départements riverains. On estime à plus de 340 000 le nombre total d'emplois (emplois directs, indirects, induits et catalytiques) générés par les plates-formes, soit plus de 8 % de l'emploi salarié francilien.

Aéroports de Paris s'appuie également sur deux structures partenariales à Paris-Charles de Gaulle pour accompagner les jeunes entreprises ou en soutenir l'implantation sur nos territoires d'ancrage : une pépinière et un centre de ressources territorial.

Pour épauler les PME, l'entreprise signe et renouvelle régulièrement des conventions avec les organismes consulaires ou d'aide aux entreprises. Depuis 2009, elle accueille également une antenne de Coopactive, coopérative d'activité et d'emploi pour les auto-entrepreneurs.

La Fondation Aéroports de Paris

Aéroports de Paris a développé le mécénat avec la création de la Fondation Aéroports de Paris, en 2003, et encourage le bénévolat. Le mécénat revêt trois formes : en financier, en nature, en compétences. Un comité des subventions statue sur les montants annuels et la nature des contributions de nos différentes directions, ainsi que sur la dotation annuelle de la Fondation. Ce comité est présidé par le Directeur général adjoint aménagement et développement d'Aéroports de Paris. Son secrétariat est assuré par la direction de l'Environnement et du Développement durable.

La Fondation Aéroports de Paris cofinance des projets d'initiative locale en faveur des populations les plus fragilisées dans l'environnement des plates-formes aéroportuaires.

Placée sous l'égide de la Fondation de France, elle intervient financièrement dans le domaine des solidarités de proximité. Son comité exécutif, présidé par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris, a défini trois domaines d'action prioritaires : l'insertion et la formation, la citoyenneté et la lutte contre l'exclusion, le handicap et la santé. En moyenne, chaque projet reçoit une subvention de 10 000 euros. En 2012, la Fondation a participé activement à la lutte contre le décrochage scolaire dans les collèges de l'est du Val d'Oise.

Dialogues et partenariats : relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la Société

Aéroports de Paris exerce sa responsabilité sociale en engageant des partenariats avec les acteurs socio-économiques des grands bassins aéroportuaires, avec les représentants politiques, consulaires ou associatifs, et avec les services de l'État.

Pour répondre au mieux aux attentes de parties prenantes multiples, elle a créé, au sein de sa Direction de l'environnement et du développement durable, deux délégations territoriales : l'une pour Paris-Orly et l'autre pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget. L'entreprise agit également au travers de structures partenariales consacrées à l'emploi et au développement du tissu économique. Des outils de communication sont mis en place avec nos parties prenantes.

Sous-traitance et fournisseurs

Politique d'achat durable

Un Code de déontologie achats, annexé au règlement intérieur d'Aéroports de Paris, établit les règles d'éthique vis-à-vis des fournisseurs et prestataires. Ce code est diffusé aux salariés sous forme de guide et joint en annexe aux contrats passés avec les fournisseurs et prestataires. En 2012, la direction des Achats a mis à jour sa politique en matière d'achats officialisant la prise en compte de la Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE) dans ceux-ci et a aussi signé le Pacte PME favorisant les entreprises innovantes.

Marchés protégés et marchés d'insertion

En 2012, conformément à ses engagements, Aéroports de Paris a accru ses achats auprès des entreprises adaptées et du secteur protégé. Le montant alloué à ces achats a été de 310 milles euros en 2012. Ce secteur est de plus en plus intégré dans les consultations d'entreprises et il est envisagé de lui réserver des marchés ou des lots. Une convention a été signée en 2010, avec l'Union nationale des entreprises adaptées (Unea), pour aider la direction des Achats à sélectionner les entreprises susceptibles de devenir fournisseurs. Une liste de dix filières d'activité, dressée par l'Unea, a été diffusée dans les services. Aéroports de Paris étudie également la possibilité d'inclure des clauses d'insertion sociale dans ses marchés de travaux et de maintenance.

Sensibilisation des sociétés de sous-traitance aux questions de Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE)

La Direction des Ressources Humaines a défini et déploie des dispositifs suivants :

- participation au référencement et à la sélection des candidatures dans le cas d'appels d'offres par la mise en place de critères sociaux évaluant la qualité des relations sociales, de la gestion de l'emploi et des compétences, du respect de la politique de non-discrimination, de la réglementation en matière de santé et sécurité au travail ;
- accompagnement des managers sur le suivi et la gestion faite des marchés pour favoriser le dialogue et permettre une meilleure compréhension des attentes respectives ;
- identification des risques inhérents à certains marchés pour mieux les anticiper et les gérer.

Loyauté des pratiques

Lutte contre la corruption

Engagé depuis 2008, le partenariat d'Aéroports de Paris avec l'ONG Transparence International France a été reconduit, le 11 février 2011, pour les années 2011 et 2012, et étendu à Aéroports de Paris Management, ADPI, Alyzia Holding et Hub télécom. Il porte sur la déontologie et la prévention des risques de corruption. Pour la société Aéroports de Paris, trois actions ont marqué l'exercice 2012, en particulier en matière de prévention de la fraude :

- le rappel par le Président-Directeur général de son engagement et de celui d'Aéroports de Paris dans ce domaine par une note adressée à tous les managers en septembre 2012, et sa demande que chacun d'entre eux manifeste par écrit auprès du référent éthique son engagement personnel à diffuser les règles de déontologie auprès des personnels placés sous sa responsabilité, à s'assurer que ces derniers en ont compris la teneur et les respectent au quotidien ;
- l'élaboration d'un programme triennal 2012-2014, dans la lignée du plan 2009-2011, pour renforcer les mesures de prévention, de détection et de traitement de la fraude ;

- la nomination d'un référent éthique, en la personne du Directeur de l'audit et du contrôle interne, chargé de la mise en œuvre et de l'animation du dispositif fraude, et la création d'un comité de traitement de la fraude.

Concernant l'extension du partenariat aux filiales, ADPI et Hub télécom ont déjà validé un plan d'actions. Aéroports de Paris Management a validé son plan d'actions en 2012. Une présentation sur le thème « Protection des salariés à l'international et lutte contre la corruption » a été réalisée à la convention-cadres des expatriés qui s'est tenue en mars 2012 à Paris.

Mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs

Aéroports de Paris étant un point de connexion international, le risque lié au terrorisme, aux catastrophes sanitaires mondiales (épidémies), aux accidents aéronautiques ou encore aux phénomènes naturels ne sont pas écartés de la stratégie de l'entreprise.

Aéroports de Paris assure la sécurité des utilisateurs des plates-formes et supervise les activités de sûreté aéroportuaire de ses plates-formes, sous le contrôle de l'État, et met en application les mesures relatives au Plan Vigipirate. Dans le cadre de son statut d'OIV (Opérateur d'Importance Vitale), Aéroports de Paris établit les Plans Particuliers de Protection (PPP) en application du Plan de Sécurité Opérateur (PSO).

Côté piste, Aéroports de Paris assure la sécurité aéroportuaire qui porte sur les dispositions de nature à assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs. Ces dispositions intègrent notamment les normes relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) et celles relatives à la prévention du péril animalier. La DGAC contrôle et surveille systématiquement l'ensemble des activités dans ce domaine, notamment toute évolution significative des infrastructures et des procédures opérationnelles, et délivre un certificat de sécurité aéroportuaire à tout exploitant d'aérodrome démontrant que les dispositions mentionnées ci-dessus ont été prises.

La sécurité incendie des installations est évaluée régulièrement par les services de l'état dans le cadre de l'application de la réglementation « Établissement Recevant du Public » (ERP) et des exercices de secours sur nos principales installations, y compris les ICPE, sont périodiquement réalisés.

La liaison d'Aéroports de Paris avec l'international apporte également un risque lié aux risques d'épidémies. Pour limiter ce phénomène, un plan pandémie a été élaboré par les services de secours médicaux d'Aéroports de Paris.

Autres actions engagées en faveur des droits de l'homme

Signataire du Pacte Mondial depuis 2003, Aéroports de Paris soutient et promeut ses engagements dans le respect des droits de l'homme à l'international. Concrètement, ses engagements font l'objet d'accords, de contrats et d'autoévaluation RSE avec ses fournisseurs et prestataires dans le respect des droits humains.

➔ LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE (RSE) D'AÉROPORTS DE PARIS

Mesure de la performance et amélioration continue

La responsabilité sociétale de l'entreprise constitue la déclinaison des principes du développement durable à l'échelle de l'entreprise. Aéroports de Paris exerce cette responsabilité vis-à-vis de ses parties prenantes notamment ses salariés, ses clients ou ses fournisseurs à travers une politique s'appuyant sur la réduction des impacts environnementaux de ses activités, des programmes de coopération économique et sociale avec ses territoires d'emprise, dans un souci de responsabilité sociale.

Afin de démontrer son engagement, Aéroports de Paris s'est fixé comme objectif de devenir, d'ici 2015, la référence européenne dans le domaine aéroportuaire en matière de développement durable et de responsabilité sociétale, grâce notamment à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La performance en matière de développement durable ou responsabilité sociétale est évaluée par une agence de notation extra-financière indépendante, VIGEO⁽¹⁾. La notation extra-financière était annuelle depuis 2005 avec une alternance de notation complète et de notation partielle. Une notation complète d'Aéroports de Paris portant sur les domaines du gouvernement d'entreprise, de l'environnement et de l'engagement sociétal, des ressources humaines, des droits humains et des comportements sur les marchés a été effectuée en 2010, associée à une notation des filiales (la performance du Groupe avait été jugée probante i.e. niveau 3). Depuis 2010, cet exercice est réalisé une année sur deux, cette périodicité permettant de tenir compte des délais nécessaires à l'accomplissement de certains plans d'action. En 2012, le périmètre de la notation extra-financière couvre la maison mère, ADPI, ADPM et Hub télécom. Les résultats pour le Groupe montrent une progression de 7 points, permettant de passer de la note 3 à 3+. Les scores d'Aéroports de Paris et de chacune des filiales notées sont en progression : Aéroports de

Paris enregistre un score en hausse sur tous les domaines et, bien qu'elles soient en retrait par rapport à la société mère, les filiales connaissent toutes des performances assorties de tendances positives.

Rapport de Responsabilité sociétale d'entreprise

Tous les ans, Aéroports de Paris rend compte de ses activités de développement durable dans son rapport Responsabilité sociétale d'entreprise, établi selon les lignes directrices de la GRI (*Global Reporting Initiative*) et disponible sur son site Internet. Parallèlement, la Direction de l'environnement et du développement durable mène sa politique en suivant les lignes directrices de la norme ISO 26000 comme futur référentiel de la performance en matière de RSE.

Actions des filiales en matière de développement durable

En 2009, un réseau rassemblant le responsable du développement durable de chacune des filiales et la Direction de l'environnement et du développement durable d'Aéroports de Paris a été créé. Un exercice d'audit de notation extra-financière a eu lieu en 2010 pour les quatre principales filiales (ADPI, Aéroports de Paris Management, Alyzia et Hub télécom). Chaque filiale, prenant en compte les axes d'amélioration issus de l'audit de notation, a ainsi défini et mis à jour en 2011 son plan d'actions en matière de développement durable. Celui-ci porte sur l'environnement, les ressources humaines et les règles applicables en matière de passation des marchés et est fondé sur la déclinaison de la politique d'Aéroports de Paris à la filiale concernée. En 2012, Hub télécom, ADPI et Aéroports de Paris Management ont fait l'objet à nouveau d'une notation extra-financière : les performances sont pour chacune assorties de tendances positives.

(1) Informations concernant le référentiel consultable sur le site officiel www.vigeo.com.

→ NOTE MÉTHODOLOGIQUE DU REPORTING SOCIAL, SOCIÉTAL ET ENVIRONNEMENTAL

La démarche de reporting social sociétal et environnemental du groupe Aéroports de Paris repose sur :

- le système de reporting prévu par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du Code de commerce français ;
- et les principes de transparence de la *Global Reporting Initiative* (GRI 3.1), référentiel international en termes de reporting développement durable en cohérence avec la norme ISO 26000 relative à la responsabilité sociétale des organisations.

La période de reporting 2012 est fondée sur une année calendaire (du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012) pour assurer une cohérence avec la réglementation française et le bilan social des sociétés françaises.

Périmètre

Le périmètre du reporting a pour objectif d'être représentatif des activités significatives du Groupe.

Domaine social

Le reporting social d'Aéroports de Paris est réalisé, depuis 2006, selon les exigences du Code de Commerce, et prend comme base les effectifs inscrits et rémunérés au cours de l'année civile et exprimés en équivalent temps plein. Le périmètre des effectifs couvre Aéroports de Paris SA et les sociétés (contrôlées) du groupe porteuses de personnel et des filiales détenues à 50 % ou plus consolidées par intégration globale : ADPI, ADPM, Alyzia Sûreté et Hub télécom.

Certains indicateurs et données ne portent que sur le périmètre d'Aéroports de Paris SA.

Domaine environnemental

Le reporting environnemental et sociétal est réalisé sur le périmètre des activités d'Aéroports de Paris SA, le périmètre est précisé pour chaque indicateur dans le tableau des indicateurs sociaux du rapport de gestion.

Ces règles de consolidation s'appliquent à tous les indicateurs du reporting environnemental et sociétal.

Variation de périmètre

Les variations de périmètre sont prises en compte à la date de leur mise en service effective. Toutefois, il est toléré que des acquisitions, cessions, créations ou gains de contrats soient pris en compte uniquement après une pleine année d'exploitation selon l'activité exercée.

- Périmètre social : la mise à jour du périmètre s'effectue en année N.
- Périmètre environnemental : la mise à jour du périmètre s'effectue en année N + 1.

Lorsque les données sont jugées pertinentes, la consolidation peut être effectuée selon le nouveau périmètre pour les années antérieures afin de faciliter les comparaisons (*pro forma*).

Aucune variation de périmètre n'a eu lieu entre le reporting de 2011 et 2012.

Méthodologie de reporting

La collecte, les méthodes de calculs et de consolidations sont définies dans des procédures rassemblées dans nos protocoles de reporting social et environnemental. La diffusion de ces protocoles est réalisée auprès des personnes impliquées à tous niveaux dans l'élaboration du reporting.

Pertinence et choix des indicateurs

Les indicateurs publiés par Aéroports de Paris visent à rendre compte des résultats annuels en matière de responsabilité sociétale du Groupe en toute transparence. Le choix des indicateurs s'effectue au regard des impacts sociaux, environnementaux et sociétaux de l'activité des sociétés du Groupe et des risques associés aux enjeux stratégiques d'entreprises.

Les données choisies reposent sur un socle commun répondant :

- aux engagements et à la politique de responsabilité sociétale d'Aéroports de Paris ;
- aux obligations réglementaires fixées par le gouvernement français ;
- aux performances et impacts du Groupe relatifs aux principaux enjeux.

Les **indicateurs sociaux** publiés par Aéroport de Paris se basent sur trois niveaux d'indicateurs :

- les thématiques de l'article R. 225-105-1 du Code de commerce français ;
- les indicateurs du bilan social tels que prévus par la législation française ;
- les indicateurs spécifiques de la politique des ressources humaines du Groupe. La complémentarité de ces trois niveaux d'indicateurs permet de mesurer les résultats de la politique de ressources humaines et les engagements du Groupe en matière sociale.

Les **indicateurs environnementaux** se fondent en cohérence avec les thématiques de l'article R. 225-105-1 du Code de commerce français et comportent cinq familles :

- la préservation des ressources et les consommations : énergie, eau et matières premières ;
- les pollutions et la gestion des déchets ;
- les changements climatiques et l'adaptation ;
- les certifications et les projets labellisés ;
- la formation et la sensibilisation à l'environnement ;
- les dépenses pour prévenir les conséquences de l'activité sur l'environnement.

Le choix des indicateurs a été réalisé selon une approche pertinente permettant la comparabilité et la compréhension avec les enjeux réels du Groupe pour l'environnement.

Limites méthodologiques et spécificités

Les méthodologies utilisées pour certains indicateurs sociaux et environnementaux peuvent présenter des limites du fait :

- de la variation des corps de métiers entre Aéroports de Paris SA et les filiales ;
- des particularités des lois sociales de certains pays ;
- de la variation du périmètre d'activité d'une année sur l'autre ;
- de la difficulté de récupérer de l'information en cas de sous-traitance et/ou de société en participation avec des partenaires extérieurs ;
- des modalités de collecte et de saisie de ces informations ;
- de la disponibilité des données durant l'exercice de reporting.

Le rapport de gestion 2012 fait état des données connues par le Groupe à la date de fin d'exercice. Ces données pourraient toutefois faire l'objet de corrections au cours de l'année suivante, si une anomalie significative était avérée et sous réserve d'une justification détaillée.

Il est à noter que les données publiées dans le rapport de gestion 2011 du groupe Aéroports de Paris n'ont fait l'objet d'aucune correction au cours de l'exercice 2011.

Pour les indicateurs déchets :

- une partie des déchets de chantier est prise en compte par les prestataires chargés de la construction et n'est pas comptabilisée dans le volume total de DIB collecté ;
- le taux de valorisation des DIB est calculé comme la part de déchets dont le traitement est une valorisation matière pour les déchets suivants : déchets générés en interne y compris les déchets générés en aérogare (passagers, commerces).

Consolidation et contrôle interne

Chaque entité est responsable des données qu'elle fournit, tout comme la direction en charge de la consolidation de l'indicateur publié :

- les données **sociales** sont collectées par la direction des Ressources Humaines. La source principale en est le Système d'Information des Ressources Humaines alimenté par l'application de gestion SAP-HR. Les autres systèmes utilisés sont SAP FI – comptes sociaux et comptes consolidés et les applications spécifiques à la sécurité du travail.

Le contrôle et la consolidation de ces données sont réalisés en deux phases :

- première phase : chaque entité (Aéroports de Paris SA et filiales) consolide les données de son périmètre. Lors des consolidations, des contrôles de cohérence sur les données sont effectués. Les données consolidées et contrôlées au niveau entité sont ensuite mises à la disposition de la DRH Groupe,
- deuxième phase : la DRH du Groupe consolide les données sur l'intégralité du périmètre et veille à leur cohérence ;
- les données **environnementales** sont collectées, contrôlées, consolidées et validées au niveau de chaque direction d'aéroport par le responsable environnement. Elles sont ensuite consolidées par la direction du Développement durable. Lors des consolidations, des contrôles de cohérence sur les données sont effectués. Des comparaisons avec les résultats des années précédentes sont effectuées. Les écarts jugés significatifs font l'objet d'une analyse et d'un traitement approfondi.

Les données les plus sensibles et les plus pertinentes font l'objet de contrôle interne et de surveillance en comité exécutif pour d'éventuelles prises de décisions.

Tout écart à ces méthodes est explicité au sein du protocole de reporting et lors de l'exercice de reporting.

Contrôles externes

En 2012, la vérification a été menée au niveau du Groupe par KPMG sur une sélection d'indicateurs sociaux et environnementaux.

Des indicateurs tels que les émissions de CO₂ des centrales de production d'énergie font l'objet d'une vérification annuelle par des tiers extérieurs (APAVE en 2012).



PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ	129
Répartition du capital	129
Actionnariat du personnel	130
CHANGEMENT DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ	130
PACTES D'ACTIONNAIRES	130
Alliance avec Schiphol Group	130
Pacte d'actionnaires entre l'État français et le Fonds stratégique d'investissement	131

→ ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ

En application de l'article L. 6323-1 du Code des transports, l'État français doit détenir la majorité du capital. Au 31 décembre 2012, il détient 54,5 % du capital et des droits de vote de la Société. La Société estime qu'il n'y a pas de risque que le contrôle par l'État soit exercé de manière abusive. Il n'existe pas de titre non représentatif du capital.

Aéroports de Paris a procédé à l'identification de ses actionnaires par la réalisation d'un TPI (titres au porteur identifiable) au 31 décembre 2012 sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 20 000 actions, actionnaires détenant un minimum de 500 actions. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 94,0 % du capital a été identifié. Le TPI a identifié 290 investisseurs institutionnels.

Répartition du capital

Actionnaires	Au 31.12.2012		Au 31.12.2011	
	% du capital et des droits de vote	Nombre d'actions ⁽¹⁾	% du capital et des droits de vote	Nombre d'actions
État français	54,5 %	53 971 000	52,1 %	51 591 100
Schiphol Group	8,0 %	7 916 800	8,0 %	7 916 800
Fonds stratégique d'investissement	5,6 %	5 537 000	8,0 %	7 916 800
Institutionnels français	12,6 %	12 417 800	12,0 %	11 850 900
Institutionnels non-résidents	11,0 %	10 866 400	11,4 %	11 301 900
Actionnaires individuels et non identifiés	6,6 %	6 552 900	6,9 %	6 788 700
Salariés ⁽²⁾	1,7 %	1 668 700	1,6 %	1 594 400
Autodétention ⁽³⁾	0,0 %	30 000	0,0 %	-
TOTAL	100 %	98 960 600	100 %	98 960 600

(1) Arrondi à la centaine d'actions près.

(2) Comprend les actions détenues par les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales au travers du fond commun de placement en entreprise Aéroports du PEG d'Aéroports de Paris.

(3) Dans le cadre du programme de rachat d'actions. Ces actions sont privées de droit de vote.

Les franchissements des seuils légaux dont la Société a été informée depuis son introduction en bourse en juin 2006 sont les suivants :

- franchissement à la baisse par l'État français du seuil légal des deux tiers du capital et des droits de vote le 1^{er} décembre 2008, la détention de l'État étant de 60,4 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par Schiphol Group du seuil légal de 5 % du capital et des droits de vote le 1^{er} décembre 2008, la détention de Schiphol Group étant de 8 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par la Caisse des Dépôts et Consignations du seuil légal de 5 % du capital le 15 juillet 2009, la détention directe et indirecte de la Caisse des Dépôts et Consignations étant de 8,63 % à l'issue de ce franchissement ;
- franchissement à la hausse par l'État français et le Fonds stratégique d'investissement (FSI), agissant de concert, des seuils légaux de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 33,3 % et 50 % du capital et des droits de vote le 25 novembre 2009, la détention de l'État français et du FSI étant de 60,13 % à l'issue de ces franchissements.

Voir le chapitre 16 « Fonctionnement des organes d'administration et de gestion de la Société » pour ce qui concerne les mesures en matière de

contrôle de l'actionnaire majoritaire. Voir le paragraphe du chapitre 21 « Droits attachés aux actions » pour ce qui concerne les droits de vote des actionnaires.

Actionnariat du personnel

Un fonds commun de placement d'entreprise (FCPE), le FCPE Aéroports, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises par les ayants droit relevant des sociétés adhérentes du Plan d'Épargne Groupe (PEG). Le conseil de surveillance de ce FCPE Aéroports est composé de 6 salariés représentant les porteurs de parts, eux-mêmes porteurs de parts, et de 6 représentants d'Aéroports de Paris et des sociétés ayant adhéré au PEG. Les représentants des salariés porteurs de parts sont élus par les porteurs de parts, le conseil de surveillance comportant au moins un porteur de parts de chaque compartiment. Le conseil de surveillance exerce notamment le droit de vote attaché aux titres compris dans le fonds et à cet égard désigne un ou plusieurs mandataires pour représenter le fonds aux assemblées générales de la Société.

➔ CHANGEMENT DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ

À la connaissance de la Société, il n'existe aucun accord dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de la Société. L'article L. 6323-1, alinéa 2, du Code des transports dispose que la majorité du capital de la Société est détenue par l'État et, aux termes

de l'article 7 des statuts de la Société, « les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'État la majorité du capital social ».

➔ PACTES D'ACTIONNAIRES

Alliance avec Schiphol Group

Dans le cadre de la mise en place d'un accord de coopération industrielle, conclu le 14 novembre 2008 et d'une durée de 12 ans à compter du 1^{er} décembre 2008, entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (« l'Accord de coopération »), prévoyant des participations croisées entre Aéroports de Paris et Schiphol Group, deux accords ont été conclus : un pacte d'actionnaires concernant Aéroports de Paris, conclu entre l'État français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris et un accord de sortie (« *Exit Agreement* ») conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group.

Inaliénabilité des actions (« *lock up* »)

Schiphol Group s'est engagée à ne pas transférer la propriété des actions qu'elle détient dans Aéroports de Paris pendant toute la durée de l'accord de coopération sauf dans certains cas limités, la durée de l'inaliénabilité ne pouvant, sauf circonstances exceptionnelles, être inférieure à deux ans.

Droit de première offre d'Aéroports de Paris/droits de préemption de l'État et d'Aéroports de Paris

Aéroports de Paris dispose, après résiliation de l'accord de coopération, d'un droit de première offre pendant une période de temps limitée à compter de la résiliation de l'accord de coopération, lui permettant de faire une offre à Schiphol Group sur les titres qu'elle détient dans Aéroports de Paris ou désigner un tiers qui fera une offre sur les titres Aéroports de Paris. En l'absence d'exercice par Aéroports de Paris de son droit de première offre, ou si Schiphol Group n'accepte pas son offre d'acquisition, Schiphol Group aura le droit de céder ses actions Aéroports de Paris soit sur le marché, soit à une ou plusieurs personnes identifiées, étant précisé que l'État et Aéroports de Paris auront alors un droit de préemption. Le droit de préemption de l'État doit être exercé dans un délai fixé entre les parties et prévaut sur le droit de préemption d'Aéroports de Paris.

Droit de veto de l'État et d'Aéroports de Paris

Dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions Aéroports de Paris détenues par Schiphol Group, l'État et Aéroports de Paris disposent d'un droit de veto pour s'opposer à cette cession, pouvant être exercé une fois par projet de cession et dans un délai convenu entre les parties.

Engagement de maintien du niveau des participations (« standstill »)

Sauf pour certains cas visant à permettre que Schiphol Group puisse ne pas être dilué dans le capital d'Aéroports de Paris, Schiphol Group et ses affiliés ne peuvent augmenter leur participation dans Aéroports de Paris sans l'accord préalable de l'État et ne peuvent agir de concert avec des tiers.

Droit de cession forcée de l'État

L'État dispose d'un droit de cession forcée des actions Aéroports de Paris détenues par Schiphol Group, exerçable, dans un délai convenu entre les parties, en cas de cession par l'État d'actions ADP conduisant le tiers acquéreur à devoir lancer une offre publique ou une garantie de cours sur toutes les actions Aéroports de Paris. Le prix d'acquisition des actions Aéroports de Paris détenues par Schiphol Group sera le prix par action payé par le tiers acquéreur à l'État ou le prix de l'offre publique ou de la garantie de cours, si celui-ci est plus élevé. Si tout ou partie de la contrepartie payée par le tiers acquéreur n'est pas en numéraire, cette contrepartie sera évaluée à sa valeur de marché et, en cas de désaccord entre Schiphol Group et l'État, une procédure d'expertise sera mise en œuvre pour déterminer cette valeur de marché selon le mécanisme prévu dans le pacte d'actionnaires.

Terme et causes de résiliation des accords

Le pacte d'actionnaires est conclu dans le cadre et pour la durée de l'Accord de coopération, soit une durée de 12 ans, éventuellement prorogable. Il prendra fin en cas de résiliation de l'Accord de coopération en cas de survenance d'une des « causes de résiliation » listées ci-après après avoir donné effet aux stipulations régissant la cession de la participation de Schiphol Group dans Aéroports de Paris. Ainsi, en cas de survenance d'une des « causes de résiliation » suivantes, Aéroports de Paris et/ou Schiphol Group peuvent mettre en œuvre les stipulations de l'*Exit Agreement* :

- le changement de contrôle soit de Schiphol Group soit d'Aéroports de Paris ;
- l'admission aux négociations sur un marché réglementé de Schiphol Group ;
- la perte par Aéroports de Paris ou par Schiphol Group de leur droit d'exploiter certains aéroports ;
- un manquement important soit par Schiphol Group soit par Aéroports de Paris à leurs obligations au titre des pactes d'actionnaires ;
- liquidation, faillite, redressement judiciaire (ou procédure analogue) d'Aéroports de Paris ou de Schiphol Group ;
- une violation significative de l'Accord de coopération soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group ;
- un différend permanent et/ou une situation de blocage permanente entre Aéroports de Paris et Schiphol Group ;
- l'exercice par l'État de son droit de sortie forcée tel que prévu dans le pacte d'actionnaires ;

- la sortie conjointe ou la sortie forcée d'Aéroports de Paris du capital de Schiphol Group tel que prévu dans le pacte d'actionnaires Schiphol Group ;
- la dilution excessive de Schiphol Group ; ou
- la conclusion soit par Aéroports de Paris soit par Schiphol Group d'une coopération industrielle avec une société aéroportuaire européenne ayant substantiellement les mêmes objectifs que ceux décrits dans l'Accord de coopération et qui met significativement en cause l'atteinte des objectifs prévus par cet Accord de coopération.

Pacte d'actionnaires concernant Schiphol Group

Dans le cadre de l'Accord de coopération, Aéroports de Paris, Schiphol Group, l'État hollandais, la ville d'Amsterdam et la ville de Rotterdam ont conclu un pacte d'actionnaires concernant Schiphol Group. Des termes et conditions de ce pacte sont similaires à ceux du pacte d'actionnaires concernant Aéroports de Paris décrit ci-avant.

Principes généraux de la sortie

Les sorties mutuelles du capital d'Aéroports de Paris et Schiphol Group seront réalisées de manière conjointe dans une durée maximale de 18 mois après la survenance d'une des causes de sortie décrites ci-avant. Schiphol Group procédera en premier à la cession de la participation des actions ADP qu'elle détient, et conservera, si Aéroports de Paris et Schiphol Group le jugent utile, le produit de cession dans un compte de séquestre, garantissant le paiement du prix de cession des actions Schiphol Group détenues par Aéroports de Paris. Enfin, en cas de non-cession des titres Aéroports de Paris détenus par Schiphol Group au terme de la période de 18 mois (pouvant dans certains cas être portée à 24 mois), Aéroports de Paris pourra exercer, avec faculté de substitution, une option d'achat sur ses propres titres détenus par Schiphol Group dans des conditions contractuelles convenues entre les parties (formule de calcul de prix à partir d'une moyenne de cours de bourse).

Absence d'action de concert entre l'État et Schiphol Group

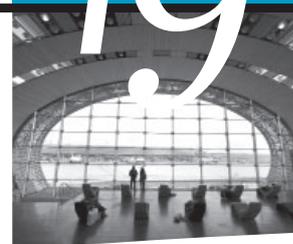
L'État et Schiphol Group ont indiqué qu'ils n'agissent pas et qu'ils n'entendent pas agir de concert vis-à-vis d'Aéroports de Paris.

Pacte d'actionnaires entre l'État français et le Fonds stratégique d'investissement

Le 25 novembre 2009, le FSI et l'État français ont conclu un pacte d'actionnaires constitutif d'une action de concert conclu pour une durée de deux ans. Il est tacitement reconduit par périodes de deux ans en l'absence de résiliation par l'une des deux parties donnée au plus tard deux mois avant l'échéance en cours.

Ce pacte prévoit deux cas de concertation :

- sur le vote des résolutions en assemblée générale des actionnaires de la Société : les parties s'engagent à échanger les points de vue respectifs et rechercher si possible une position commune sur les résolutions, sans toutefois que les parties ne soient tenues d'y parvenir ;
- en cas de projets d'opérations sur titres, le dispositif comprend (i) une obligation générale d'information préalable entre les parties au pacte pour toute opération portant sur les actions ou droits de vote de la Société et (ii) une obligation de concertation préalable en cas de projet de cession par les parties susceptibles d'intervenir à des échéances rapprochées.



OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS

RELATIONS AVEC L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES	132
Contrôle économique et financier	132
Cour des comptes	132
Inspection générale des finances	132
Conseil général de l'environnement et du développement durable	132
RELATIONS AVEC DES APPARENTÉS	133

➔ RELATIONS AVEC L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris une tutelle au titre de son statut d'entreprise publique et au titre de ses activités, notamment de service public. Ce dernier aspect des relations entre Aéroports de Paris et les autorités administratives est décrit au chapitre 6 « Environnement législatif et réglementaire ».

Contrôle économique et financier

L'article 3 du décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'État sur les entreprises nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social définit les modalités de contrôle de l'État sur les éléments de rémunération des mandataires sociaux ; les autres dispositions de ce décret ne sont pas applicables à Aéroports de Paris.

Par ailleurs, le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 modifié relatif au contrôle économique et financier de l'État est applicable à la Société.

Cour des comptes

Outre le contrôle exercé par les deux Commissaires aux comptes, les comptes et la gestion de la Société et, le cas échéant, ceux de ses filiales majoritaires directes relèvent du contrôle de la Cour des comptes conformément aux articles L. 133-1 et L. 133-2 du Code des juridictions financières. Ainsi, après vérification des comptes, la Cour des comptes peut également demander communication de tous documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission de contrôle, et entendre toute personne de son choix.

Inspection générale des finances

Le décret-loi du 30 octobre 1935 organisant le contrôle de l'État sur les sociétés, syndicats et associations ou entreprises de toute nature ayant fait appel au concours financier de l'État, permet au ministre chargé de l'économie de soumettre Aéroports de Paris aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Conseil général de l'environnement et du développement durable

En application du décret n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, le Conseil général de l'environnement et du développement durable peut effectuer les études et enquêtes prescrites par le ministre chargé de l'équipement.

➔ RELATIONS AVEC DES APPARENTÉS

Aéroports de Paris a conclu :

- le 23 juillet 2010, le contrat de régulation économique avec l'État, portant sur la période tarifaire 2011-2015 (voir le paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ») ;
- le 30 mars 2006, une convention avec l'État fixant les modalités de rétrocession par Aéroports de Paris à l'État d'une partie de la plus-value immobilière dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aéroport exploité par Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 8 « Propriétés immobilières et équipements ») ;
- quatre conventions financières avec l'État en 2006 en application de l'article 2 de la loi du 20 avril 2005 qui déterminent les montants et les modalités de versement des sommes dues par l'État en contrepartie de la reprise à son profit des biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public (voir le paragraphe du chapitre 8 « Propriétés immobilières et équipements »).

Pour les informations relatives aux parties liées, voir la note 37 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

Les conventions et engagements réglementés et le rapport des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés aux titres des exercices 2012, 2011 et 2010 figurent respectivement en annexe 1 du présent document de référence, du document de référence 2011 et du document de référence 2010.



INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS

COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012	135
Compte de résultat consolidé	135
État du résultat global	136
État consolidé de la situation financière	137
Tableau des flux de trésorerie consolidés	138
Tableau de variation des capitaux propres consolidés	139
Annexe aux comptes consolidés	140
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	199
COMPTES SOCIAUX ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012	201
Actif du bilan	201
Passif du bilan	202
Compte de résultat	203
Soldes intermédiaires de gestion	204
Capacité d'autofinancement	205
Tableau des flux de trésorerie	206
Annexes au comptes sociaux	207
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS	232
INFORMATIONS FINANCIÈRES <i>PRO FORMA</i>	233
INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES	233
POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES	233
PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE	233
CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2012	234

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

➔ COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012

Compte de résultat consolidé

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2012	Année 2011
Produit des activités ordinaires	9	2 640 450	2 501 514
Autres produits opérationnels courants	10	31 896	17 261
Production immobilisée et stockée	11	61 716	52 146
Achats consommés	12	(115 088)	(92 791)
Charges de personnel	13	(708 892)	(677 014)
Autres charges opérationnelles courantes	14	(885 182)	(829 273)
Dotations et dépréciations nettes de reprises	15	(417 862)	(382 732)
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	18	37 981	18 190
Résultat opérationnel courant		645 019	607 302
Autres produits et charges opérationnels	16	(2 931)	44 198
Résultat opérationnel		642 088	651 500
Produits financiers	17	74 464	88 912
Charges financières	17	(192 001)	(187 030)
Résultat financier	17	(117 537)	(98 118)
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles	18	(787)	(590)
Résultat avant impôt		523 764	552 791
Impôts sur les résultats	19	(177 731)	(192 336)
Résultat net des activités poursuivies		346 033	360 456
Résultat net des activités non poursuivies	38	(4 856)	(13 419)
Résultat de la période		341 177	347 037
<i>Résultat attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle</i>		(66)	(776)
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère		341 243	347 813
Résultats par actions attribuables aux propriétaires de la société mère :			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	20	3,45	3,51
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	20	3,45	3,51
Résultats des activités poursuivies par action attribuables aux propriétaires de la société mère :			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	20	3,50	3,64
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	20	3,50	3,64
Résultats des activités non poursuivies par action attribuables aux propriétaires de la société mère :			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	20	(0,05)	(0,14)
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	20	(0,05)	(0,14)

État du résultat global

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Résultat de la période	341 177	347 037
Éléments non recyclables en résultat :	-	-
• Écarts de conversion	(977)	143
• Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs	(5 653)	1 610
• Impôt correspondant *	1 947	(554)
• Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt	(17 274)	(5 109)
Éléments recyclables en résultat :	(21 957)	(3 910)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE	319 220	343 127
Résultat global total pour la période attribuable :		
• aux participations ne donnant pas le contrôle	(36)	(702)
• aux propriétaires de la société mère	319 256	343 829

* Concerne exclusivement les variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux de trésorerie.

État consolidé de la situation financière

Actifs

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Immobilisations incorporelles	21	94 438	71 521
Immobilisations corporelles	22	6 027 544	5 779 523
Immeubles de placement	23	404 707	419 427
Participations dans les entreprises mises en équivalence	18	1 144 786	437 068
Autres actifs financiers non courants	24	154 983	164 938
Actifs d'impôt différé	19	2 195	1 071
Actifs non courants		7 828 653	6 873 548
Stocks		15 777	14 628
Clients et comptes rattachés	25	512 160	610 636
Autres créances et charges constatées d'avance	26	106 098	114 700
Autres actifs financiers courants	24	111 252	106 750
Actifs d'impôt exigible	19	11 687	266
Trésorerie et équivalents de trésorerie	27	797 121	1 133 672
Actifs courants		1 554 095	1 980 652
TOTAL DES ACTIFS		9 382 748	8 854 200

Capitaux propres et passifs

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Capital	28	296 882	296 882
Primes liées au capital	28	542 747	542 747
Actions propres	28	(1 751)	-
Résultats non distribués	28	2 898 309	2 758 639
Autres éléments de capitaux propres	28	(3 723)	990
Capitaux propres – part du Groupe		3 732 464	3 599 258
Participations ne donnant pas le contrôle	28	158	227
Total des capitaux propres		3 732 622	3 599 485
Emprunts et dettes financières à long terme	30	3 483 011	3 018 177
Provisions pour engagements sociaux – part à plus d'un an	13	329 921	325 733
Passif d'impôt différé	19	212 388	204 486
Autres passifs non courants	32	73 775	62 653
Passifs non courants		4 099 094	3 611 049
Fournisseurs et comptes rattachés	33	459 561	530 639
Autres dettes et produits constatés d'avance	34	523 441	523 618
Emprunts et dettes financières à court terme	30	470 230	469 535
Provisions pour engagements sociaux – part à moins d'un an	13	15 448	15 440
Autres provisions courantes	29	81 821	73 335
Passif d'impôt exigible	19	530	31 099
Passifs courants		1 551 031	1 643 667
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		9 382 748	8 854 200

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2012	Année 2011
Résultat opérationnel		642 088	651 500
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	35	378 206	352 173
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		807	8 071
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 021 101	1 011 744
Variation du besoin en fonds de roulement	35	107 939	(6 196)
Impôts sur le résultat payés		(213 630)	(145 938)
Flux relatifs aux activités non poursuivies		-	797
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		915 410	860 407
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et entreprises associées	35	19 946	20 669
Acquisition de filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	35	(739 569)	(4 830)
Investissements corporels et incorporels	35	(646 569)	(686 214)
Acquisitions de participations non intégrées		-	(3 890)
Variation des autres actifs financiers		(14 624)	1 895
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		2 240	1 725
Produits provenant des cessions de participations non consolidées		-	68
Dividendes reçus		17 185	10 262
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(62 639)	96 001
Flux relatifs aux activités non poursuivies		-	(45 269)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(1 424 030)	(609 582)
Subventions reçues au cours de la période		7 883	6 782
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		4 695	-
Cessions (acquisitions) nettes d'actions propres		(1 733)	46
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(174 171)	(150 405)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		-	(56)
Encaissements provenant des emprunts à long terme		1 302 985	801 298
Remboursement des emprunts à long terme		(845 035)	(523 795)
Variation des autres passifs financiers		2	857
Intérêts payés		(168 318)	(175 004)
Produits financiers encaissés		70 434	76 879
Flux relatifs aux activités non poursuivies		-	24 694
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		196 742	61 296
Incidences des variations de cours des devises		(48)	132
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		(311 925)	312 253
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	35	1 107 818	795 565
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	35	795 893	1 107 818

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments de capitaux propres		Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
					Écarts de conversion	Réserve de juste valeur			
Situation au 01.01.2011	296 882	542 747	-	2 566 297	(878)	743	3 405 791	1 843	3 407 634
Résultat de la période				347 813			347 813	(776)	347 037
Autres éléments de capitaux propres				(5 109)	69	1 056	(3 984)	74	(3 910)
Résultat global – Année 2011	-	-	-	342 704	69	1 056	343 829	(702)	343 127
Mouvements sur actions propres				46			46		46
Dividendes				(150 405)			(150 405)	(56)	(150 461)
Autres variations				(3)			(3)	(858)	(861)
SITUATION AU 31.12.2011	296 882	542 747	-	2 758 639	(809)	1 799	3 599 258	227	3 599 485

(en milliers d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments de capitaux propres		Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
					Écarts de conversion	Réserve de juste valeur			
Situation au 01.01.2012	296 882	542 747	-	2 758 639	(809)	1 799	3 599 258	227	3 599 485
Résultat de la période				341 243			341 243	(66)	341 177
Autres éléments de capitaux propres				(17 274)	(1 007)	(3 706)	(21 987)	30	(21 957)
Résultat global – Année 2012	-	-	-	323 969	(1 007)	(3 706)	319 256	(36)	319 220
Mouvements sur actions propres			(1 751)	18			(1 733)		(1 733)
Dividendes				(174 171)			(174 171)		(174 171)
Autres variations				(10 146)			(10 146)	(33)	(10 179)
SITUATION AU 31.12.2012	296 882	542 747	(1 751)	2 898 309	(1 816)	(1 907)	3 732 464	158	3 732 622

Voir les commentaires en note 28.

Annexe aux comptes consolidés

Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

NOTE 1	Déclaration de conformité	140	NOTE 22	Immobilisations corporelles	178
NOTE 2	Remarques liminaires	141	NOTE 23	Immeubles de placement	179
NOTE 3	Comparabilité des exercices	141	NOTE 24	Autres actifs financiers	180
NOTE 4	Règles et méthodes comptables	144	NOTE 25	Clients et comptes rattachés	181
NOTE 5	Gestion du risque financier	152	NOTE 26	Autres créances et charges constatées d'avance	182
NOTE 6	Gestion du capital	154	NOTE 27	Trésorerie et équivalents de trésorerie	182
NOTE 7	Soldes intermédiaires de gestion	155	NOTE 28	Capitaux propres	182
NOTE 8	Information sectorielle	156	NOTE 29	Autres provisions	183
NOTE 9	Produit des activités ordinaires	160	NOTE 30	Dettes financières	184
NOTE 10	Autres produits opérationnels courants	160	NOTE 31	Instruments financiers	186
NOTE 11	Production immobilisée et stockée	160	NOTE 32	Autres passifs non courants	190
NOTE 12	Achats consommés	161	NOTE 33	Fournisseurs et comptes rattachés	191
NOTE 13	Coût des avantages du personnel	161	NOTE 34	Autres dettes et produits constatés d'avance	191
NOTE 14	Autres charges opérationnelles courantes	166	NOTE 35	Flux de trésorerie	191
NOTE 15	Amortissements, dépréciations et provisions	168	NOTE 36	Informations relatives aux parties liées	193
NOTE 16	Autres produits et charges opérationnels	168	NOTE 37	Engagements hors bilan	194
NOTE 17	Résultat financier	168	NOTE 38	Activités non poursuivies	195
NOTE 18	Entreprises mises en équivalence	170	NOTE 39	Honoraires des Commissaires aux comptes	195
NOTE 19	Impôts	174	NOTE 40	Liste des sociétés du périmètre de consolidation	196
NOTE 20	Résultat par action	176	NOTE 41	Événements postérieurs à la clôture	198
NOTE 21	Immobilisations incorporelles	177			

NOTE 1 Déclaration de conformité

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du Groupe au titre de l'exercice 2012 ont été établis en conformité avec les normes « IFRS » (*International Financial Reporting Standards*) telles qu'adoptées par l'Union européenne au 31 décembre 2012.

Ce référentiel est disponible sur le site Internet de la Commission européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm

Ces principes ne diffèrent pas des normes IFRS telles que publiées par l'IASB dans la mesure où l'application des normes et interprétations obligatoires aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2012 et non encore approuvées par l'Union européenne est sans incidence sur les comptes du groupe Aéroports de Paris.

NOTE 2 Remarques liminaires

Les comptes du groupe Aéroports de Paris au 31 décembre 2012 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 27 février 2013. Ces comptes ne seront définitifs qu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra le 16 mai 2013.

Aéroports de Paris (« la Société ») est une entreprise domiciliée en France.

Nom de la société mère : Aéroports de Paris

Siège social : 291, boulevard Raspail – 75014 Paris

Forme juridique : Société anonyme au capital de 296 881 806 euros

SIREN : 552 016 628 RCS Paris

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro.

Les entreprises incluses dans le périmètre de consolidation ont établi leurs comptes sociaux annuels à la date du 31 décembre 2012, ou à défaut, une situation intermédiaire à cette date.

Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Sur ces plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins.

NOTE 3 Comparabilité des exercices

3.1 Événements significatifs

3.1.1 Filiales et participations

ACQUISITION DE 38 % DE TAV AIRPORTS ET DE 49 % DE TAV CONSTRUCTION

Le groupe Aéroports de Paris a acquis 38 % de TAV Havalimanları Holding A.S. (« TAV Airports ») et 49 % de TAV Yatırım Holding A.S. (« TAV Investment », propriétaire de TAV Construction, société non cotée) le 16 mai 2012. Opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie, TAV Airports opère sur 12 aéroports dans 9 pays, dont l'aéroport d'Istanbul Atatürk qui a accueilli près de 45 millions de passagers en 2012.

Avec 37 aéroports gérés directement ou indirectement et environ 200 millions de passagers accueillis, ce partenariat crée l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales.

ACQUISITION DE NOMADVANCE

Hub télécom a acquis, en août 2012, le groupe Nomadvance, leader français aussi bien dans le domaine des solutions de mobilité et de traçabilité des biens et des matières, que sur des projets de mobilité pour du personnel amené à se déplacer. Nomadvance emploie 125 salariés et a réalisé un chiffre d'affaires de plus de 38 millions d'euros en 2011.

3.1.2 Partenariats

INTÉGRATION DES ACTIVITÉS MODE ET ACCESSOIRES DANS SOCIÉTÉ DE DISTRIBUTION AÉROPORTUAIRE

Début janvier 2012, Société de Distribution Aéroportuaire, société détenue à 50 % par Aéroports de Paris et à 50 % par AELIA, filiale de Lagardère Services, a repris l'ensemble des activités Mode & Accessoires exploitées jusqu'à présent par Aélia, via une filiale.

3.1.3 Financement

ÉMISSION D'EMPRUNT OBLIGATAIRE

En juin 2012, Aéroports de Paris a émis :

- un emprunt obligataire à 7 ans d'un montant de 300 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 2,375 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2019 ;
- un emprunt obligataire à 12 ans d'un montant de 500 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 3,125 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2024 ;
- le produit net de l'émission des obligations est destiné au financement des besoins d'investissements et au financement de l'acquisition des participations de TAV Airports et TAV Construction.

REMBOURSEMENT D'EMPRUNT OBLIGATAIRE

En mars 2012, Aéroports de Paris a remboursé un emprunt obligataire d'une valeur nominale de 334 millions d'euros, arrivé à échéance.

3.1.4 Accord concernant le Trieur-Bagage Est (TBE)

En octobre 2012, un accord est intervenu entre, notamment, Aéroports de Paris et Cegelec, afin de mettre un terme aux litiges relatifs au système de TBE situé sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. L'impact positif sur l'EBITDA du Groupe en 2012 est de 19 millions d'euros.

3.2 Changements de méthodes comptables

Les états financiers du Groupe sont établis en conformité avec le référentiel « IFRS » (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union européenne, qui est disponible sur le site Internet de la Commission européenne :

Les normes comptables internationales appliquées dans les comptes annuels au 31 décembre 2012 sont celles d'application obligatoire au sein de l'Union européenne à cette date et sont comparables à celles appliquées au 31 décembre 2011.

Le texte applicable obligatoirement pour la première fois dans les comptes au 1^{er} janvier 2012 est l'amendement de la norme IFRS 7 relatif aux informations à fournir sur les transferts d'actifs financiers (adopté par l'UE en novembre 2011). L'application de cet amendement n'a pas d'incidence sur les comptes du Groupe, Aéroports de Paris n'ayant pas eu recours à des transferts d'actifs financiers tels que visés par cet amendement.

De plus, conformément aux recommandations de l'AMF sur l'arrêté des comptes 2011, Aéroports de Paris a modifié la présentation de l'état du résultat global afin d'appliquer par anticipation les amendements à IAS 1 : Présentation des postes des autres éléments du résultat global (adoptés par l'UE en juin 2012).

Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer par anticipation les normes ou amendements suivants qui ont été adoptés par l'Union européenne en 2012 :

- IAS 19 amendée : Avantages du personnel (application obligatoire en 2013) ;
- IFRS 13 : Évaluation à la juste valeur (application obligatoire en 2013) ;
- amendements à IFRS 1 : Hyperinflation grave et suppression des dates d'application fermes pour les nouveaux adoptants (application obligatoire en 2013) ;
- amendements à IAS 12 : Impôts différés - recouvrement des actifs sous-jacents (application obligatoire en 2013) ;
- IFRIC 20 : Frais de découverte engagés pendant la phase de production d'une mine à ciel ouvert (application obligatoire en 2013) ;
- amendements IFRS 7 : Compensation d'actifs et de passifs financiers (application obligatoire en 2013) ;

- amendements IAS 32 : Compensation d'actifs et de passifs financiers (application obligatoire en 2014) ;
- IFRS 10 : États financiers consolidés, IFRS 11 : Partenariats, IFRS 12 : Informations à fournir sur les participations dans d'autres entités, IAS 28 révisée : Participations dans des entreprises associées et des joint-ventures (application obligatoire en 2014).

Enfin, le Groupe n'applique pas les textes suivants qui n'ont pas été approuvés par l'Union européenne au 31 décembre 2012 et qui ne sont donc pas d'application obligatoire :

- IFRS 9 : Classification et évaluation des actifs et passifs financiers (adoption suspendue) ;
- améliorations annuelles des IFRS (publiées en mai 2012) portant sur les normes IAS 1 (Informations comparatives), IAS 16 (Classement des pièces détachées, pièces de rechange et matériel d'entretien), IAS 32 (Taxes sur distributions liées aux porteurs d'instruments de capitaux propres et coûts de transaction) ;
- amendements à IFRS 1 : Prêts gouvernementaux (publiés en mars 2012).

Des travaux sont en cours afin de déterminer les impacts de ces nouvelles normes. En particulier, s'agissant de la norme IFRS 11, Aéroports de Paris ne s'attend pas à des impacts significatifs lors de la première application, compte tenu du changement de méthode intervenu en 2011. Ce changement a consisté à appliquer l'option offerte par IAS 31 de consolider les entreprises sous contrôle conjoint selon la méthode de la mise en équivalence en lieu et place de la méthode de l'intégration proportionnelle.

3.3 Évolution du périmètre de consolidation

3.3.1 Mouvement de périmètre 2012

Les mouvements de périmètre enregistrés en 2012 sont :

- la prise de participation dans TAV

Comme mentionné en note 3.1.1., Aéroports de Paris a procédé, au mois de mai 2012, à une prise de participation, dans les sociétés TAV Airports pour 667 millions d'euros et TAV Construction pour 38 millions d'euros. Ces sociétés sont détenues respectivement à 38 % et 49 % par des holdings acquises en 2012 et détenues à 100 % par Aéroports de Paris SA. Les TAV sont consolidées par mise en équivalence.

Conformément à la norme IFRS 3 « Regroupements d'Entreprises », Aéroports de Paris a procédé à l'évaluation de la juste valeur des actifs et passifs de TAV Airports à la date d'acquisition du 16 mai 2012. Les résultats de l'exercice d'allocation du coût d'acquisition se présentent ainsi :

(en millions d'euros)	Au 16.05.2012
Immobilisations incorporelles	2 401
<i>Droit d'exploiter l'aéroport d'Istanbul</i>	1 125
<i>Droit d'exploiter les aéroports (hors Istanbul)</i>	752
<i>Relations contractuelles avec les concessionnaires (commerces)</i>	382
<i>Relations contractuelles avec les clients (assistance en escale)</i>	101
<i>Marque TAV</i>	27
<i>Autre</i>	14
Immobilisations corporelles	182
Autres actifs	476
Actifs d'impôt différé	94
Trésorerie et équivalents de trésorerie	298
Emprunts et dettes financières à long terme	(999)
Provisions pour engagements sociaux	(14)
Passif d'impôt différé	(329)
Emprunts et dettes financières à court terme	(195)
Autres passifs	(307)
Juste valeur des actifs identifiables et passifs repris – part à 100 %	1 608

(en millions d'euros)	Au 16.05.2012
Coût d'acquisition	667
Quote-part de 38 % dans juste valeur des actifs nets identifiables	(611)
Goodwill	56

- la quote-part acquise de 49 % dans les actifs identifiables et passifs repris de TAV Construction s'élève à 20 millions d'euros et génère une différence de 18 millions d'euros par rapport au coût d'acquisition de TAV Construction traité comme un *goodwill* au sein de la ligne mise en équivalence ;
- l'entrée dans le périmètre de :
 - la société Nomadvance Group et ses filiales (groupe Nomadvance) détenue depuis août 2012 à 100 % par Hub télécom.
La quote-part acquise de 100 % dans les actifs identifiables et passifs repris de Nomadvance Group s'élève à 9 millions d'euros et génère après allocation d'actifs incorporels une différence de 16 millions d'euros par rapport au coût d'acquisition traité comme un *goodwill* résiduel.
Au 31 décembre 2012, afin de simplifier le management et de réaliser des synergies opérationnelles, Hub télécom a apporté à Nomadvance son activité traçabilité et mobilité (Business Unit Traçabilité Mobilité = BU TRAM ainsi que la société Hub télécom Région absorbée en mars 2012), via un apport partiel d'actifs,
 - la société CV TransPort ⁽¹⁾ détenue à 60 % par Schiphol Group et à 40 % par ADP Investissement Nederland créée en 2012 et détenue à 100 % par ADP Investissement filiale à 100 % d'Aéroports de Paris SA,
 - la société TransPort Beheer BV ⁽¹⁾ détenue à 60 % par Schiphol Group et à 40 % par ADP Investissement, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris SA ;
- l'ouverture du capital de Ville Aéroportuaire Immobilier 1 à des partenaires au 1^{er} février 2012 a dilué la participation de Ville Aéroportuaire Immobilier, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris SA de 100 à 60 %. Au 31 décembre 2012 Ville Aéroportuaire Immobilier 1 est consolidée par intégration globale. Aéroports de Paris dispose d'une option d'achat portant sur le solde du capital (40 %). Le coût s'élève à 9 millions d'euros inscrits dans les Autres passifs non courants au titre de ladite option d'achat.

(1) Ces filiales sont consolidées par mise en équivalence.

3.3.2 Rappel des mouvements de périmètre 2011

L'exercice 2011 avait enregistré les mouvements de périmètre significatifs suivants :

- la cession au 30 décembre 2011 de 80 % des sociétés Alyzia Holding et Alyzia SAS et de ses filiales. Les 20 % restants conservés par Aéroports de Paris ont été mis en équivalence à partir du 30 décembre 2011. Les résultats de ces sociétés jusqu'à la date de cession ont été reclassés en « résultat des activités non poursuivies » ;
- la cession au 15 avril 2011 par Hub télécom de sa participation dans Masternaut International et de ses filiales ;
- la fusion absorption de la société Duty Free Paris par la Société de Distribution Aéroportuaire, co-entreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et AELIA (filiale de Lagardère Services).

3.4 Évolution de l'information sectorielle

Le groupe Aéroports de Paris a défini son information sectorielle sur la base d'une information par secteur opérationnel tel qu'identifié par le comité exécutif, principal décideur opérationnel du Groupe. Un secteur opérationnel est une composante du Groupe qui se livre à des activités à partir desquelles elle est susceptible d'acquérir des produits des activités ordinaires et d'encourir des charges (y compris des produits des activités ordinaires et des charges relatifs à des transactions avec d'autres composantes de la même entité) et dont les résultats opérationnels sont régulièrement examinés par le principal décideur opérationnel du Groupe en vue de prendre des décisions en matière de ressources à affecter au secteur et d'évaluer sa performance.

Suite à l'acquisition d'une participation dans la société TAV Airports, le Groupe a choisi de regrouper ses activités de management aéroportuaire dans un cinquième segment dénommé « Participations aéroportuaires » (note 4.21).

NOTE 4 Règles et méthodes comptables

4.1 Base d'établissement des états financiers

Les états financiers sont principalement basés sur le coût historique, à l'exception des instruments financiers dérivés, des actifs détenus à des fins de transaction et des actifs désignés comme étant disponibles à la vente dont la comptabilisation suit le modèle de la juste valeur.

La préparation des états financiers selon les IFRS nécessite de la part de la direction d'exercer son jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Elles servent ainsi de base à l'exercice du jugement rendu nécessaire à la détermination des valeurs comptables d'actifs et de passifs, qui ne peuvent être obtenues directement à partir d'autres sources. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées de façon continue. L'impact des changements d'estimation comptable est comptabilisé au cours de la période du changement s'il n'affecte que cette période ou au cours de la période du changement et des périodes ultérieures si celles-ci sont également affectées par le changement. Les estimations effectuées concernent essentiellement les normes IAS 19 (notes 4.16 et 13), IAS 36, IAS 37 (note 4.17) et la juste valeur des immeubles de placement présentée en annexe (notes 4.6 et 23).

Les méthodes comptables exposées ci-dessous ont été appliquées d'une façon permanente à l'ensemble des périodes présentées dans les états financiers consolidés.

Les méthodes comptables retenues par le Groupe en cas d'option possible dans une norme sont les suivantes :

- IAS 19 – Avantage du personnel : le Groupe n'a pas opté pour une comptabilisation dans l'état du résultat global de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. Le Groupe continue donc à appliquer la méthode du corridor pour comptabiliser les écarts actuariels dans le compte de résultat, sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime ;

- IAS 31 – Participations dans des coentreprises : le Groupe consolide les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de la mise en équivalence ;
- IAS 40 – Immeubles de placement : après la comptabilisation initiale, le Groupe n'a pas opté pour le modèle de la juste valeur. Les immeubles de placement sont donc évalués au coût historique dans les états financiers du Groupe. La juste valeur des immeubles de placement fait l'objet d'une information en note 23.

4.2 Principes de consolidation

4.2.1 Méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent les comptes de la société Aéroports de Paris ainsi que ceux de ses filiales, 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 ;
- lors d'une perte de contrôle, le Groupe décomptabilise les actifs et passifs de la filiale, toute participation ne donnant pas le contrôle et les autres éléments de capitaux propres relatifs à cette filiale. Le profit ou la perte éventuel résultant de la perte de contrôle est comptabilisé en résultat. Si le Groupe conserve une participation dans l'ancienne filiale, celle-ci est évaluée à sa juste valeur à la date de perte de contrôle. Ensuite, la participation est comptabilisée en tant qu'entreprise mise en équivalence ou actif financier disponible à la vente, en fonction du niveau d'influence conservé ;

- les coentreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel avec d'autres entités ainsi que celles dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. (cf. note 4.8). 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 ou de la coentreprise, y compris les résultats de la période. L'écart d'acquisition lié à une société mise en équivalence est inclus dans la valeur comptable de la participation et il n'est pas amorti. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats 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 co-entreprises représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition de ces titres et la quote-part des actifs et des passifs acquis et passifs éventuels évalués à leur juste valeur. Ces écarts d'acquisition, lorsqu'ils sont positifs, sont inscrits au bilan dans les immobilisations incorporelles pour les filiales et au poste « Participations dans les entreprises mises en équivalence » pour les entreprises associées et les coentreprises. 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 comptabilisés en autres éléments du résultat global et sont portés au bilan dans les capitaux propres en réserves de conversion.

Aucune société du périmètre de consolidation n'est située dans une économie hyperinflationniste.

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 regroupements d'entreprises conformément aux principes exposés au paragraphe 4.2.2 ci-dessus, diminués du cumul des pertes de valeur ;
- les logiciels informatiques évalués à leur coût d'acquisition ou de production et amortis linéairement sur leur durée 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 d'acquisition, à l'exclusion des coûts d'entretien courant, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Le coût d'un actif produit par le Groupe pour lui-même comprend essentiellement de la main-d'œuvre directe.

Depuis le 1^{er} janvier 2009, les coûts d'emprunt sont capitalisés au titre des actifs éligibles.

Le Groupe comptabilise dans la valeur comptable d'une immobilisation corporelle le coût de remplacement d'un composant de cette immobilisation au moment où ce coût est encouru s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et que son coût peut être évalué de façon fiable. Tous les coûts d'entretien courant et de maintenance sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement selon leur durée d'utilisation estimée :

Aménagement de terrains	20 ans
Aérogares	50 ans
Autres bâtiments	40 à 50 ans
Aménagements des aérogares et autres bâtiments	10 à 20 ans
Sécurité	10 à 20 ans
Équipements des aérogares :	
• Manutention des bagages	20 ans
• Passerelles télescopiques	20 ans
• Escaliers, ascenseurs et escalators	25 ans
Tunnels et ponts	45 ans
Pistes d'atterrissage	10 et 50 ans
Voies routières et signalisation	10 à 50 ans
Installations techniques	5 à 50 ans
Aires de stationnement	50 ans
Installations ferroviaires	10 à 50 ans
Véhicules	5 ans
Mobilier de bureau	7 ans
Matériel informatique	5 à 7 ans
Matériel de transport	7 à 10 ans

Pour la détermination des dotations aux amortissements, les immobilisations corporelles sont regroupées par composants ayant des durées et des modes d'amortissement identiques.

Les terrains ne donnent pas lieu à amortissement.

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les immeubles de placement portés sur une ligne spécifique du bilan (cf. paragraphe 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 23.2 de la présente Annexe, est basée sur une approche mixte reposant sur des expertises, pour 95 % des bâtiments et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs pour les 5 % des bâtiments résiduels ainsi que les terrains loués.

Ainsi, les bâtiments ne relevant pas d'expertise ont été évalués sur la base de leurs flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans les conditions actuelles d'exploitation d'Aéroports de Paris.

Les terrains loués ont été valorisés sur la base des taux de rendement constaté sur le marché de leur situation géographique.

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 sauf pour les biens ayant fait l'objet d'une expertise.

4.7 Dépréciations d'actifs

Les valeurs comptables des actifs du Groupe, autres que les stocks et les actifs d'impôt différé et les immeubles de placements, sont examinées à chaque date de clôture afin d'apprécier s'il existe un quelconque indicateur qu'un actif ait subi une perte potentielle de valeur. S'il existe un tel indicateur, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Les unités génératrices de trésorerie ont été alignées sur les secteurs définis par ailleurs dans le cadre de l'information sectorielle (cf. note 4.21) :

- activités aéronautiques ;
- commerces et services ;
- immobilier ;
- participations aéroportuaires ;
- autres activités.

Les indicateurs suivis en application d'IAS 36 sont les suivants :

- baisse du niveau des investissements courants et de restructuration, ne permettant pas d'apprécier le maintien de potentiel des installations d'Aéroports de Paris ;
- concernant les activités du périmètre régulé et celles financées par la taxe d'aéroport, remise en cause du maintien du critère de régulation tarifaire s'appuyant sur le principe d'une rémunération des actifs calculée à partir de leur valeur nette comptable, dégradant les perspectives de flux de trésorerie futurs.

Aucun de ces indicateurs n'est observé à fin 2012, si bien qu'aucune unité génératrice de trésorerie n'a nécessité la réalisation de tests de dépréciation d'actifs.

Pour les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée ou les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être mises en service, la valeur recouvrable est estimée à chaque date de clôture.

Par ailleurs, certains titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation.

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.

4.7.1 Calcul de la valeur recouvrable

La valeur recouvrable des actifs est la valeur la plus élevée entre leur juste valeur diminuée des coûts de la vente et leur valeur d'utilité. Pour apprécier la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés au taux, avant impôt, qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif. Pour un actif qui ne génère pas d'entrée de trésorerie largement indépendante, la valeur recouvrable est déterminée pour l'unité génératrice de trésorerie à laquelle l'actif appartient.

4.7.2 Reprise de la perte de valeur

La perte de valeur est reprise si l'augmentation de la valeur recouvrable peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation.

Une perte de valeur comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut pas être reprise. Une perte de valeur comptabilisée pour un autre actif est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations 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 des entreprises contrôlées conjointement en vertu d'un accord contractuel

Conformément au principe exposé au paragraphe 4.2.1, la quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence, qui sont parties prenantes dans la conduite des opérations et dans la stratégie du Groupe, est classée sur une ligne identifiée du compte de résultat, intégrée au résultat opérationnel courant.

Cette présentation est cohérente avec celle d'autres opérateurs en Europe et reflète l'implication du Groupe dans la conduite de ces entreprises dont l'activité et la performance font l'objet d'un suivi et d'un reporting régulier tout au long de l'exercice.

4.9 Actifs financiers courants et non courants

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction pour leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition des actifs financiers (sauf pour la catégorie des actifs financiers évalués à leur juste valeur par le biais du compte de résultat).

Les actifs financiers sont sortis du bilan dès lors que les droits aux flux futurs de trésorerie ont expiré ou ont été transférés à un tiers, que le Groupe a transféré l'essentiel des risques et avantages et qu'il n'a pas conservé le contrôle de ces actifs.

À la date de comptabilisation initiale, le Groupe détermine, en fonction de la finalité de l'acquisition, la classification de l'actif financier dans l'une des quatre catégories suivantes prévues par la norme IAS 39 :

- Actifs financiers en juste valeur par le biais du compte de résultat ;
- Prêts et créances ;
- Actifs financiers disponibles à la vente ;
- Placements détenus jusqu'à leur échéance.

Aéroports de Paris n'a pas de placements détenus jusqu'à leur échéance.

4.9.1 Actifs financiers en juste valeur par le biais du compte de résultat

La catégorie des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat comprend d'une part les actifs financiers détenus à des fins de transaction, et d'autre part des actifs financiers désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat. Les actifs financiers sont considérés comme détenus à des fins de transaction s'ils sont acquis en vue d'être revendus à court terme.

Il s'agit pour le Groupe :

- de la trésorerie et équivalents de trésorerie qui comprennent les disponibilités, les placements à court terme ainsi que les autres instruments liquides et facilement convertibles dont le risque de changement de valeur est négligeable et dont la maturité est de six mois au plus au moment de leur date d'acquisition. Les placements de plus de trois mois, de même que les comptes bancaires bloqués ou nantis sont exclus de la trésorerie. Les découverts bancaires figurent en dettes financières au passif du bilan ;
- des instruments financiers dérivés non qualifiés comptablement de couverture pour lesquels les justes valeurs sont positives.

Ces actifs financiers sont évalués à leur juste valeur par le biais du résultat.

4.9.2 Prêts et créances

Il s'agit notamment des créances à long terme rattachées à des participations non consolidées, des prêts à des sociétés associés, des prêts à long terme au personnel, des dépôts et cautionnements et des créances clients.

Ces prêts et créances sont valorisés à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale puis sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux effectif. Une dépréciation est enregistrée dès lors que la valeur recouvrable estimée est inférieure à la valeur comptable. La juste valeur correspond à la valeur nominale lorsque l'échéance de paiement n'est pas significative.

La valeur recouvrable des créances comptabilisées au coût amorti est égale à la valeur des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif d'origine (c'est-à-dire au taux d'intérêt effectif calculé lors de la comptabilisation initiale). Les créances dont l'échéance est proche ne sont pas actualisées.

Ces créances sont éventuellement dépréciées afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu.

4.9.3 Actifs financiers disponibles à la vente

Il s'agit pour le Groupe des titres de participations non consolidés. À chaque clôture périodique, ces titres sont évalués à leur juste valeur. Les variations de juste valeur sont enregistrées en autres éléments du résultat global et présentées en capitaux propres. Lorsque ces placements sont décomptabilisés, le cumul des profits ou pertes comptabilisé antérieurement directement en capitaux propres est comptabilisé en résultat.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché et, pour les titres non cotés, à une référence à des transactions récentes ou à une technique d'évaluation reposant sur des indications fiables et objectives avec les autres estimations utilisées par les autres intervenants sur le marché. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est conservé au coût historique.

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'intérêts sont initialement enregistrés pour leur juste valeur qui correspond au montant reçu, diminué des coûts de transaction directement attribuables aux emprunts concernés comme les primes et frais d'émission. Par la suite, ces emprunts sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti en utilisant le taux d'intérêt effectif de l'emprunt.

Le taux effectif correspond au taux qui permet d'obtenir la valeur comptable d'un emprunt à l'origine en actualisant ses flux futurs estimés.

De même, les dettes fournisseurs sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

4.12 Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt (*swaps* et *cross currency swaps*) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires ou de prêts bancaires.

Ces swaps de taux d'intérêts sont initialement et ultérieurement évalués au bilan à leur juste valeur par le biais du compte de résultat. La variation de juste valeur des instruments dérivés est enregistrée en contrepartie du résultat sauf dans les cas particuliers de la comptabilité de couverture exposés ci-dessous.

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IAS 39 :

- si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les autres éléments du résultat global et présentée dans les réserves de juste valeur au sein des capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement dans le compte de résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise. Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné ;
- si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de juste valeur, la variation de valeur du dérivé et la variation de valeur de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont enregistrées en résultat au cours de la même période ;

- une couverture de change d'un investissement net dans une entité étrangère est comptabilisée de la même manière qu'une couverture de flux de trésorerie. Les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture sont comptabilisées en capitaux propres pour ce qui concerne la partie efficace de la relation de couverture, tandis que les variations de la juste valeur relative à la partie inefficace de la couverture sont constatées en résultat financier. Lorsque l'investissement dans l'entité étrangère est cédé, toutes les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment comptabilisées en capitaux propres sont transférées au compte de résultat.

La comptabilité de couverture est applicable si la relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de sa mise en place et si l'efficacité de la relation de couverture est démontrée de façon prospective et rétrospective dès son origine puis à chaque arrêté comptable.

Les instruments dérivés sont présentés au bilan intégralement à l'actif en Autres actifs financiers courants ou au passif en Emprunts et dettes financières à court terme, ces dérivés étant résiliables à tout moment moyennant le versement ou l'encaissement d'une soulte correspondant à leur juste valeur.

4.13 Juste valeur des instruments financiers

4.13.1 Méthode de calcul de la juste valeur

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libres de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires ;
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés ;
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de cash-flow futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

La juste valeur des contrats de vente à terme de devises correspond à la différence entre les montants de devises convertis aux cours contractuellement fixés pour chaque échéance et les montants de ces devises convertis au taux Forward pour ces mêmes échéances.

4.13.2 Hiérarchie des justes valeurs

La norme IFRS 7 « Instruments financiers : informations à fournir » établit une hiérarchie des justes valeurs et distingue trois niveaux :

- Niveau 1 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour le même instrument (sans modification ni reconditionnement). Ce niveau s'applique principalement aux valeurs mobilières de placement dont les cours sont communiqués par l'Autorité des Marchés Financiers ;
- Niveau 2 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs semblables et les techniques de valorisation dont toutes les données importantes sont fondées sur des informations de marché observables. Ce niveau s'applique principalement aux instruments dérivés dont les valorisations sont fournies par Bloomberg ;

- Niveau 3 : juste valeur fondée sur les techniques de valorisation dont les données importantes ne sont pas toutes fondées sur des informations de marché observables. À ce jour, ce niveau ne trouve pas à s'appliquer au sein du Groupe.

L'ensemble des valorisations par niveau de juste valeur est présenté en note 31.2.

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 ou en autres éléments du résultat global.

L'impôt différé est déterminé selon l'approche bilanciale de la méthode du report variable pour toutes les différences temporelles entre la valeur comptable des actifs et passifs et leurs bases fiscales.

Les éléments suivants ne donnent pas lieu à la constatation d'impôt différé :

- les différences temporelles taxables liées à la comptabilisation initiale d'un écart d'acquisition ;
- les différences temporelles taxables ou déductibles liées à la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif dans une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable ;
- les différences temporelles taxables liées à des participations dans des filiales dans la mesure où il est probable qu'elles ne s'inverseront pas dans un avenir prévisible ainsi que les différences temporelles déductibles liées à des participations dans des filiales, associées ou co-entreprises s'il n'est pas probable que les différences s'inverseront dans un avenir prévisible ou qu'il existera un bénéfice imposable sur lequel elles pourront s'imputer.

Toutefois, les retraitements liés aux contrats de location financement donnent lieu à la constatation d'un impôt différé, bien qu'ils n'affectent ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice fiscal lors de leur comptabilisation initiale.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôt dont l'application est attendue sur les exercices au cours desquels les actifs seront réalisés ou les passifs réglés, sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture.

Des actifs d'impôts différés sont constatés, le cas échéant, au titre du report en avant de pertes fiscales et de crédits d'impôts non utilisés. D'une façon générale, les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable que l'entité fiscale concernée disposera de bénéfices imposables futurs suffisants sur lesquels les différences temporelles déductibles, les pertes fiscales non utilisées et les crédits d'impôts pourront être imputés.

Les actifs d'impôts différés non reconnus sont réappréciés à chaque clôture et sont reconnus dans la mesure où il devient probable qu'un bénéfice futur imposable permettra de les recouvrer.

Les impôts différés ne sont pas actualisés.

Le groupe fiscalement intégré comprenant la société mère Aéroports de Paris et neuf filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95 % : Alyzia Sûreté, Alyzia Sûreté France, Ville Aéroportuaire Immobilier SAS (VAI), ADP Investissement, Hub télécom, ADPI, ADPM, Cœur d'Orly Commerces Investissements SAS et Cœur d'Orly Investissements SAS. Ce groupe constitue, pour l'application des principes ci-dessus, une entité fiscale unique.

L'impôt exigible est le montant des impôts sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

Par ailleurs, le Groupe comptabilise la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) en Charge opérationnelle.

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 Avantages du personnel

4.16.1 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 préretraite prévues dans le cadre du dispositif de départ à la retraite anticipée (PARDA) mis en place depuis 1977 et des mesures d'âge ciblées prises en 2006 ;
- les retraites complémentaires versées sous forme de rente au profit des pompiers en vertu d'un accord prévoyant leur départ en retraite à partir de 55 ans ;
- les cotisations prises en charge par Aéroports de Paris au titre de la couverture santé des retraités actuels et de leurs ayants droit ;
- la retraite complémentaire à prestations définies mise en place en 2007.

L'obligation nette du Groupe au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle. 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.

4.16.2 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 (le fond) et n'aura aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fond n'a pas suffisamment d'actifs pour servir toutes les prestations correspondant aux services rendus par le personnel pendant la période en cours et les périodes antérieures. 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.

4.16.3 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.

4.17 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'arrêt 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.

4.18 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.

4.18.1 Les contrats de location dans les états financiers du Groupe en tant que preneur

Les contrats de location-financement, qui transfèrent au Groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif loué, sont comptabilisés au bilan au commencement du contrat de location à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location.

Les paiements au titre de la location sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt périodique constant sur le solde restant dû au passif.

Les charges financières sont enregistrées directement au compte de résultat.

Les actifs faisant l'objet d'une location-financement sont comptabilisés en immobilisations corporelles (cf. note 4.5) ou en immeubles de placement (cf. note 4.6) et sont amortis sur la plus courte des durées entre leur durée d'utilité et 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.

4.18.2 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 :

- actifs spécifiques à un client sauf à leur apporter des modifications majeures ;
- durée de la convention représentant une partie significative de la durée de vie de l'actif ;
- valeur actualisée des paiements au commencement du contrat s'élevant à la quasi-totalité de la juste valeur d'origine de l'actif loué (assimilé à la valeur brute comptable) ;
- obligation implicite pour le preneur de relouer 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.

4.19 Comptabilisation des produits

4.19.1 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.

4.19.2 Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques regroupent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, la redevance passagers et la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation.

Les conditions d'évolution des redevances sont fixées par des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'état ou, en l'absence de contrat pluriannuel, sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret. Dans le cadre du processus de consultation qui précède la fixation des évolutions des redevances, les compagnies aériennes sont amenées à faire part de leurs commentaires et avis sur ces évolutions.

Dans le cadre des contrats pluriannuels conclus avec l'état, les paramètres d'évolution des redevances payées par les compagnies aériennes peuvent inclure non seulement les recettes des activités aéronautiques, mais aussi les recettes d'autres activités.

4.19.3 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.

4.19.4 Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances pour 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 quatervicies). L'article 1609 précise notamment : « le produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ».

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 du Code de l'Aviation Civile fixant les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté, les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

4.19.5 Produits financiers liés à l'activité

Les produits d'intérêts constatés en tant que bailleur au titre des contrats de location financement sont comptabilisés en Produit des activités ordinaires, afin de donner une image fidèle de la performance financière notamment du segment Immobilier auquel ces produits sont affectés.

Les produits provenant des dividendes sont comptabilisés dans le compte de résultat dès que le Groupe acquiert le droit à percevoir les paiements, soit dans le cas des titres cotés à la date de détachement.

4.20 Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts à payer sur les emprunts calculés en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, les intérêts à recevoir sur les placements, les profits et pertes de change et les profits et pertes sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Les produits provenant des intérêts sont comptabilisés dans le compte de résultat lorsqu'ils sont acquis en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

La charge d'intérêt comprise dans les paiements effectués au titre d'un contrat de location-financement est comptabilisée en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

4.21 Secteurs opérationnels

Le groupe Aéroports de Paris a défini son information sectorielle sur la base d'une information par secteur opérationnel tel qu'identifié par le comité exécutif, principal décideur opérationnel du Groupe. Un secteur opérationnel est une composante du Groupe qui se livre à des activités à partir desquelles elle est susceptible d'acquérir des produits des activités ordinaires et d'encourir des charges (y compris des produits des activités ordinaires et des charges relatifs à des transactions avec d'autres composantes de la même entité) et dont les résultats opérationnels sont régulièrement examinés par le principal décideur opérationnel du Groupe en vue de prendre des décisions en matière de ressources à affecter au secteur et d'évaluer sa performance.

Les secteurs opérationnels identifiés du groupe Aéroports de Paris sont les suivants :

- **Activités aéronautiques** : ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par le Groupe concourant au service public aéroportuaire de traitement des avions sur les aéroports ou des flux des passagers aériens et de leurs accompagnants dans les installations du Groupe. Les services aéroportuaires sont rémunérés en particulier par les redevances principales (atterrissage, stationnement et passagers), les redevances accessoires (comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, installations de tris des bagages, installations de dégivrage, de fourniture d'électricité aux aéronefs...) ainsi que par la taxe d'aéroport pour ce qui concerne en particulier les activités de sûreté, de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;
- **Commerces et services** : ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et des services proposés par le Groupe à ses clients facilitant leur accueil ou leur occupation dans ses installations, en particulier dans les domaines des activités commerciales dans les aéroports (boutiques, bars et restaurants, banques et change...), des locations immobilières en aéroports, des parcs et accès ou des prestations industrielles ;

- **Immobilier** : ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière et activités commerciales connexes fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aéroports liées à l'exploitation de ces dernières ;
- **Participations aéroportuaires** : ce secteur opérationnel regroupe l'ensemble des filiales et participations opérant dans le domaine du management aéroportuaire. Il regroupe TAV Airports, Schiphol Group ainsi que le sous-groupe ADPM. Ces deux derniers étant antérieurement rattachés au secteur « Autres activités » ;
- **Autres activités** : ce secteur opérationnel rassemble l'ensemble des activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris qui opèrent dans des domaines aussi variés que les prestations de sûreté, la gestion ou la conception d'aéroports, ou la téléphonie.

La performance de chacun des secteurs opérationnels est appréciée à partir de leur résultat opérationnel, de leurs actifs et de leurs investissements. Le résultat opérationnel sectoriel est apprécié après affectation des frais de siège tel que stipulé dans la norme IFRS 8.

Les prix de transfert entre les segments d'activités sont les prix qui auraient été fixés dans des conditions de concurrence normale, comme pour une transaction avec des tiers. Les produits sectoriels, les charges sectorielles et le résultat sectoriel comprennent les transferts entre les secteurs d'activité. Ces transferts sont éliminés en consolidation.

4.22 Résultat par action

Le Groupe présente un résultat par action de base et dilué pour ses actions ordinaires. Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires ordinaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, augmenté du nombre moyen pondéré d'actions ordinaires qui auraient été émises suite à la conversion en actions ordinaires de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives.

NOTE 5 Gestion du risque financier

5.1 Introduction

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

Le Groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des swaps de taux d'intérêt. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt liés au financement du Groupe.

Les risques principaux attachés aux instruments financiers du Groupe sont :

- le risque de crédit ;
- le risque de liquidité ;
- le risque de marché.

Cette note présente des informations sur l'exposition du Groupe à chacun des risques ci-dessus, ses objectifs, sa politique et ses procédures de mesure et de gestion des risques, ainsi que sa gestion du capital. Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés.

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

Le comité d'audit du Groupe a pour responsabilité de procéder à un examen, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le Groupe et d'examiner la politique de maîtrise des risques dans tous les domaines. Par ailleurs, l'audit interne réalise des revues des contrôles et des procédures de gestion des risques, dont les résultats sont communiqués au comité d'audit.

5.2 Risque de crédit

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

5.2.1 Clients et autres débiteurs

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

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

Les éléments quantitatifs concernant les créances commerciales ainsi que l'antériorité des créances courantes sont précisés en note 31.3.4.

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

5.2.2 Placements

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

5.2.3 Garanties

La politique du Groupe est de n'accorder des garanties financières que pour le compte de filiales détenues en totalité. Au 31 décembre 2012, il existe plusieurs garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales. Ces garanties sont inscrites en engagements hors bilan (cf. note 37).

5.3 Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance. L'échéancier des passifs financier est présenté en note 31.3.3.

Aéroports de Paris est noté A+ par Standard & Poor's depuis mars 2010, contre AA- auparavant. En date du 15 mars 2012, Standard & Poor's a confirmé le rating A+ (perspective négative). La perspective négative reflète notamment le risque de dégradation de la notation souveraine de la France.

Les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris.

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Aéroports de Paris dispose d'un service dette et trésorerie.

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

S'agissant des emprunts obligataires émis avant 2008, le Groupe n'est soumis à aucune clause particulière pouvant conduire au remboursement anticipé de sa dette.

Pour les emprunts contractés auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé est incluse dans les contrats. Sont concernés notamment par cette clause : un abaissement de la notation d'Aéroports de Paris ⁽¹⁾ à un niveau inférieur ou égal à A par l'agence spécialisée Standard & Poor's (ou toute note équivalente émise par une agence de notation comparable), la perte de la majorité du capital social et des droits de vote par l'État et en cas de réduction substantielle du coût du projet tel que défini dans le contrat de prêt (remboursement proportionnel uniquement).

Les emprunts obligataires émis depuis 2008 disposent qu'en cas de changement de contrôle de la société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle, chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

(1) La procédure de concertation ouverte avec la BEI en mars 2010 suite au changement de note par Standard & Poor's s'est terminée fin juillet 2010 par la signature d'un avenant aux contrats de prêt augmentant le coût moyen des prêts de 1,5 point de base, modifiant le seuil de dégradation de la notation à A ou en dessous et introduisant une clause d'annulation de l'augmentation en cas de remontée de la notation à un niveau supérieure à A+.

Au 31 décembre 2012, Aéroports de Paris ne dispose d'aucun programme d'EMTN, ni de billets de trésorerie.

Par ailleurs, Aéroports de Paris a signé, en date du 30 juin 2010, une convention de crédit d'une durée de trois ans et d'un montant de 400 millions d'euros en remplacement des trois précédentes lignes de crédit confirmées pour un montant total de 400 millions d'euros échues en 2010. Depuis sa mise en place, cette ligne de crédit n'a toujours pas été utilisée.

5.4 Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité/risque. Les analyses de sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées en note 31.3.

5.4.1 Risque de taux d'intérêt

En complément de sa capacité d'autofinancement, Aéroports de Paris a recours à l'endettement pour financer son programme d'investissement.

Au cours de la période, Aéroports de Paris a procédé :

- au remboursement de son emprunt obligataire ADP 5,25 % 2001-2012 arrivé à échéance le 25 mars 2012 d'une valeur nominale de 334 millions d'euros ;
- à l'émission d'un emprunt obligataire à 7 ans d'un montant de 300 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 2,375 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2019 ;
- à l'émission d'un emprunt obligataire à 12 ans d'un montant de 500 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 3,125 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2024.

La dette au 31 décembre 2012, hors intérêts courus et instruments financiers dérivés passif, s'élève à 3 824 millions d'euros et est composée principalement d'emprunts obligataires et bancaires.

Le risque de taux relatif à la dette est géré en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché.

La gestion de ce risque repose sur la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêts (swaps).

L'exposition au risque de taux d'intérêt d'Aéroports de Paris provient essentiellement de son endettement financier et, dans une moindre mesure de son portefeuille de dérivés de taux.

La politique du Groupe consiste à gérer sa charge d'intérêt en utilisant une combinaison d'emprunts à taux fixe et à taux variable. La politique du Groupe est que 50 % à 100 % de sa dette soit à taux fixe. Dans cet objectif, le Groupe met en place des swaps de taux d'intérêt par lesquels il échange à intervalles déterminés la différence entre le montant des intérêts à taux fixe et le montant des intérêts à taux variable calculés sur un montant nominal d'emprunt convenu entre les parties. Ces swaps sont affectés à la couverture des emprunts.

Au 31 décembre 2012, après prise en compte des swaps de taux d'intérêt, environ 83 % de la dette du Groupe est à taux d'intérêt fixe (69 % à fin 2011).

5.4.2 Risque de change

D'une façon générale, le Groupe est peu exposé aux risques de change (cf. note 31.3.2).

Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro et l'USD, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change du dollar américain et des monnaies qui y sont liées par une parité fixe, le Groupe a mis en place, au niveau de sa filiale ADPI, une politique de couverture consistant à :

- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;
- procéder à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

NOTE 6 Gestion du capital

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le conseil d'administration veille au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions ordinaires.

À ce jour, les membres du personnel détiennent 1,69 % 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 est passé de 0,61 à 0,80 entre fin 2011 et fin 2012.

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 2012	Année 2011	Variation 2012/2011
Produit des activités ordinaires	9	2 640 450	2 501 514	+ 5,6 %
Production immobilisée et stockée	11	61 716	52 146	+ 18,4 %
Production de l'exercice		2 702 166	2 553 660	+ 5,8 %
Achats consommés	12	(115 088)	(92 791)	+ 24,0 %
Services et charges externes	14	(671 866)	(635 817)	+ 5,7 %
Valeur ajoutée		1 915 212	1 825 052	+ 4,9 %
Charges de personnel	13	(708 892)	(677 014)	+ 4,7 %
Impôts et taxes	14	(190 413)	(176 345)	+ 8,0 %
Autres charges opérationnelles courantes	14	(22 903)	(17 111)	+ 33,9 %
Autres produits opérationnels courants	10	31 896	17 261	+ 84,8 %
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	15	(8 012)	541	- 1 581,0 %
EBITDA		1 016 888	972 384	+ 4,6 %
<i>Ratio EBITDA/Produit des activités ordinaires</i>		38,5 %	38,9 %	
Dotations aux amortissements	15	(409 802)	(383 114)	+ 7,0 %
Dépréciations d'immobilisations, nettes de reprises	15	(48)	(158)	-
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	18	37 981	18 190	+ 108,8 %
Résultat opérationnel courant		645 019	607 302	+ 6,2 %
Autres produits et charges opérationnels	16	(2 931)	44 198	-
Résultat opérationnel		642 088	651 500	- 1,4 %
Résultat financier	17	(117 537)	(98 118)	+ 19,8 %
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles	18	(787)	(590)	+ 33,3 %
Résultat avant impôt		523 764	552 792	- 5,3 %
Impôts sur les résultats	19	(177 731)	(192 336)	- 7,6 %
Résultat net des activités poursuivies		346 033	360 456	- 4,0 %
Résultat net des activités non poursuivies		(4 856)	(13 419)	- 63,8 %
Résultat de la période		341 177	347 037	- 1,7 %
<i>Résultat attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle</i>		(66)	(776)	
<i>Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère</i>		341 243	347 813	- 1,9 %

NOTE 8 Information sectorielle

8.1 Information sectorielle

Les revenus et le résultat du groupe Aéroports de Paris se décomposent de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	Année 2012						Éliminations intersecteurs & Non Affecté	Total
	Activités aéronautiques	Commerces & services	Immobilier	Participations aéroportuaires	Autres activités			
Produit des activités ordinaires	1 581 153	902 442	252 515	13 459	246 155	(355 274)	2 640 450	
• dont produits réalisés avec des tiers	1 578 826	701 527	201 214	12 754	146 129		2 640 450	
• dont produits intersecteur	2 327	200 915	51 301	705	100 026	(355 274)	-	
EBITDA	343 185	502 699	148 758	1 378	20 868		1 016 888	
Dotations aux amortissements	(259 829)	(97 444)	(38 789)	(280)	(13 460)	-	(409 802)	
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	479	(2 288)	2 638	-	(2 430)	(6 459)	(8 060)	
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	6 857	(477)	28 017	3 584		37 981	
Résultat opérationnel courant	83 356	412 112	109 492	29 115	10 944	-	645 019	
Résultat opérationnel	83 356	412 112	109 492	29 115	8 013	-	642 088	
Résultat financier							(117 537)	
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles							(787)	
Impôt sur les sociétés							(177 731)	
Résultat de la période des activités poursuivies							346 033	
Résultat net des activités non poursuivies							(4 856)	
Résultat de la période							341 177	

(en milliers d'euros)	Année 2011						Éliminations intersecteurs & Non Affecté	Total
	Activités aéronautiques	Commerces & services	Immobilier	Participations aéroportuaires	Autres activités			
Produit des activités ordinaires	1 504 584	841 347	241 417	12 430	243 514	(341 778)	2 501 514	
• dont produits réalisés avec des tiers	1 501 573	645 855	190 321	11 630	152 135	-	2 501 514	
• dont produits intersecteur	3 011	195 492	51 096	800	91 379	(341 778)	-	
EBITDA	358 974	463 151	128 724	1 794	19 741	-	972 384	
Dotations aux amortissements	(234 149)	(94 136)	(40 306)	(272)	(14 251)	-	(383 114)	
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	3 943	3 956	(2 170)	-	(234)	(5 113)	382	
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	6 281	(768)	12 676*	-		18 190	
Résultat opérationnel courant	124 824	375 297	87 651	14 198	5 332	-	607 302	
Résultat opérationnel	149 434	400 522	87 651	14 198	(305)	-	651 500	
Résultat financier							(98 118)	
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles							(590)	
Impôt sur les sociétés							(192 336)	
Résultat de la période des activités poursuivies							360 456	
Résultat net des activités non poursuivies							(13 419)	
Résultat de la période							347 037	

* Schiphol Group.

8.2 Information sectorielle – Évolution

31.12.2011 Publié	Activités aéronautiques	Commerces & services	Immobilier	Participations aéroportuaires	Autres activités	ADPM - Schiphol	Autres activités	Éliminations intersecteurs & Non Affecté	Total
Produit des activités ordinaires	1 504 584	841 347	241 417	-	242 142	12 430	254 572	(340 406)	2 501 514
• dont produits réalisés avec des tiers	1 501 573	645 855	190 321	-	152 135	11 630	163 765		2 501 514
• dont produits intersecteur	3 011	195 492	51 096	-	90 007	800	90 807	(340 406)	-
EBITDA	358 974	463 151	128 724	-	19 741	1 794	21 535	-	972 384
Dotations aux amortissements	(234 149)	(94 136)	(40 306)	-	(14 251)	(272)	(14 523)	-	(383 114)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	3 943	3 956	(2 170)	-	(234)	-	(234)	(5 113)	382
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	6 281	(768)	-	-	12 676	12 676	-	18 190
Résultat opérationnel courant	124 824	375 297	87 651	-	5 332	14 198	19 530	-	607 302
Résultat opérationnel	149 434	400 522	87 651	-	(305)	14 198	13 893	-	651 500
Résultat financier									(98 118)
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles									(590)
Impôt sur les sociétés									(192 336)
Résultat de la période des activités poursuivies									360 456
Résultat net des activités non poursuivies									(13 419)
Résultat de la période									347 037

31.12.2011 Retraité	Activités aéronautiques	Commerces & services	Immobilier	Participations aéroportuaires	Autres activités	ADPM - Schiphol	Autres activités	Éliminations intersecteurs & Non Affecté	Total
Produit des activités ordinaires	1 504 584	841 347	241 417	12 430	243 514	-	243 514	(341 778)	2 501 514
• dont produits réalisés avec des tiers	1 501 573	645 855	190 321	11 630	152 135	-	152 135	-	2 501 514
• dont produits intersectoriel	3 011	195 492	51 096	800	91 379	-	91 379	(341 778)	-
EBITDA	358 974	463 151	128 724	1 794	19 741	-	19 741	-	972 384
Dotations aux amortissements	(234 149)	(94 136)	(40 306)	(272)	(14 251)	-	(14 251)	-	(383 114)
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	3 943	3 956	(2 170)	-	(234)	-	(234)	(5 113)	382
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	6 281	(768)	12 676	-	-	-	-	18 190
Résultat opérationnel courant	124 824	375 297	87 651	14 198	5 332	-	5 332	-	607 302
Résultat opérationnel	149 434	400 522	87 651	14 198	(305)	-	(305)	-	651 500
Résultat financier									(98 118)
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles									(590)
Impôt sur les sociétés									(192 336)
Résultat de la période des activités poursuivies									360 456
Résultat net des activités non poursuivies									(13 419)
Résultat de la période									347 037

**INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE,
LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS**

COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012

Impact des changements	Activités aéronautiques	Commerces & services	Immobilier	Participations aéroportuaires	Autres activités	ADPM - Schiphol	Autres activités	Éliminations intersecteurs & Non Affecté	Total
Produit des activités ordinaires	-	-	-	12 430	1 372	(12 430)	(11 058)	(1 372)	-
• dont produits réalisés avec des tiers	-	-	-	11 630	-	(11 630)	(11 630)	-	-
• dont produits intersecteur	-	-	-	800	1 372	(800)	572	(1 372)	-
EBITDA	-	-	-	1 794	-	(1 794)	(1 794)	-	-
Dotations aux amortissements	-	-	-	(272)	-	272	272	-	-
Autres produits (charges) sans contrepartie en trésorerie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles	-	-	-	12 676	-	(12 676)	(12 676)	-	-
Résultat opérationnel courant	-	-	-	14 198	-	(14 198)	(14 198)	-	-
Résultat opérationnel	-	-	-	14 198	-	(14 198)	(14 198)	-	-
Résultat financier									-
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles									-
Impôt sur les sociétés									-
Résultat de la période des activités poursuivies									-
Résultat net des activités non poursuivies									-
Résultat de la période									-

NOTE 9 Produit des activités ordinaires

Au 31 décembre 2012, la ventilation du produit des activités ordinaires s'établit comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Redevances aéronautiques	866 943	835 095
Redevances spécialisées	185 220	175 799
Activités commerciales	356 299	316 929
Parcs et accès	158 296	157 010
Prestations industrielles	66 774	58 053
Taxe d'aéroport	492 546	458 188
Recettes locatives	312 943	293 482
Autres recettes	198 211	203 666
Produits financiers liés à l'activité	3 218	3 293
TOTAL	2 640 450	2 501 514

NOTE 10 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	2 275	3 867
Autres produits	29 621	13 394
TOTAL	31 896	17 261

La hausse du poste « Autres produits » est principalement liée à l'impact de pénalités reçues dans le cadre du protocole concernant le Trieur-Bagage Est (cf. 3.1.4 Accord concernant le Trieur-Bagage Est).

NOTE 11 Production immobilisée et stockée

La production immobilisée et stockée s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Frais d'études et de surveillance de travaux (FEST)	55 558	49 316
Autres	6 158	2 830
TOTAL	61 716	52 146

Les Frais d'études et de surveillance de 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 fonctionnement directement affectés à ces projets.

NOTE 12 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Achats de marchandises	(20 666)	(10 544)
Gaz et autres combustibles	(27 193)	(20 957)
Électricité	(26 620)	(19 792)
Autres achats	(40 609)	(41 498)
TOTAL	(115 088)	(92 791)

La variation des achats de marchandises est principalement due à l'entrée de Nomadvance dans le périmètre.

NOTE 13 Coût des avantages du personnel

13.1 Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Salaires et traitements	453 769	431 324
Charges sociales	226 348	208 981
Participation et intéressement	24 725	29 427
Dotations aux provisions pour engagements sociaux	26 734	24 199
Reprises de provisions pour engagements sociaux	(22 684)	(16 917)
TOTAL	708 892	677 014

L'effectif moyen salarié se ventile comme suit :

	Année 2012	Année 2011
Effectif moyen salarié	9 035	9 092
<i>Dont ADP</i>	6 851	6 879
<i>Groupe ADP Ingénierie</i>	456	511
<i>Groupe Aéroports de Paris Management</i>	44	46
<i>Groupe Hub télécom</i>	414	389
<i>Alyzia Sécurité</i>	1 270	1 267

13.2 Avantages du personnel à long terme

13.2.1 Description des différents avantages

A. INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE (IFC)

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents d'Aéroports de Paris admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents d'Aéroports de Paris de plus de 60 ans licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité sociale).

B. PROTOCOLE D'ACCORD DE RÉGIME DE DÉPART ANTICIPÉ (PARDA) ET AUTRES MESURES D'ÂGE

Aéroports de Paris a mis en place, depuis le 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 :

- être âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ ;
- ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein ;
- justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de préretraite égale à 65 % de la rémunération de la dernière année.

Les personnes souhaitant bénéficier du PARDA en 2005 l'ont fait savoir avant fin 2004, compte tenu du délai de préavis applicable.

En outre, des mesures d'âge ciblées ont été prises en 2006.

Concernant les agents pompiers, un accord permanent prévoit un dispositif de départ en retraite à partir de 55 ans.

C. RÉGIME DE RETRAITE DES POMPIERS

Pour les agents pompiers, le dispositif PARDA ci-dessus est complété par une assurance permettant à ces agents de disposer, après la liquidation de leur retraite de Sécurité sociale et de leur retraite complémentaire, d'un revenu total équivalent à celui de leur allocation de préretraite. Ce versement complémentaire prend la forme d'une rente versée par une compagnie d'assurances.

La provision constituée représente l'évaluation du capital garantissant cette rente pour les agents actuellement en activité.

D. COUVERTURE SANTÉ

Les agents d'Aéroports de Paris avaient la possibilité d'adhérer à quatre Mutuelles (deux d'entre elles couvrant 90 % du personnel adhérent). Aéroports de Paris contribue à hauteur de 100 % du régime de base des cotisations des agents retraités et préretraités.

La provision constituée représente la totalité des charges relatives aux agents retraités.

Depuis 2007, ce régime est remplacé par un régime à cotisations définies complété par un régime à prestations définies.

La modification a été qualifiée de coût des services passés ; le profit a été reconnu progressivement par résultat jusqu'alors. Le montant non amorti au 31.12.2012 impactera les capitaux propres suite à la modification de la norme IAS 19.

E. RÉGIME DE RETRAITE COMPLÉMENTAIRE À PRESTATIONS DÉFINIES

Un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel, a été mis en place en 2007, visant à assurer le financement partiel de la couverture santé des futurs retraités suite à la fin du régime de Couverture santé (cf. paragraphe d. ci-dessus). Ce régime complète ainsi le régime à cotisations définies également instauré en 2007.

En vertu de l'accord signé en 2007, l'engagement constaté à l'égard des salariés actifs concernés est défini comme le paiement à un assureur du capital constitutif nécessaire au versement viager de la prestation. Cette dernière est déterminée par différence entre :

- un montant annuel forfaitaire de 850 euros revalorisé à hauteur de 2 % par an à partir de 2008 ;
- la rente annuelle résultant de la liquidation du régime à cotisations définies instauré par ailleurs.

La répartition entre services passés et services futurs est effectuée au prorata de l'ancienneté à la date de calcul par rapport à l'ancienneté au départ en retraite.

F. MÉDAILLE D'HONNEUR DE L'AÉRONAUTIQUE

La société Aéroports de Paris finance les médailles de ses agents. L'engagement est défini, médaille par médaille, en fonction de la probabilité individuelle d'atteindre l'ancienneté requise avant le départ en retraite.

G. AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL DES FILIALES

Les filiales intégrées ne sont concernées que par les indemnités de fin carrière et les médailles du travail dont les engagements sont déterminés selon les mêmes méthodes que la société mère (cf. paragraphes a et e ci-dessus).

13.2.2 Hypothèses de calcul

Il est rappelé que le groupe Aéroports de Paris comptabilise ses écarts actuariels selon la méthode du corridor. Ainsi, 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 principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes :

	Au 31.12.2012
Taux d'actualisation	3,25 %
Taux attendu de rendement des actifs du régime	3,25 %
Hausse future des salaires	4,00 % - 4,25 % - 4,50 %
Hausse future des dépenses de santé	4,00 %
Âge moyen de départ en retraite *	62 - 65 ans

* Au-delà de 2008, une majoration des âges de départ a été prise en compte de manière à atteindre progressivement les âges respectifs de 65 ans pour les catégories Cadres et Haute Maîtrise et 62 ans pour la catégorie Employés et Maîtrise.

Le taux utilisé pour l'actualisation de l'engagement est représentatif du taux de rendement des obligations en euros de première catégorie pour des durées comparables à celles des engagements concernés. Le taux a été déterminé en considérant des indices de marché de taux des obligations notées AA disponibles à fin 2012 pour des durées de 10 ans et plus.

Les tables de mortalité utilisées sont les suivantes :

- les tables TF et TH 06-08 (table de mortalité hommes/femmes 2006-2008) pour les IFC et médailles d'honneur du travail ;
- les tables TGF05 et TGH05 (table par génération des femmes/hommes – version 2005) pour les autres régimes.

Une variation de plus ou moins 0,5 % des taux d'actualisation – toutes choses étant égales par ailleurs – aurait les effets suivants sur :

(en milliers d'euros)	Diminution de 0,50 pt de pourcentage	Augmentation de 0,50 pt de pourcentage
La valeur actualisée de l'engagement au 31.12.2012	23 848	(21 782)
Le passif comptabilisé au bilan du 31.12.2012	5 448	(1 840)

13.2.3 Variation, décomposition et réconciliation des engagements, des actifs et des passifs comptabilisés dans le bilan et impacts sur le compte de résultat

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA et autres mesures d'âge	Retraite des pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31.12.2012	Total au 31.12.2011
Valeur actualisée de l'engagement à l'ouverture	181 114	13 886	2 586	19 454	81 766	1 413	300 219	307 029
Variation du périmètre de consolidation	231	-	-	-	-	-	231	(4 777)
Écarts actuariels de la période	43 718	109	311	12 359	12 581	(120)	68 958	(10 812)
Actualisation de l'engagement	8 069	639	119	900	3 761	63	13 550	13 615
Droits acquis au cours de la période	10 294	1 908	54	869	-	70	13 196	12 098
Prestations servies	(6 780)	(3 953)	(404)	(2 087)	(3 600)	(32)	(16 856)	(17 196)
Impact de la réorganisation de l'Escale	-	-	-	-	-	-	-	262
Valeur actualisée de l'engagement à la clôture	236 646	12 589	2 666	31 495	94 508	1 394	379 298	300 219
Valeur de marché des actifs du régime à la clôture	-	(1 220)	-	(1 660)	-	-	(2 880)	(1 551)
Écarts actuariels non comptabilisés	(24 234)	(1 322)	(1 973)	(13 249)	(9 451)	-	(50 229)	16 881
Coût des services passés non comptabilisés	-	-	-	(5 540)	24 720	-	19 180	25 624
Passifs comptabilisés au bilan	212 412	10 047	693	11 047	109 777	1 394	345 369	341 173
Coût financier de l'actualisation de l'engagement	8 069	639	119	900	3 761	63	13 550	13 615
Rendement attendu des actifs financiers du régime	-	(26)	-	(2)	-	-	(28)	(47)
Amortissement des écarts actuariels	(109)	1 005	74	-	1 398	(120)	2 248	1 441
Coût des services passés	-	-	-	1 487	(7 931)	-	(6 444)	(6 444)
Coût des services rendus au cours de la période	10 294	1 908	54	869	-	70	13 196	12 098
Dotations nettes liées à la réorganisation de l'Escale	-	-	-	-	-	-	-	287
Charge de la période	18 254	3 526	247	3 254	(2 772)	13	22 522	20 950

Les flux expliquant la variation des provisions sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dette actuarielle nette	Écarts actuariels différés	Coût des services passés non comptabilisés	Provision nette
Au 01.01.2011	307 029	(1 897)	305 132	4 931	32 020	342 083
Variation de périmètre	(4 777)	-	(4 777)	(289)	48	(5 018)
Effet de l'actualisation	13 615	-	13 615	-	-	13 615
Droits acquis au cours de l'exercice	12 098	-	12 098	-	-	12 098
Produits financiers	-	(47)	(47)	-	-	(47)
Écarts actuariels de la période	(10 812)	39	(10 773)	10 773	-	-
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	1 441	-	1 441
Amortissements du coût des services passés	-	-	-	-	(6 444)	(6 444)
Impact de la réorganisation de l'Escale	262	-	262	25	-	287
Flux de trésorerie :						
• Paiements aux bénéficiaires	(17 196)	-	(17 196)	-	-	(17 196)
• Cotisations versées	-	(2 500)	(2 500)	-	-	(2 500)
• Paiements reçus de tiers	-	2 854	2 854	-	-	2 854
Au 31.12.2011	300 219	(1 551)	298 668	16 881	25 624	341 173
Variation de périmètre	231	-	231	(49)	-	182
Effet de l'actualisation	13 550	-	13 550	-	-	13 550
Droits acquis au cours de l'exercice	13 196	-	13 196	-	-	13 196
Produits financiers	-	(28)	(28)	-	-	(28)
Écarts actuariels de la période	68 958	356	69 314	(69 308)	-	6
Amortissements des écarts actuariels	-	-	-	2 248	-	2 248
Amortissements du coût des services passés	-	-	-	-	(6 444)	(6 444)
Flux de trésorerie :						
• Paiements aux bénéficiaires	(16 856)	-	(16 856)	-	-	(16 856)
• Cotisations versées	-	(4 450)	(4 450)	-	-	(4 450)
• Paiements reçus de tiers	-	2 793	2 793	-	-	2 793
Au 31.12.2012	379 298	(2 880)	376 418	(50 229)	19 180	345 369

13.2.4 Sensibilité des coûts médicaux

L'engagement relatif à la couverture médicale des retraités et préretraités a été évalué au 31 décembre 2012 à 97 millions d'euros et ne concerne que d'anciens salariés dans la mesure où le régime a été fermé, depuis octobre 2007, aux salariés actifs.

De ce fait, aucun coût des services rendus n'est comptabilisé pour ce régime sur l'exercice 2012. Le coût financier pour l'exercice 2012 ressort à 4 millions d'euros.

Ces éléments sont basés sur une hypothèse de dérive des dépenses médicales de 4 %. La variation de plus ou moins 1 point de ce taux aurait les effets suivants sur :

(en milliers d'euros)	Diminution d'un point de pourcentage	Augmentation d'un point de pourcentage
La valeur actualisée de l'engagement au 31.12.2012	(11 024)	13 174
Le coût financier au 31.12.2012	(357)	428

13.2.5 Expérience des régimes à prestations définies

Les tableaux suivants présentent ces informations pour chacun des types d'engagement identifié pour l'établissement des comptes.

INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE

(en milliers d'euros)	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009	Exercice 2008
Obligations au titre des prestations définies	(236 638)	(181 114)	(175 885)	(165 801)	(152 951)
Actifs du régime	-	-	-	-	3 488
Excédent/(Déficit)	(236 638)	(181 114)	(175 885)	(165 801)	(149 463)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(2 414)	(879)	809	4 141	2 366
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	(71)	(2 861)

PARDA & AUTRES MESURES D'ÂGE

(en milliers d'euros)	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009	Exercice 2008
Obligations au titre des prestations définies	(12 588)	(13 886)	(16 784)	(23 189)	(33 546)
Actifs du régime	1 220	1 500	1 256	1 104	1 062
Excédent/(Déficit)	(11 368)	(12 386)	(15 528)	(22 085)	(32 484)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	1 761	(263)	57	(1 212)	(9 338)
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	(199)	(39)	-	-	12

RETRAITE SUPPLÉMENTAIRE DES POMPIERS

(en milliers d'euros)	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009	Exercice 2008
Obligations au titre des prestations définies	(2 666)	(2 586)	(2 263)	(1 393)	(1 328)
Actifs du régime	-	-	-	80	77
Excédent/(Déficit)	(2 666)	(2 586)	(2 263)	(1 313)	(1 251)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(222)	(54)	(703)	(474)	(23)
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	(2)	-	2

COUVERTURE SANTÉ DES RETRAITÉS

(en milliers d'euros)	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009	Exercice 2008
Obligations au titre des prestations définies	(94 509)	(81 766)	(90 023)	(79 519)	(75 001)
Actifs du régime	-	-	-	-	-
Excédent/(Déficit)	(94 509)	(81 766)	(90 023)	(79 519)	(75 001)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(198)	12 021	(672)	1 875	(890)
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	-	-	-	-	-

RÉGIME DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRE SANTÉ

(en milliers d'euros)	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009	Exercice 2008
Obligations au titre des prestations définies	(31 495)	(19 454)	(20 276)	(16 886)	(15 912)
Actifs du régime	1 660	51	641	521	1 028
Excédent/(Déficit)	(29 835)	(19 403)	(19 635)	(16 365)	(14 884)
Ajustement des passifs du régime liés à l'expérience	(1 313)	(1 479)	(2 774)	280	(94)
Ajustement des actifs du régime liés à l'expérience	257	(3)	-	(19)	-

13.2.6 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le Groupe juge devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies en 2013 ne présente pas de caractère significatif.

13.2.7 Provisions pour engagements sociaux au bilan

Les provisions pour engagements sociaux ont évolué comme suit au passif du bilan :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Provisions au 1^{er} janvier	341 173	342 083
Augmentations :	26 880	25 246
• Dotations	26 734	25 246
• Augmentation liée aux variations de périmètre	146	-
Diminutions :	(22 684)	(26 156)
• Provisions utilisées	(18 508)	(16 945)
• Provisions devenues sans objet	(4 176)	(3 716)
• Diminution liée aux variations de périmètre	-	(5 495)
Provisions au 31 décembre	345 369	341 173
Dont :		
• Part non courante	329 921	325 733
• Part courante	15 448	15 440

13.2.8 Informations complémentaires relatives à la norme IAS 19 révisée

La norme IAS 19 révisée sera applicable à compter de l'exercice commençant le 1^{er} janvier 2013. L'une des principales modifications de cette norme sera la suppression des mécanismes de comptabilisation différée (corridor et étalement du coût des services passés) au profit d'une comptabilisation immédiate des écarts actuariels en « autres éléments de résultat global » (OCI) et du coût des services passés en résultat.

En 2012, l'impact sur la charge du Groupe sera d'environ 4 millions d'euros et les écarts actuariels seront amortis en OCI pour un montant de 69 millions d'euros environ. Les écarts actuariels et coûts des services passés non reconnus au 1^{er} janvier 2012 seront comptabilisés en capitaux propres pour un montant d'environ 43 millions d'euros.

NOTE 14 Autres charges opérationnelles courantes

14.1 État récapitulatif

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Services et charges externes	(671 866)	(635 817)
Impôts et taxes	(190 413)	(176 345)
Autres charges d'exploitation	(22 903)	(17 111)
TOTAL	(885 182)	(829 273)

14.2 Détail des autres services et charges externes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Sous-traitance	(422 248)	(378 541)
• Sûreté	(196 429)	(177 833)
• Nettoyage	(70 637)	(64 398)
• Transports	(28 791)	(22 096)
• Autres	(126 391)	(114 214)
Entretien, réparations & maintenance	(113 438)	(109 949)
Études, recherches & rémunération d'intermédiaires	(27 213)	(29 475)
Travaux & prestations externes	(24 890)	(24 667)
Personnel extérieur	(14 332)	(12 869)
Assurances	(13 837)	(19 763)
Missions, déplacements & réceptions	(14 613)	(13 920)
Publicité, publications & relations publiques	(7 334)	(12 106)
Autres charges et services externes	(33 961)	(34 527)
TOTAL	(671 866)	(635 817)

14.3 Détail des impôts et taxes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Contribution économique territoriale (ex-taxe professionnelle)	(53 750)	(50 207)
Taxe foncière	(70 722)	(61 677)
Autres impôts & taxes	(65 941)	(64 461)
TOTAL	(190 413)	(176 345)

14.4 Détail des autres charges d'exploitation

Les Autres charges d'exploitation incluent notamment les redevances pour concessions, brevets, licences et valeurs similaires, les pertes sur créances irrécouvrables, les subventions accordées ainsi que le montant des émissions de gaz à effet de serre.

En 2012, les redevances pour concessions brevets s'élèvent à 8 millions d'euros.

NOTE 15 Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements des immobilisations et dépréciations d'actifs s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Amortissement des immobilisations incorporelles	(18 276)	(16 686)
Amortissement des immobilisations corporelles et immeubles de placement	(391 526)	(366 428)
Dotations aux amortissements	(409 802)	(383 114)
Dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	(200)	(158)
Reprises de dépréciations d'immobilisations corporelles & incorporelles	152	-
Dépréciations de créances	(6 204)	(6 214)
Reprises de dépréciations de créances	6 692	6 522
Dépréciations de créances, nettes de reprises	640	308
Dotations aux provisions pour litiges et autres risques	(35 130)	(18 031)
Reprises de la période	26 630	18 263
Dotations aux provisions, nettes des reprises	(8 500)	233
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	(7 860)	541
TOTAL	(417 862)	(382 732)

Les dotations et reprises concernent principalement des provisions pour litiges Clients et Fournisseurs.

NOTE 16 Autres produits et charges opérationnels

Au 31 décembre 2012, un montant de 3 millions d'euros au titre d'un risque fiscal international sur la zone Europe Moyen-Orient Afrique a été constaté.

Au 31 décembre 2011, les Autres produits et charges opérationnels, soit 44 millions d'euros, portaient principalement sur les indemnités liées à l'accident du terminal 2E survenu en 2004 (50 millions d'euros).

NOTE 17 Résultat financier

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2012 et 2011 :

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2012
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(132 787)	(132 787)
Résultat des dérivés de taux	59 472	(49 788)	9 684
Coût de l'endettement financier brut	59 472	(182 575)	(123 103)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	4 780	(1)	4 779
Coût de l'endettement financier net	64 252	(182 576)	(118 324)
Produits de participations non consolidées	919	-	919
Gains et pertes nets de change	4 506	(7 745)	(3 239)
Dépréciations et provisions	1	(81)	(80)
Autres	4 786	(1 599)	3 187
Autres produits et charges financiers	10 212	(9 425)	787
Charges financières nettes	74 464	(192 001)	(117 537)

**INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE,
LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS**

COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012

(en milliers d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier Année 2011
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(119 193)	(119 193)
Résultat des dérivés de taux	64 704	(55 222)	9 482
Coût de l'endettement financier brut	64 704	(174 415)	(109 711)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	8 612	-	8 612
Coût de l'endettement financier net	73 316	(174 415)	(101 099)
Produits de participations non consolidées	1 016	-	1 016
Gains et pertes nets de change	7 154	(4 007)	3 147
Dépréciations et provisions	6 278	(93)	6 185
Autres	1 148	(8 515)	(7 367)
Autres produits et charges financiers	15 596	(12 615)	2 981
Charges financières nettes	88 912	(187 030)	(98 118)

Les gains et pertes par catégories d'instruments financiers se présentent ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti :	(120 705)	(111 776)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(132 787)	(117 726)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	769	(178)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	10 292	6 800
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	3 695	25 438
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	(4 113)	(26 322)
Inefficacité des couvertures de flux de trésorerie	1 439	212
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat :	2 381	10 674
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	4 779	8 612
Résultats sur les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction)	(2 398)	2 062
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente :	(20)	(74)
Dividendes reçus	60	15
Plus (moins-values) de cessions	-	(6 274)
Reprises de dépréciations nettes	(80)	6 185
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti :	807	3 058
Pertes nettes de change	(3 239)	3 147
Autres profits nets	4 046	(89)
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS EN RÉSULTAT	(117 537)	(98 118)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres *	(5 653)	1 609
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	(5 653)	1 609

* Hors variations rattachées aux entreprises associées.

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 2012	Année 2011
Société de Distribution Aéroportuaire	50,0 %	5 451	6 175
Relay@ADP	50,0 %	448	398
Média Aéroports de Paris	50,0 %	958	(292)
SCI Cœur d'Orly Bureaux	50,0 %	(421)	(617)
SNC Cœur d'Orly Commerces	50,0 %	(125)	(151)
Schiphol Group (Pays-Bas)	8,0 %	15 273	12 676
TAV Airports (Turquie)	38,0 %	12 744	-
TAV Construction (Turquie)	49,0 %	3 584	-
Transport Beheer (Pays-Bas)	40,0 %	(1)	-
Transport CV (Pays-Bas)	40,0 %	70	-
Résultat des sociétés mises en équivalence opérationnelles		37 981	18 190
Bolloré Télécom	10,5 %	(453)	(2 615)
Cires Telecom (Maroc)	49,0 %	1 100	466
Liège Airport (Belgique)	25,6 %	150	721
SCI Roissy Sogaris	40,0 %	546	512
SETA (Mexique)	25,5 %	17	326
Alyzia Holding & Alyzia	20,0 %	(2 147)	-
Résultat des sociétés mises en équivalence non opérationnelles		(787)	(590)
TOTAL SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE		37 194	17 600

Les participations dans Schiphol Group et Bolloré Télécom sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence en raison de l'influence notable qu'Aéroports de Paris exerce sur ces groupes.

Bien que le taux de participation dans Schiphol Group soit inférieur au seuil habituel de 20 %, l'influence notable a été établie sur la base des considérations suivantes :

- les deux groupes ont signé un accord de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées ;
- un comité de coopération industrielle a été créé afin de superviser la coopération entre les deux sociétés dans neuf domaines de coopération. Ce comité est composé de quatre représentants de chaque société et présidé à tour de rôle par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris et le « Chief Executive Officer » de Schiphol Group ;
- le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris est membre du conseil de surveillance de Schiphol Group et du comité d'audit ;
- des développements aéroportuaires internationaux sont menés conjointement.

Par ailleurs, concernant Bolloré Télécom, bien que le taux de détention soit inférieur à 20 %, les indicateurs suivants ont notamment été retenus pour déterminer l'influence notable d'Aéroports de Paris dans cette entité :

- existence d'une contribution opérationnelle à la gestion de l'entité du fait du savoir-faire technique de Hub télécom ;

- existence d'une représentation au conseil de direction d'au minimum 25 % des membres et droit de veto ponctuel pour certaines décisions prévues au pacte d'actionnaires et dans les statuts.

Enfin, les participations de TAV Airports et TAV Construction sont également comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence en raison de l'influence notable qu'Aéroports de Paris exerce sur ce groupe. Leur résultat est présenté au sein des « Résultats des sociétés mises en équivalence – opérationnelles » pour les mêmes raisons retenues pour Schiphol Group.

Pour mémoire, les résultats des participations présentés au sein des résultats des sociétés mises en équivalence opérationnelles le sont pour les raisons suivantes :

- l'activité est rattachable aux segments opérationnels ;
- des projets de coopération industrielle et/ou commerciale ont été mis en place ;
- le groupe Aéroports de Paris participe à la prise de décisions opérationnelles au sein de ces sociétés ;
- l'activité et la performance de ces entreprises font l'objet d'un suivi et d'un reporting régulier tout au long de l'exercice.

18.2 Tests de valeur sur titres mis en équivalence

Concernant la norme IAS 36 « dépréciation d'actifs », les titres mis en équivalence de TAV Airports ont fait l'objet d'un test de valeur au 31 décembre 2012 faisant suite à un indice de perte potentielle de valeur lié à l'annonce du lancement en janvier 2013 d'un appel d'offres de l'État turc pour la mise en concession d'un troisième aéroport sur Istanbul :

- le 22 janvier 2013, TAV Havalimanları holding A.S. a reçu du DHMI (Direction générale de l'aviation civile turque) la confirmation qu'elle serait indemnisée des pertes de profit qu'elle supporterait en cas d'ouverture d'un autre aéroport avant la fin de la concession de l'aéroport d'Istanbul Atatürk prévue en janvier 2021 ;
- sur cette base, le lancement de l'appel d'offres pour la construction et la mise en concession d'un troisième aéroport sur Istanbul n'entraîne pas de révision de la valeur recouvrable de la participation d'Aéroports de Paris dans TAV Airports ;

- par ailleurs, la valeur de la concession de l'aéroport Atatürk à Istanbul représente 71 % de la valeur recouvrable de TAV Airports à fin 2012. Une variation de 50 points de base du taux d'actualisation applicable à Istanbul a un impact de 10 millions d'euros sur la valeur recouvrable des titres de TAV Airports portés par Aéroports de Paris et n'entraînerait pas de perte de valeur.

	- 0,50 %	- 0,25 %	0,00 %	0,25 %	0,50 %
Valeur	+ 10	+ 5	-	(5)	(10)

Suite à ce test, il n'a pas été constaté de perte de valeur au 31 décembre 2012.

D'autre part, aucun indice de perte de valeur n'a été identifié concernant la participation dans Schiphol Group.

18.3 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)	% d'intérêt	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
SDA	50,0 %	5 281	8 118
Relay@ADP	50,0 %	2 008	1 898
Média Aéroports de Paris	50,0 %	1 666	708
SCI Cœur d'Orly Bureaux	50,0 %	3 270	3 075
SNC Cœur d'Orly Commerces	50,0 %	663	637
Schiphol Group (Pays-Bas)	8,0 %	392 981	391 378
TAV Airports (Turquie)	38,0 %	658 235	-
TAV Construction (Turquie)	49,0 %	40 685	-
Transport Beheer (Pays-Bas)	40,0 %	8	-
Transport CV (Pays-Bas)	40,0 %	8 660	-
ADPLS Présidence	50,0 %	10	10
Total sociétés mises en équivalence opérationnelles		1 113 467	405 823
Bolloré Télécom	10,5 %	3 174	3 626
Cires Telecom (Maroc)	49,0 %	2 785	1 696
Liège Airport (Belgique)	25,6 %	5 979	4 997
SCI Roissy Sogaris	40,0 %	4 754	4 646
SETA (Mexique)	25,5 %	9 976	9 481
Alyzia Holding & Alyzia	20,0 %	4 651	6 798
Total sociétés mises en équivalence non opérationnelles		31 319	31 245
TOTAL SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE		1 144 786	437 068

Les écarts d'acquisition définitivement comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à :

- 120 millions d'euros au titre de Schiphol ;
- 56 millions d'euros au titre de TAV Airports ;
- 18 millions d'euros au titre de TAV Construction.

18.4 évolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture de l'exercice, aucune dépréciation n'a été constatée :

(en milliers d'euros)	Montants nets au 01.01.2012	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Souscription de capital	Variation des réserves de conversion	Variation des autres réserves	Dividendes distribués	Montants nets au 31.12.2012
SDA	8 118	5 451	-	-	-	-	(8 288)	5 281
Relay@ADP	1 897	449	-	-	-	-	(338)	2 008
Média Aéroports de Paris	708	958	-	-	-	-	-	1 666
SCI Coeur d'Orly Bureaux	3 075	(422)	-	-	-	-	617	3 270
SNC Coeur d'Orly Commerces	637	(125)	-	-	-	-	151	663
Schiphol Group (Pays-Bas)	391 378	15 273	-	-	(59)	(5 811)	(7 800)	392 981
TAV Airports (Turquie)	-	12 744	657 579	-	(625)	(11 463)	-	658 235
TAV Constructions (Turquie)	-	3 584	37 816	-	(715)	-	-	40 685
Transport Beheer (Pays-Bas)	-	(1)	-	9	-	-	-	8
Transport CV (Pays-Bas)	-	70	-	8 590	-	-	-	8 660
ADPLS Présidence	10	-	-	-	-	-	-	10
Total sociétés mises en équivalence opérationnelles	405 823	37 981	695 395	8 599	(1 399)	(17 274)	(15 658)	1 113 467
Bolloré Télécom	3 627	(453)	-	-	-	0	-	3 174
Cires Télécom (Maroc)	1 696	1 100	-	-	(10)	-	(1)	2 785
Liège Airport (Belgique)	4 997	150	-	1 505	-	-	(673)	5 979
SCI Roissy Sogaris	4 646	546	-	-	-	-	(438)	4 754
SETA (Mexique)	9 481	17	-	-	478	-	-	9 976
Alyzia Holding & Alyzia	6 798	(2 147)	-	-	-	-	-	4 651
Total sociétés mises en équivalence non opérationnelles	31 245	(787)	-	1 505	468	0	(1 112)	31 319
TOTAL SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE	437 068	37 194	695 395	10 104	(931)	(17 274)	(16 770)	1 144 786

18.5 Informations financières résumées

Les montants agrégés des actifs, passifs, du produit des activités ordinaires et du résultat des sociétés mises en équivalence, tels qu'ils figurent dans les comptes provisoires de ces dernières, s'établissent ainsi pour 2012 et 2011 :

	Au 31.12.2012						
	Bilan				Compte de résultat		
	Actifs non courants	Actifs courants	Capitaux propres	Passifs non courants	Passifs courants	Produit des activités ordinaires	Résultat net
<i>(en milliers d'euros)</i>							
SDA	29 926	66 855	6 052	4 649	86 080	631 802	8 602
Relay@ADP	7 006	10 681	3 887	2 534	11 266	55 473	851
Média Aéroports de Paris	8 698	12 466	3 261	7 432	10 471	37 700	1 904
SCI Coeur d'Orly Bureaux	31 958	423	6 540	-	25 841	-	(843)
SNC Coeur d'Orly Commerces	7 778	1 180	1 325	-	7 633	-	(250)
Schiphol Group (Pays-Bas)	5 119 017	663 944	3 210 617	2 010 696	561 648	1 349 952	207 036
TAV Airports (Turquie)	1 430 558	843 861	536 912	1 199 567	537 940	728 193	100 013
TAV Constructions (Turquie)	100 597	473 723	45 889	144 666	383 765	247 334	6 946
Transport Beheer (Pays-Bas)	2	18	20	-	-	-	(2)
Transport CV (Pays-Bas)	19 803	2 208	20 992	-	1 019	1 683	(483)
ADPLS Présidence	-	20	20	-	-	-	-
Total sociétés mises en équivalence opérationnelles	6 755 343	2 075 379	3 835 515	3 369 544	1 625 663	3 052 137	323 774
Bolloré Télécom	59 632	1 737	30 168	-	31 201	1 800	(14 170)
Cires Télécom (Maroc)	1 799	5 165	5 682	390	893	3 851	1 595
Liège Airport (Belgique)	38 951	23 727	23 353	22 557	16 768	20 209	347
SCI Roissy Sogaris	10 059	8 083	11 885	2 751	3 506	9 304	1 441
SETA (Mexique)	59 126	4 363	39 121	8 108	16 260	3 986	659
Alyzia Holding & Alyzia	5 769	67 711	32 353	4 749	36 378	-	7 273
Total sociétés mises en équivalence non opérationnelles	175 336	110 787	142 562	38 555	105 006	39 151	(2 855)
TOTAL SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE	6 930 679	2 186 166	3 978 077	3 408 099	1 730 670	3 091 288	320 919

	Au 31.12.2011						
	Bilan				Compte de résultat		
	Actifs non courants	Actifs courants	Capitaux propres	Passifs non courants	Passifs courants	Produit des activités ordinaires	Résultat net
<i>(en milliers d'euros)</i>							
SDA	19 367	70 181	13 943	4 060	71 545	502 177	12 842
Relay@ADP	3 266	10 975	3 713	36	10 492	23 163	713
Média Aéroports de Paris	7 070	11 511	1 108	7 229	10 244	17 730	(938)
SCI Coeur d'Orly Bureaux	32 760	1 111	6 150	-	27 721	1	(1 233)
SNC Coeur d'Orly Commerces	6 177	527	1 273	-	5 431	-	(302)
Schiphol Group (Pays-Bas)	5 102 301	621 190	3 174 513	2 030 462	518 516	1 278 300	197 510
TAV Airports (Turquie)	-	-	-	-	-	-	-
TAV Constructions (Turquie)	-	-	-	-	-	-	-
Transport Beheer (Pays-Bas)	-	-	-	-	-	-	-
Transport CV (Pays-Bas)	-	-	-	-	-	-	-
ADPLS Présidence	-	20	20	-	-	-	-
Total sociétés mises en équivalence opérationnelles	5 170 941	715 515	3 200 720	2 041 787	643 949	1 821 371	208 592
Bollore Télécom	58 767	2 370	34 469	-	26 668	2 300	(19 800)
Cires Télécom (Maroc)	1 284	4 375	3 459	-	2 200	3 903	937
Liège Airport (Belgique)	38 582	22 068	19 517	22 709	18 424	22 500	2 500
SCI Roissy Sogaris	11 950	7 784	11 616	2 479	5 639	9 485	1 293
SETA (Mexique)	62 475	4 555	37 181	11 943	17 906	3 199	919
Alyzia Holding & Alyzia	5 769	96 647	12 389	4 749	85 278	-	-
Total sociétés mises en équivalence non opérationnelles	178 827	137 799	118 631	41 880	156 115	41 387	(14 151)
TOTAL SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE	5 349 768	853 314	3 319 351	2 083 667	800 064	1 862 758	194 441

NOTE 19 Impôts**19.1 Taux d'impôt**

Les actifs et passifs d'impôts différés sont calculés sur la base des derniers taux connus à la clôture, soit 34,43 % pour les sociétés de droit français. Compte tenu de l'actualité fiscale relative aux sociétés françaises dont le Chiffre d'Affaires est supérieur à 250 millions d'euros, il a été comptabilisé au titre des décalages temporaires connus sur Aéroports de Paris, un différentiel d'imposition différée de 1,7 % soit un taux de 36,16 % sur l'impôt à payer au titre de 2012.

19.2 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôt sur les résultats se ventile comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Charge d'impôt exigible	(171 941)	(176 390)
Charge d'impôt différé	(5 790)	(15 945)
Impôts sur les résultats	(177 731)	(192 336)

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.

19.3 Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique basée sur le taux d'impôt applicable en France et la charge réelle d'impôt se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Année 2012	Année 2011
Résultat après impôt	341	347
Quote-part du résultat net des entreprises mises en équivalence	(37)	(18)
Résultat des activités non poursuivies	5	13
Charge d'impôt sur les résultats	178	192
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	487	534
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	36,16 %	36,16 %
Charge d'impôt théorique	(176)	(193)
Incidence sur l'impôt théorique des :		
• Résultats taxés à taux réduit ou majoré	1	4
• Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	(1)	-
• Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	1	-
• Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(2)	(8)
• Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	2	2
• Autres ajustements	(3)	3
Charge réelle d'impôt sur les résultats	(178)	(192)
Taux effectif d'impôt	36,49 %	35,97 %

19.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Au titre des différences temporelles déductibles :		
• Engagements sociaux	118 366	116 492
• Amortissements des Frais d'études et de surveillance de travaux (FEST)	29 828	33 384
• Provisions et charges à payer	23 969	13 923
• Autres	7 941	5 658
Au titre des différences temporelles imposables :		
• Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(355 034)	(339 295)
• Location-financement	(13 838)	(15 231)
• Réserves de réévaluation	(8 242)	(8 219)
• Autres	(13 182)	(10 127)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(210 193)	(203 415)
Ces montants sont répartis comme suit au bilan :		
• à l'actif	2 195	1 071
• au passif	(212 388)	(204 486)

Les amortissements des Frais d'études et de surveillance de travaux (FEST), apparaissant ci-dessus dans la catégorie des différences temporelles déductibles, résultent de l'étalement de frais antérieurement capitalisés et imputés sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003, suite aux retraitements comptables opérés à cette date dans la perspective de la transformation du statut de l'établissement public d'Aéroports de Paris en SA et dans le cadre de la première certification des comptes intervenue au titre de l'exercice 2003.

L'imputation sur le report à nouveau au 1^{er} janvier 2003 avait porté sur un solde de frais non amortis à cette date de 180 millions d'euros. Après prise en compte de l'effet d'impôt correspondant, soit 64 millions d'euros,

l'impact net négatif sur le report à nouveau s'était élevé à 116 millions 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 64 millions 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 30 millions d'euros au 31 décembre 2012.

19.5 Tableau de variation des actifs et passifs d'impôts différés

Les actifs et passifs d'impôts différés ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période :

(en milliers d'euros)	Actif	Passif	Montant net
Au 01.01.2012	1 071	204 486	(203 415)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des instruments de couverture de flux futurs	(16)	(1 963)	1 947
Montants comptabilisés au titre de la période	1 180	8 796	(7 617)
Variations de périmètre	(40)	1 069	(1 109)
Au 31.12.2012	2 195	212 388	(210 193)

19.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

Les actifs d'impôt exigible correspondent aux montants à récupérer au titre de l'impôt sur les résultats auprès des administrations fiscales. Les passifs d'impôt exigible correspondent aux montants restant à payer à ces administrations.

Ces actifs et passifs d'impôt exigible s'établissent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Actifs d'impôt exigible :		
• Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	10 735	-
• Autres entités consolidées	952	266
TOTAL	11 687	266
Passifs d'impôt exigible :		
• Aéroports de Paris et sociétés fiscalement intégrées	-	30 022
• Autres entités consolidées	530	1 077
TOTAL	530	31 099

Le Groupe n'a connaissance d'aucun actif ou passif éventuel d'impôt au 31 décembre 2012.

NOTE 20 Résultat par action

Le calcul d'un résultat par action s'établit ainsi à la clôture :

	Année 2012	Année 2011
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 956 206	98 953 362
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros)	346 033	360 456
Résultat de base par action (en euros)	3,50	3,64
Résultat dilué par action (en euros)	3,50	3,64
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros)	341 243	347 813
Résultat de base par action (en euros)	3,45	3,51
Résultat dilué par action (en euros)	3,45	3,51
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en milliers d'euros)	(4 856)	(13 419)
Résultat de base par action (en euros)	(0,05)	(0,14)
Résultat dilué par action (en euros)	(0,05)	(0,14)

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

Le nombre moyen pondéré d'actions correspond au nombre d'actions composant le capital de la société mère, minoré des actions propres

détenues en moyenne au cours de la période, soit 4 396 en 2012 et 7 240 en 2011.

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	Autres	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2011					
• Valeur brute	8 963	180 666	4 654	19 561	213 844
• Cumul des amortissements	-	(142 059)	(108)	-	(142 167)
• Cumul des dépréciations	-	-	(155)	-	(155)
Valeur nette	8 963	38 607	4 390	19 561	71 521
Au 31 décembre 2012					
• Valeur brute	25 281	193 973	8 949	25 871	254 074
• Cumul des amortissements	-	(159 117)	(364)	-	(159 481)
• Cumul des dépréciations	-	-	(155)	-	(155)
Valeur nette	25 281	34 856	8 430	25 871	94 438

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles est la suivante :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Écarts d'acquisition	Logiciels	Autres	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total	Total 2011
Valeur nette au 1^{er} janvier	8 963	38 607	4 390	19 561	71 521	91 702
Investissements	-	3 012	-	28 584	31 596	27 826
Cessions et mises hors service	-	-	(1 794)	-	(1 794)	(1 390)
Amortissements	-	(18 020)	(256)	-	(18 276)	(17 048)
Variations de périmètre	16 318	15	3 252	7	19 592	(34 026)
Écarts de conversion	-	-	(4)	-	(4)	4
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	11 242	2 842	(22 281)	(8 197)	4 452
Valeur nette au 31 décembre	25 281	34 856	8 430	25 871	94 438	71 521

Les écarts d'acquisition résiduels au 31 décembre 2012 concernent principalement :

- Roissy Continental Square pour 7 millions d'euros ;
- Nomadance Group pour 18 millions d'euros (dont 2 millions issus de la fusion avec Hub télécom Région).

Les variations de périmètre 2012 sont essentiellement liées à l'acquisition de Nomadance Group par Hub télécom.

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles.

NOTE 22 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2011						
• Valeur brute	70 615	8 233 374	197 880	258 922	891 747	9 652 538
• Cumul des amortissements	(11 257)	(3 548 561)	(133 416)	(179 778)	-	(3 873 012)
• Cumul des dépréciations	-	-	(3)	-	-	(3)
Valeur nette	59 358	4 684 813	64 461	79 144	891 747	5 779 523
Au 31 décembre 2012						
• Valeur brute	72 172	9 281 803	228 374	347 904	362 025	10 292 278
• Cumul des amortissements	(12 055)	(3 909 338)	(150 249)	(192 889)	-	(4 264 531)
• Cumul des dépréciations	-	-	(203)	-	-	(203)
Valeur nette	60 117	5 372 465	77 922	155 015	362 025	6 027 544

L'évolution de la valeur nette des immobilisations corporelles est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Autres	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total	Total 2011
Valeur nette au 1^{er} janvier	59 358	4 684 813	64 461	79 144	891 747	5 779 523	5 524 742
• Investissements	-	18 120	5 927	1 694	586 702	612 443	646 652
• Cessions et mises hors service	(1)	(13)	(560)	(81)	-	(655)	(171)
• Variation des avances et acomptes	-	-	-	-	-	-	4 583
• Amortissements	(797)	(336 553)	(15 466)	(16 825)	-	(369 641)	(364 409)
• Dépréciations	-	-	152	-	-	152	-
• Variations de périmètre/Changement de méthode	-	-	401	524	8	933	(11 356)
• Écarts de conversion	-	-	-	(5)	-	(5)	(131)
• Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	1 557	1 006 098	23 007	90 564	(1 116 432)	4 794	(20 387)
Valeur nette au 31 décembre	60 117	5 372 465	77 922	155 015	362 025	6 027 544	5 779 523

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles et incorporelles, ainsi que les variations du périmètre des immeubles de placement (cf. note 23). Ces reclassements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- le satellite 4 ;
- le bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C ;

- la mise en service partielle de l'extension de la capacité des anciens trieurs à bagages ;
- la mise en service partielle du seuil 08L ;
- les engins de déneigement.

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés en 2012 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 4 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 3,35 %.

NOTE 23 Immeubles de placement**23.1 Analyse des immeubles de placement**

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en milliers d'euros)	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total
Au 31 décembre 2011				
• Valeur brute	122 839	606 479	9 738	739 056
• Cumul des amortissements	(41 140)	(278 489)	-	(319 629)
Valeur nette	81 699	327 990	9 738	419 427
Au 31 décembre 2012				
• Valeur brute	122 895	568 909	16 555	708 359
• Cumul des amortissements	(44 418)	(259 234)	-	(303 652)
Valeur nette	78 477	309 675	16 555	404 707

L'évolution de la valeur nette des immeubles de placement est la suivante :

(en milliers d'euros)	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, Avances et acomptes	Total	Total 2011
Valeur nette au 1^{er} janvier	81 699	327 990	9 738	419 427	429 618
• Investissements	-	2 530	-	2 530	11 735
• Cessions et mises hors service	-	-	-	-	(20)
• Amortissements	(3 276)	(18 809)	-	(22 085)	(3 662)
• Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	54	(2 036)	6 817	4 835	(18 244)
Valeur nette au 31 décembre	78 477	309 675	16 555	404 707	419 427

23.2 Juste valeur des immeubles de placement

Lors de la clôture 2012, une modification majeure sur la valorisation IAS 40 a été apportée sur l'évaluation des bâtiments et des terrains loués :

- l'essentiel des bâtiments présentés ci-après – et leurs terrains d'emprise – ont été expertisés en 2012. Ces expertises ont été menées par un groupement d'experts immobiliers indépendants composé de Jones

Lang Lassalle, BNP Paribas Real Estate et CBRE Valuation. Sur ce périmètre, ce sont les valeurs d'experts que nous avons retenues pour l'évaluation au 31 décembre 2012 ;

- la juste valeur, au 31 décembre 2012, des bâtiments non expertisés, des terrains loués et des réserves foncières est quant à elle appréciée par la méthode des flux de trésorerie actualisés.

La juste valeur des immeubles de placement s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Terrains et bâtiments	2 110	1 837

La variation observée d'un exercice à l'autre, soit une augmentation de 273 millions d'euros (+ 14,9 %), provient principalement des effets suivants :

- prise en compte des expertises 183 millions d'euros ;
- prise en compte des nouveaux bâtiments expertisés 76 millions d'euros (dont Altaï 42 millions d'euros).

Les principales données utilisées pour les bâtiments non expertisés, les terrains loués et les réserves foncières ont été les suivantes :

	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Taux de rendement des terrains	8,75 %	8,75 %
Taux de croissance à l'infini des cash-flows, inflation incluse	2,00 %	2,00 %
Taux d'actualisation	5,33 %	5,88 %
Taux de vacance à long terme	5,00 %	5,00 %
Décote de liquidité	20,00 %	20,00 %

Il est à noter qu'en matière de sensibilité au taux, une augmentation du taux d'actualisation d'un demi-point entraînerait une baisse de la valeur de 168 millions d'euros. À l'inverse, une baisse d'un demi-point entraînerait une hausse de la valeur de 224 millions d'euros.

23.3 Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des 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'état. 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 2012 respectivement à 194 millions d'euros et 88 millions d'euros.

NOTE 24 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan respectivement au 31 décembre 2012 et 2011 s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	5 851	5 851	-
Prêts et créances :	106 802	64 798	42 004
• Créances & comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence	39 920	5 171	34 749
• Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	22 255	21 641	614
• Prêts, dépôts et cautionnements	10 448	8 372	2 076
• Créances de location financement bailleur	30 357	26 114	4 243
• Autres actifs financiers	3 822	3 500	322
Instruments financiers dérivés :	153 582	84 334	69 248
• Swaps de couverture	87 928	84 334	3 594
• Swaps de trading	65 654	-	65 654
TOTAL	266 235	154 983	111 252

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2011	Part non courante	Part courante
Titres classés en Actifs disponibles à la vente	5 929	5 929	-
Prêts et créances :	118 182	74 947	43 235
• Créances & comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence	30 063	5 478	24 585
• Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	19 613	19 097	516
• Prêts, dépôts et cautionnements	9 512	7 769	1 743
• Créances de location financement bailleur	31 784	27 603	4 181
• Créances sur cessions d'immobilisations ⁽¹⁾	27 000	15 000	12 000
• Autres actifs financiers	210	-	210
Instruments financiers dérivés :	147 577	84 062	63 515
• Ventes à terme de devises	-	-	-
• Swaps de couverture	115 824	84 062	31 762
• Swaps de trading	31 753	-	31 753
TOTAL	271 688	164 938	106 750

(1) En 2011, les créances sur cessions d'immobilisations concernaient Hub télécom, sur la cession de Masternaut, pour 20 millions d'euros et ADP SA, sur la cession d'Alyzia, pour 7 millions d'euros. Le remboursement a été effectué sur le premier semestre 2012.

NOTE 25 Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Créances Clients	533 904	629 289
Clients douteux	23 923	24 619
Cumul des dépréciations	(45 667)	(43 272)
Montant net	512 160	610 636

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 31.

Les conditions générales de règlements clients sont de 30 jours date d'émission de facture, à l'exception des redevances commerciales payables au comptant.

Les dépréciations ont évolué ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Cumul des dépréciations à l'ouverture	43 272	26 706
Augmentations	8 788	26 285
Diminutions	(6 496)	(5 641)
Écarts de conversion	-	(11)
Variation de périmètre	89	(4 068)
Cumul des dépréciations à la clôture	45 667	43 272

NOTE 26 Autres créances et charges constatées d'avance

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Avances et acomptes versés sur commandes	5 240	6 701
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	69 283	78 946
Autres créances	8 558	8 460
Charges constatées d'avance	23 017	20 593
TOTAL	106 098	114 700

NOTE 27 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Valeurs mobilières de placement	750 968	1 089 507
Disponibilités	46 153	44 165
Concours bancaires courants	(1 228)	(25 854)
TRÉSORERIE NETTE	795 893	1 107 818

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le groupe Aéroports de Paris n'a investi principalement que dans des OPCVM monétaires libellés en euros et comportant des horizons de placement à trois 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 31.3.1.

NOTE 28 Capitaux propres**28.1 Capital**

Le capital d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'exercice 2012.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542 747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

28.2 Actions propres

Conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 3 mai 2012, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 548 677 actions et à la vente de 518 677 actions. Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était à zéro au 31 décembre 2011 est de 30 000 actions au 31 décembre 2012.

28.3 Autres éléments de capitaux propres

Ce poste dont le montant s'élève à 1 million d'euros comprend :

- les écarts de conversion constitués des écarts dégagés sur la conversion en euros des comptes des filiales étrangères situées hors zone euro, soit un montant négatif de 1 million d'euros ;
- la réserve de juste valeur sur dérivés de couverture de flux de trésorerie, soit un montant négatif de 2 millions d'euros.

28.4 Résultats non distribués

Les résultats non distribués s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Réserves de la société mère Aéroports de Paris :		
• Réserve légale	29 688	29 688
• Autres réserves	863 048	863 048
• Report à nouveau	634 463	496 339
Réserves consolidées	1 029 867	1 021 751
Résultat de la période (attribuable aux propriétaires de la société mère)	341 243	347 813
TOTAL	2 898 310	2 758 639

28.5 Commentaires sur le tableau de variation des capitaux propres

Les dividendes versés se sont élevés à :

- 174 millions d'euros en 2012, soit 1,76 euro par action, conformément à la 3^e résolution de l'AGM du 3 mai 2012 ;
- 150 millions d'euros en 2011, soit 1,52 euro par action, conformément à la 3^e résolution de l'AGO du 5 mai 2011.

28.6 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 2012, s'élève à 205 millions d'euros, soit 2,07 euros par action.

La 2^e loi de finances rectificative pour 2012 a instauré en France une nouvelle contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3 % assise sur les revenus distribués. Le montant de l'impôt sur les sociétés additionnel associé à la proposition de distribution non encore approuvé et donc non encore comptabilisé représente 6 millions d'euros.

NOTE 29 Autres provisions

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en milliers d'euros)	Litiges	Autres provisions	Année 2012	Année 2011
Provisions au 1^{er} janvier	20 064	53 271	73 335	79 496
Augmentations :	6 369	28 761	35 130	18 069
• Dotations	6 369	28 761	35 130	18 031
• Autres augmentations	-	-	-	38
Diminutions :	(6 239)	(20 405)	(26 644)	(24 229)
• Provisions utilisées	(3 188)	(12 370)	(15 558)	(11 180)
• Provisions devenues sans objet	(3 051)	(8 022)	(11 073)	(7 083)
• Diminution liée aux variations de périmètre	-	-	-	(5 966)
• Autres diminutions	-	(13)	(13)	-
Provisions au 31 décembre	20 194	61 627	81 821	73 335
Dont :				
• Part courante	20 194	61 627	81 821	73 335

Les provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux. Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs.

En 2011, les diminutions liées aux variations de périmètre concernent respectivement les opérations Alyzia et Masternaut pour 3 et 1 million d'euros.

NOTE 30 Dettes financières

30.1 Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Part non courante	Part courante	Au 31.12.2011	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	3 189 613	2 889 676	299 937	2 722 295	2 387 054	335 241
Emprunts bancaires	605 403	564 457	40 946	612 548	610 346	2 202
Dépôts et cautionnements reçus	16 276	16 247	29	15 497	15 484	13
Autres emprunts et dettes assimilées	11 161	10 502	659	3 736	2 960	776
Intérêts courus non échus	90 632	-	90 632	79 293	-	79 293
Comptes-courants sur des sociétés non consolidées	148	-	148	1 453	-	1 453
Concours bancaires courants	1 228	-	1 228	25 854	-	25 854
Emprunts et dettes financières hors dérivés	3 914 461	3 480 882	433 579	3 460 676	3 015 844	444 832
Instruments financiers dérivés passif	38 780	2 129	36 651	27 036	2 333	24 703
Total Emprunts et dettes financières	3 953 241	3 483 011	470 230	3 487 712	3 018 177	469 535

Au cours de l'année 2012, le groupe Aéroports de Paris a mis en place deux nouveaux emprunts :

- un emprunt obligataire à 7 ans d'un montant de 300 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 2,375 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2019 ;
- un emprunt obligataire à 12 ans d'un montant de 500 millions d'euros. Cet emprunt porte intérêt à 3,125 % et a une date de remboursement fixée au 11 juin 2024.

30.2 Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le groupe Aéroports de Paris correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, diminués des instruments dérivés actif et de la trésorerie et équivalents de trésorerie.

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Part non courante	Part courante	Au 31.12.2011	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	3 953 241	3 483 011	470 230	3 487 712	3 018 177	469 535
Instruments financiers dérivés actif	(153 582)	(84 334)	(69 248)	(147 577)	(84 062)	(63 515)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(797 121)	-	(797 121)	(1 133 672)	-	(1 133 672)
Endettement financier net	3 002 538	3 398 677	(396 139)	2 206 463	2 934 115	(727 652)

30.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Valeur nominale	Taux nominal	Taux effectif avant prise en compte des couvertures de juste valeur	Valeur de la dette en coût amorti	Incidence des couvertures de juste valeur	Valeur au bilan au 31.12.2012	Juste valeur au 31.12.2012
Emprunts obligataires :							
• ADP 4,10 % 2003-2013	300 000	4,10 %	4,14 %	299 937	-	299 937	301 806
• ADP 6,375 % 2008-2014	410 849	6,375 %	6,54 %	410 103	1 511	411 614	435 886
• ADP 3,125 % CHF 250 M 2009-2015	207 091	3,125 %	4,664 %	206 690	-	206 690	221 370
• ADP CHF 200 M 2,5 % 2010-2017	165 673	2,5 %	Eur 3M + marge	165 411	14 733	180 144	178 300
• ADP 3,886 % 2010-2020	500 000	3,886 %	3,95 %	482 174	-	482 174	569 320
• ADP 4 % 2011-2021	400 000	4,0 %	4,064 %	398 105	22 195	420 300	571 180
• ADP 3,875 % 2011-2022	400 000	3,875 %	3,985 %	396 581	-	396 581	452 860
• ADP 2,375 % 2012-2019	300 000	2,375 %	2,476 %	298 202	-	298 202	315 951
• ADP 3,125 % 2012-2024	500 000	3,125 %	3,252 %	493 971	-	493 971	530 560
TOTAL	3 183 613			3 151 174	38 439	3 189 613	3 577 233
Emprunts bancaires :							
• BEI 1998-2013	38 112	4,062 %	4,062 %	38 112	-	38 112	38 812
• BEI 2003-2018	100 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	100 000	-	100 000	100 000
• BEI 2004-2019	220 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	220 000	-	220 000	220 000
• BEI 2004-2019	30 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	30 000	-	30 000	30 000
• BEI 2005-2020	130 000	Eur 3M + marge	Eur 3M + marge	130 000	-	130 000	130 000
• CALYON/CFF 2009-2014	50 890	Eur 3M + marge	3,217 %	50 673	-	50 673	53 108
• Autres	37 000			36 618	-	36 618	44 576
TOTAL	606 002			605 403	-	605 403	616 496

NOTE 31 Instruments financiers

31.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	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⁾				de juste valeur	de flux futurs
Autres actifs financiers non courants	154 982	-	-	5 851	64 797	-	43 898	40 436
Clients et comptes rattachés	512 160	-	-	-	512 160	-	-	-
Autres créances ⁽³⁾	12 681	-	-	-	12 681	-	-	-
Autres actifs financiers courants	111 252	-	65 654	-	42 004	-	3 594	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	797 121	797 121	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	1 588 196	797 121	65 654	5 851	631 642	-	47 492	40 436
Emprunts et dettes financières à long terme	3 483 011	-	-	-	-	3 480 882	-	2 129
Fournisseurs et comptes rattachés	459 561	-	-	-	-	459 561	-	-
Autres dettes ⁽³⁾	97 442	-	-	-	-	97 442	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	470 230	-	36 402	-	-	433 579	-	249
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	4 510 244	-	36 402	-	-	4 471 464	-	2 378

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2011	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⁾				de juste valeur	de flux futurs
Autres actifs financiers non courants	182 782	-	-	5 929	74 947	-	59 032	42 874
Clients et comptes rattachés	610 636	-	-	-	610 636	-	-	-
Autres créances ⁽³⁾	14 315	-	-	-	14 315	-	-	-
Autres actifs financiers courants	88 906	-	31 753	-	43 235	-	13 918	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 133 672	1 133 672	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	2 030 310	1 133 672	31 753	5 929	743 132	-	72 950	42 874
Emprunts et dettes financières à long terme	3 018 177	-	-	-	-	3 015 844	-	2 333
Fournisseurs et comptes rattachés	530 639	-	-	-	-	530 639	-	-
Autres dettes ⁽³⁾	159 268	-	-	-	-	159 268	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	469 535	-	24 584	-	-	444 832	-	119
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	4 177 619	-	24 584	-	-	4 150 583	-	2 452

(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 bilancielle, les valeurs comptables correspondant quasi systématiquement à une approximation raisonnable de cette juste valeur.

31.2 Hiérarchie des justes valeurs

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2012 et 2011 :

(en milliers d'euros)	Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables	Au 31.12.2012
Actif :				
Instruments dérivés	-	153 582	-	153 582
Trésorerie et équivalents de trésorerie	797 121	-	-	797 121
Passif :				
Instruments dérivés	-	38 780	-	38 780

(en milliers d'euros)	Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables	Au 31.12.2011
Actif :				
Instruments dérivés	-	147 577	-	147 577
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 133 672	-	-	1 133 672
Passif :				
Instruments dérivés	-	27 036	-	27 036

31.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

31.3.1 Risques de taux

La répartition des dettes financières taux fixe/taux variable est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012		Au 31.12.2011	
	avant couverture	après couverture	avant couverture	après couverture
Taux fixe	3 344 297	3 215 043	2 885 201	2 388 705
Taux variable	570 164	699 418	575 475	1 071 971
Emprunts et dettes financières hors dérivés	3 914 461	3 914 461	3 460 676	3 460 676

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.

Au 31 décembre 2012, Aéroports de Paris détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps et *cross-currency swaps*) pour une juste valeur de 153 millions d'euros figurant à l'actif dans les autres actifs financiers et 39 millions d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur s'analysent ainsi :

(en milliers d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 31.12.2012	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	-	134 750	-	134 750	47 492
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	216 690	-	216 690	38 058
Dérivés non qualifiés de couverture	-	700 000	400 000	1 100 000	29 252
TOTAL	-	1 051 440	400 000	1 451 440	114 802

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est exclusivement constitué de swaps retournés figeant une marge fixe. Cette partie de 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 2012 générerait une hausse de la juste valeur des dérivés de 1 million d'euros en contrepartie d'un produit financier.

Quant aux dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie, une baisse instantanée des taux d'intérêts de 1 % entraînerait une baisse de la juste valeur de ces dérivés de 2 millions d'euros en contrepartie des autres éléments de résultat global.

31.3.2 Risques de change

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante après prise en compte de l'effet des swaps de change et de taux adossés aux emprunts obligataires émis en francs suisses :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Euro	USD	AED	JOD	MUR	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	154 982	124 883	22 045	-	17	7 029	1 008
Clients et comptes rattachés	512 160	487 581	4 494	4 690	6 220	-	9 175
Autres créances ⁽¹⁾	12 681	11 656	518	507	-	-	-
Autres actifs financiers courants	111 252	110 832	58	-	-	361	1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	797 121	772 727	16 802	2 505	1 295	183	3 609
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	1 588 196	1 507 679	43 917	7 702	7 532	7 573	13 793
Emprunts et dettes financières à long terme	3 483 011	3 483 011	-	-	-	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	459 561	448 962	2 427	5 601	9	130	2 432
Autres dettes ⁽¹⁾	97 441	91 768	459	531	62	5	4 616
Emprunts et dettes financières à court terme	470 231	469 765	23	90	1	6	345
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	4 510 244	4 493 507	2 909	6 222	72	141	7 393

(1) Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

Les autres devises portent principalement sur le rial d'Arabie Saoudite (SAR), du Qatar (QAR) et d'Oman (OMR).

Les cours de change utilisés pour la conversion des états financiers des filiales, coentreprises et entreprises associées étrangères sont les suivants :

	Au 31.12.2012		Au 31.12.2011	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dollar des États-Unis (USD)	0,75792	0,77838	0,77286	0,71854
Peso mexicain (MXN)	0,05819	0,05917	0,05540	0,05787
Dinar jordanien (JOD)	1,06792	1,09785	1,08802	1,01430
Dinar libyen (LYD)	0,60067	0,62095	0,61387	0,58872
Dirham marocain (MAD)	0,08960	0,09014	0,08981	0,08886
Rouble russe (RUB)	0,02480	0,02506	0,02394	0,02446
Roupie mauricienne (MUR)	0,02481	0,02595	0,02628	0,02519

31.3.3 Risques de liquidité

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit au 31 décembre 2012 :

(en milliers d'euros)	Montant au bilan au 31.12.2012	Total des échéances contractuelles au 31.12.2012	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	3 189 613	3 183 612	300 000	783 612	2 100 000
Emprunts bancaires	605 403	606 002	41 062	47 940	517 000
Dépôts et cautionnements reçus	16 276	16 276	29	592	15 655
Autres emprunts et dettes assimilées	11 161	10 056	588	2 068	7 400
Intérêts sur emprunts	90 632	848 636	128 774	374 852	345 010
Comptes-courants	148	148	148	-	-
Concours bancaires courants	1 228	1 228	1 228	-	-
Emprunts et dettes financières hors dérivés	3 914 461	4 665 958	471 829	1 209 064	2 985 065
Fournisseurs et comptes rattachés	459 561	459 561	459 561	-	-
Autres dettes ⁽¹⁾	97 442	97 442	97 442	-	-
Dettes en coût amorti	4 471 464	5 222 961	1 028 832	1 209 064	2 985 065
Swaps de couverture :					
- Décaissements		334 224	10 466	323 758	
- Encaissements		(413 251)	(10 737)	(402 514)	
	(85 550)	(79 027)	(271)	(78 756)	-
Swaps de trading :					
- Décaissements		136 280	38 841	55 342	42 097
- Encaissements		(166 466)	(44 068)	(69 046)	(53 352)
	(29 252)	(30 186)	(5 227)	(13 704)	(11 255)
TOTAL	4 356 662	5 113 748	1 023 334	1 116 604	2 973 810

(1) Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, tels que les dettes fiscales et sociales.

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi au 31 décembre 2012 :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances & comptes-courants sur des sociétés mises en équivalence	34 749	34 749	-	-
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	27 426	614	5 236	21 576
Prêts, dépôts et cautionnements	10 446	2 076	4 810	3 560
Créances de location financement bailleur	30 358	4 243	13 943	12 172
Autres actifs financiers	3 822	322	3 500	-
Clients et comptes rattachés	512 160	512 160	-	-
Autres créances ⁽¹⁾	12 681	12 681	-	-
Prêts et créances	631 642	566 845	27 489	37 308

(1) Les autres créances excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.

Les intérêts sur emprunts à taux variable ont été calculés sur la base des taux Forward calculés sur les derniers taux Euribor connus lors de l'établissement des comptes consolidés.

31.3.4 Risques de crédit

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Actifs financiers disponibles à la vente	5 851	5 929
Actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat	65 654	31 753
Prêts et créances	631 642	743 132
Trésorerie et équivalents de trésorerie	797 121	1 133 672
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	87 928	115 824
TOTAL	1 588 196	2 030 310

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 31.12.2012	Au 31.12.2011
Compagnies aériennes	228 667	249 754
Autres	283 493	360 882
TOTAL	512 160	610 636

La valeur comptable des créances commerciales comptabilisées au titre du client le plus important du Groupe, à savoir le groupe Air France - KLM, s'élève à 113 millions d'euros au 31 décembre 2012.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi au 31 décembre 2012 :

Créances non échues	218 657
Créances échues et non dépréciées :	
• depuis 1 à 30 jours	163 818
• depuis 31 à 90 jours	9 989
• depuis 91 à 180 jours	45 352
• depuis 181 à 360 jours	66 946
• depuis plus de 360 jours	62 083
Prêts et créances à moins d'un an	566 845

L'évolution des dépréciations de créances commerciales est détaillée en note 25.

Sur la base de l'historique des taux de défaillance, le Groupe estime qu'aucune dépréciation ni perte de valeur complémentaire ne sont à comptabiliser au titre des créances commerciales non échues ou échues de moins de 90 jours.

NOTE 32 Autres passifs non courants

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Subventions d'investissements	44 148	37 634
Autres	29 627	25 019
TOTAL	73 775	62 653

Le poste « Autres » inclut notamment le montant estimé de l'option d'achat des intérêts minoritaires dans Roissy Continental Square et Ville Aéroportuaire Immobilier 1. Ce montant s'élève à 29 millions d'euros au 31 décembre 2012 (24 millions d'euros au 31 décembre 2011).

NOTE 33 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Fournisseurs d'exploitation	234 417	239 152
Fournisseurs d'immobilisations	225 144	291 487
TOTAL	459 561	530 639

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2012 qu'au 31 décembre 2011.

L'exposition des dettes fournisseurs et autres créditeurs du Groupe aux risques de change et de liquidité est présentée dans la note 31.

NOTE 34 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 31.12.2012	Au 31.12.2011
Avances et acomptes reçus sur commandes	3 662	2 601
Dettes sociales	190 863	178 849
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	71 452	35 174
Autres dettes	93 780	156 667
Produits constatés d'avance	163 684	150 328
TOTAL	523 441	523 618

Ces montants sont échus dans les douze mois suivant la clôture, tant au 31 décembre 2012 qu'au 31 décembre 2011.

Les Autres dettes incluent notamment :

- les aides aux riverains s'élevant à 59 millions d'euros au 31 décembre 2012 (65 millions d'euros au 31 décembre 2011) ;
- les avoirs à établir s'élevant à 11 millions d'euros au 31 décembre 2012 (61 millions d'euros au 31 décembre 2011) au niveau de la société mère.

Les produits constatés d'avance comprennent principalement :

- des redevances domaniales, soit 75 millions d'euros au 31 décembre 2012 (76 millions d'euros au 31 décembre 2011) ;
- la location du terminal T2G, soit 42 millions d'euros au 31 décembre 2012 (45 millions d'euros au 31 décembre 2011) ;
- la location du Trieur-Bagage Est, soit 15 millions d'euros au 31 décembre 2012 (16 millions d'euros au 31 décembre 2011).

NOTE 35 Flux de trésorerie

35.1 Définition de la trésorerie

La trésorerie, dont les variations sont analysées dans le tableau des flux de trésorerie, se décompose comme suit :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Trésorerie et équivalents de trésorerie	797 121	1 133 672
Concours bancaires courants ⁽¹⁾	(1 228)	(25 854)
Trésorerie (selon tableau des flux de trésorerie)	795 893	1 107 818

(1) Figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme.

35.2 Charges (produits) sans effet sur la trésorerie

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Amortissements, dépréciations et provisions	422 400	387 168
Plus-values nettes de cession d'actifs immobilisés	209	(15 001)
Autres	(44 403)	(19 994)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	378 206	352 173

35.3 Variation du besoin en fonds de roulement

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Augmentation des stocks	5 158	(7 168)
Augmentation des clients et autres débiteurs	128 268	(11 285)
Augmentation (diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	(25 487)	12 257
Variation du besoin en fonds de roulement	107 939	(6 196)

35.4 Investissements corporels et incorporels

Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Investissements incorporels (cf. note 21)	31 596	27 826
Investissements corporels (cf. note 22)	612 443	646 652
Immeubles de placement (cf. note 23)	2 530	11 735
Investissements corporels et incorporels (selon tableau des flux de trésorerie)	646 569	686 214

Le détail de ces investissements s'établit ainsi :

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Développement des capacités	190 638	287 407
Restructuration	66 449	40 346
Rénovation et qualité	180 444	194 932
Développement immobilier	60 931	49 122
Sûreté	63 590	47 378
Frais d'études et de surveillance de travaux (FEST)	83 143	62 736
Autres	1 374	4 293
TOTAL	646 569	686 214

Les projets majeurs réalisés par Aéroports de Paris en 2012 concernent :

- sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements ont principalement porté sur :
 - la fin de la construction du satellite S4,
 - l'optimisation 2E/2F avec la transformation du terminal 2F tout Schengen et les liaisons IFU,
 - le bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C de CDG,
 - les opérations d'amélioration des infrastructures aéronautiques de CDG et l'aménagement du seuil 08 de la piste 2 ;
- sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements ont porté principalement sur :
 - la fin des travaux de mise en conformité incendie du tunnel de la RN7 et les travaux d'aménagement permettant l'accueil du tramway,
 - le lancement des premiers travaux d'Orly One Roof à travers la création de nouvelles capacités d'embarquement à Orly Sud et au renforcement du pont 5,
 - la rénovation de la jetée Est d'Orly Sud.

35.5 Acquisition de filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Acquisition de filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(739 569)	(4 830)

En 2012, les filiales et participations entrées dans le périmètre du groupe Aéroports de Paris sont principalement TAV Airports (667 millions d'euros), TAV construction (38 millions d'euros) ainsi que le sous-groupe Nomadventure (25 millions d'euros).

NOTE 36 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 portent sur des créances dont le détail est donné en note 24. Quant aux transactions effectuées avec ces dernières sociétés au cours de la période, elles ne s'avèrent pas significatives.

De la même façon, les transactions effectuées avec les autres sociétés contrôlées par l'état et avec lesquelles Aéroports de Paris a des administrateurs communs ne sont pas significatives.

La rémunération des mandataires sociaux de la société mère se présente ainsi au titre des exercices 2012 et 2011 :

Dirigeant concerné (en milliers d'euros)	Fonction	Avantages à court terme ⁽¹⁾ Brut		Avantages à court terme ⁽¹⁾ Charges		Total 2012	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF *	Président-Directeur général	491	566	157	181	648	747
Augustin DE ROMANET DE BEAUNE **	Président-Directeur général	33	33	12	12	45	45
François RUBICHON ***	Directeur général délégué	407	455	137	153	544	608
TOTAL		931	1 054	306	346	1 237	1 400

* Du 1^{er} janvier au 11 novembre.

** Du 29 novembre au 31 décembre.

*** Du 1^{er} janvier au 28 novembre.

Dirigeant concerné (en milliers d'euros)	Fonction	Avantages à court terme ⁽¹⁾ Brut		Avantages à court terme ⁽¹⁾ Charges		Total 2011	
		Dû	Versé	Dû	Versé	Dû	Versé
Pierre GRAFF	Président-Directeur général	617	554	202	182	819	735
François RUBICHON	Directeur général délégué	482	436	167	151	649	588
TOTAL		1 099	990	369	333	1 468	1 323

(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.

La rémunération des autres membres du comité exécutif (hors mandataires sociaux) s'est élevée à 1,8 million d'euros au titre de 2012 (1,8 million d'euros au titre de 2011).

Les mandataires sociaux et autres membres du comité exécutif n'ont bénéficié d'aucun paiement en actions en 2011 et 2012. Le Président-Directeur général ne bénéficie d'aucun régime spécifique de retraite, ni de prime de départ.

Une convention approuvée par les actionnaires en application de l'article L. 225-42-1 du Code de commerce lors de l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 prévoit qu'une indemnité soit versée à M. François

Rubichon en cas de non-reconduction de son mandat de Directeur général délégué. Cette indemnité est à verser après constatation par le conseil d'administration que les conditions de versement prévues sont remplies. À la date du 31 décembre 2012, le conseil d'administration n'a pas délibéré sur ce point.

D'autre part des provisions au titre des indemnités de départ en retraite et d'un régime de retraite supplémentaire sont constituées pour les autres membres du comité exécutif (hors mandataires sociaux). Le montant provisionné au 31 décembre 2012 au titre de ces personnes s'élève au total à 0,7 million d'euros (0,4 million d'euros au 31 décembre 2011).

Par ailleurs, l'assemblée générale mixte du 28 mai 2008 a voté l'attribution de jetons de présence aux administrateurs non-salariés. Pour l'exercice 2012, ces jetons de présence seront versés en 2013 pour un montant de 0,1 million d'euros. Au titre de 2011, les jetons de présence ont été versés en 2012 pour 0,1 million d'euros. Les administrateurs non-salariés n'ont perçu aucun autre avantage distribué par Aéroports de Paris.

Les administrateurs salariés ont uniquement perçu leurs salaires et autres avantages du personnel dans le cadre des rémunérations normales prévues par le statut du personnel d'Aéroports de Paris.

NOTE 37 Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan et les actifs et passifs éventuels se décomposent de la manière suivante :

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Engagements donnés		
Avals, cautions	3 429	4 370
Garanties à première demande	34 624	56 471
Garanties d'actif et de passif	-	7 200
Sûretés hypothécaires	68 310	68 310
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	161 452	259 460
Autres	58 491	73 063
TOTAL	326 306	468 874
Engagements reçus		
Avals, cautions	44 389	39 990
Garanties à première demande	180 298	232 841
Autres	14 300	11 470
TOTAL	238 987	284 301

Les avals et cautions correspondent principalement à des cautions accordées sur prêts au personnel, ainsi qu'à des garanties accordées par Aéroports de Paris pour le compte d'ADPI et d'Aéroports de Paris Management au bénéfice de divers clients de ces filiales.

Les garanties à première demande ont été exclusivement données par les filiales ADPI et Aéroports de Paris Management au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

En application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris, le ministre chargé de l'aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris, un pourcentage de 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versé à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'Aviation Générale.

NOTE 38 Activités non poursuivies

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
ADP SA		
• Plus value sur cession partielle du Groupe Alyzia	-	1 262
• Résultat net des activités non poursuivies	(4 856)	(14 681)
TOTAL	(4 856)	(13 419)

En 2012, un accord a été conclu notamment entre Aéroports de Paris et G3S pour mettre fin à leurs différends relatifs aux termes et conditions du contrat de cession d'Alyzia Holding.

NOTE 39 Honoraires des Commissaires aux comptes

Les montants des honoraires de Commissaires aux comptes enregistrés en 2012 et 2011 sont les suivants :

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31.12.2012		Au 31.12.2011	
	KPMG	ERNST & YOUNG	KPMG	ERNST & YOUNG
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :	512	379	519	376
• société mère	313	321	319	322
• filiales intégrées globalement	199	58	200	54
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :	110	341	86	343
• société mère	110	341	86	343
• filiales intégrées globalement	-	-	-	-
TOTAL	622	720	605	719

NOTE 40 Liste des sociétés du périmètre de consolidation

Entités	Adresse	Pays	Siren	% d'intérêt	% contrôle	Filiale de
Aéroports de Paris	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	552 016 628	MÈRE	MÈRE	
FILIALES (intégrées globalement)						
ADP Ingénierie	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	431 897 081	100,00 %	100,00 %	ADP
ADPI Middle East	Immeuble Baz - Rue Sursock BEYROUTH	Liban		80,00 %	80,00 %	ADPI
ADPI Libya	El Nasser Street TRIPOLI	Libye		65,00 %	65,00 %	ADPI
ADPI Russie	107174 Moscou 6A, Basmany toupik, bâtiment 1, bureau 10	Russie		100,00 %	100,00 %	ADPI
Aéroports de Paris Management	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	380 309 294	100,00 %	100,00 %	ADP
Jordan Airport Management	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie		100,00 %	100,00 %	ADPM
ADPM Mauritius	C/o Legis Corporate Secrétariat Services Ltd 3 rd Floor, Jamalacs Building, Vieux Conseil Street, PORT-LOUIS	République de Maurice		100,00 %	100,00 %	ADPM
Hub télécom	Roissypôle - Le Dôme 4, rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	437 947 666	100,00 %	100,00 %	ADP
Nomadventure Group	5, route du Paisy 69570 DARDILLY	France	484 207 972	100,00 %	100,00 %	Hub télécom
Nomadventure	5, route du Paisy 69570 DARDILLY	France	414 658 724	100,00 %	100,00 %	Nomadventure Group
Logutil	5, route du Paisy 69570 DARDILLY	France	428 616 353	100,00 %	100,00 %	Nomadventure
Cœur d'Orly Investissement	Orlytech - Bât. 532 5, allée Hélène-Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 143 207	100,00 %	100,00 %	ADP
Cœur d'Orly Commerces Investissement	Orlytech - Bât. 532 5, allée Hélène-Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	504 333 063	100,00 %	100,00 %	Cœur d'Orly Investissement
Roissy Continental Square	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	509 128 203	100,00 %	100,00 %	ADP
Ville Aéroportuaire Immobilier	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	529 889 792	100,00 %	100,00 %	ADP
Ville Aéroportuaire Immobilier 1	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	530 637 271	100,00 %	100,00 %	VAI
Alyzia Sûreté	Roissypôle - Le Dôme 4, rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	411 381 346	100,00 %	100,00 %	Alyzia
Aéroports de Paris Investissement	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	537 791 964	100,00 %	100,00 %	ADP
Aéroports de Paris Investissement Nederland BV	Locatellikade 1 1076AZ AMSTERDAM	Pays-Bas		100,00 %	100,00 %	ADP Investissement

**INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE,
LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS**

COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES DU GROUPE AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012

Entités	Adresse	Pays	Siren	% d'intérêt	% contrôle	Filiale de
Tank International Lux	46 A, avenue JF-Kennedy L 1855 LUXEMBOURG	Luxembourg		100,00 %	100,00 %	ADP
Tank Holding Öw	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche		100,00 %	100,00 %	Tank Int. Lux
Tank Öwa Alpha GmbH	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche		100,00 %	100,00 %	Tank Holding Öw
Tank Öwc Betha GmbH	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche		100,00 %	100,00 %	Tank Holding Öw
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence opérationnelles)						
Schiphol Group	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas		8,00 %	8,00 %	ADP
Tav Havalimanlari Holding A.S. (TAV Airports)	Istanbul Atatürk Airport international terminal 34149 Yesilkoy - ISTANBUL	Turquie		38,00 %	38,00 %	Tank Öwa Alpha GmbH
Tav Yatirim Holding (TAV Constructions)	Istanbul Atatürk Airport international terminal 34149 Yesilkoy - ISTANBUL	Turquie		49,00 %	49,00 %	Tank Öwa Beta GmbH
Transport Beheer	Haarlemmermeer de Beekstraat 314 1118CX SCHIPHOL AIRPORT	Pays-Bas		40,00 %	40,00 %	ADP Investissement
Transport CV	Haarlemmermeer de Beekstraat 314 1118CX SCHIPHOL AIRPORT	Pays-Bas		40,00 %	40,00 %	ADP Investissement
Société de Distribution Aéroportuaire	114, avenue Charles-de-Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	448 457 978	50,00 %	50,00 %	ADP
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8, avenue Delcasse 75008 PARIS	France	504 255 118	50,00 %	50,00 %	Cœur d'Orly Investissement
SNC Cœur d'Orly Commerces	8, avenue Delcasse 75008 PARIS	France	504 831 207	50,00 %	50,00 %	Cœur d'Orly Comm. Invest.
Média Aéroport de Paris	17, rue Soyer 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	533 165 692	50,00 %	50,00 %	ADP
Relay@ADP	55, rue Deguingand 92300 LEVALLOIS PERRET	France	533 970 950	50,00 %	50,00 %	ADP
ADPLS Présidence	291, boulevard Raspail 75014 PARIS	France	552 016 628	50,00 %	50,00 %	ADP
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence non opérationnelles)						
SCI Roissy Sogaris	Avenue de Versailles RN 186 94150 RUNGIS	France	383 484 987	40,00 %	40,00 %	ADP
Alyzia Holding	Roissypôle - Le Dôme 4, rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	552 134 975	20,00 %	20,00 %	ADP
Alyzia	Roissypôle - Le Dôme 4, rue de La Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	484 821 236	20,00 %	20,00 %	Alyzia Holding
Cires Télécom	Zone Franche de Ksar El Majaz, Oued R'Mel 93000 ANJRA	Maroc		49,00 %	49,00 %	HUB T.
Bolloré Télécom	31, quai de Dion-Bouton 92800 PUTEAUX	France	487 529 232	10,52 %	10,52 %	HUB T.
Liège Airport	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique		25,60 %	25,60 %	ADPM
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon MEXICO	Mexique		25,50 %	25,50 %	ADPM

NOTE 41 Événements postérieurs à la clôture**Lancement de l'appel d'offres du 3^e aéroport à Istanbul et indemnisation du manque à gagner de TAV Airports en cas d'ouverture du nouvel aéroport avant 2021**

Le Gouvernement turc a annoncé officiellement le lancement d'un appel d'offres en vue de la construction et de la gestion du 3^e aéroport d'Istanbul. Cet aéroport devrait disposer d'une capacité initiale de 70 millions de passagers par an et de 150 millions à terme. Le projet sera de type BOT « *build-operate-transfer* » et la concession aura une durée de 25 ans. Les documents de consultation relatifs à cet appel d'offres ont été rendus publics le 28 janvier 2013 et le dépôt des offres doit intervenir le 3 mai 2013.

TAV Airports et TAV Istanbul (détenue à 100 % par TAV Airports), cette dernière étant titulaire du contrat de bail relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk jusqu'au 2 janvier 2021, ont été officiellement informées par l'autorité de l'Aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) que TAV Istanbul sera indemnisée du manque à gagner qu'elle pourrait subir entre la date d'ouverture de ce nouvel aéroport et la date de fin du contrat de bail actuel.

➔ RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- la note 4.1 de l'annexe aux comptes consolidés décrit les bases d'établissement des états financiers, et notamment les éléments qui nécessitent de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables, sur les montants des actifs et passifs, et ceux des produits et charges. Nous avons apprécié le caractère approprié des modalités retenues et des informations fournies par le Groupe sur ces jugements, estimations et hypothèses, et nous sommes assurés de la correcte mise en œuvre des modalités retenues ;

- les notes 4.5, 4.7 et 22 de l'annexe aux comptes consolidés 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 expertises et sur l'actualisation des flux de trésorerie générés par les actifs pour les biens non expertisés. Nous avons examiné les modalités retenues par le Groupe pour ces évaluations et vérifié, sur la base des éléments disponibles, leur mise en œuvre ;
- la note 18.2 de l'annexe aux comptes consolidés décrit les principes et modalités de mise en œuvre des tests de dépréciation des titres mis en équivalence. Nous avons examiné les modalités de réalisation de ces tests de perte de valeur ainsi que la cohérence des hypothèses utilisées et des prévisions de flux de trésorerie ;
- la note 4.19.4 de l'annexe aux comptes consolidés expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation de la taxe d'aéroport en produits « des activités ordinaires » dans le compte de résultat consolidé. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par le Groupe, nous avons vérifié le caractère approprié de cette méthode comptable, et nous nous sommes assurés de sa 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.

3 Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au Groupe données dans le rapport de gestion.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris-La Défense, le 18 mars 2013

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ERNST & YOUNG et Autres

Jacques Pierres
Associé

→ COMPTES SOCIAUX ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS AU 31 DÉCEMBRE 2012

Actif du bilan

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2012			Au 31.12.2011
		Montant Brut	Amort. ou provisions	Montant Net	
Immobilisations incorporelles	3.1	171 316	137 581	33 735	37 679
Immobilisations corporelles	3.1	10 240 269	4 370 366	5 869 903	5 146 672
Immobilisations mises en concession	3.1	-	-	-	1 482
Immobilisations en cours	3.1	398 682	-	398 682	891 986
Avances et acomptes	3.1	1 118	-	1 118	8 942
Immobilisations financières	3.2	1 363 753	24 622	1 339 131	648 793
I - Total de l'actif immobilisé		12 175 138	4 532 569	7 642 569	6 735 554
Stocks		12 496	-	12 496	12 041
Avances et acomptes		4 440	-	4 440	5 483
Clients et comptes rattachés	3.3	449 845	16 713	433 132	515 199
Autres créances	3.3	156 501	14 276	142 225	142 018
Autres valeurs mobilières de placement	3.4	750 576	-	750 576	1 085 562
Disponibilités	3.4	3 845	-	3 845	3 915
Charges constatées d'avance	3.7	19 841	-	19 841	21 358
II - Total de l'actif circulant		1 397 544	30 989	1 366 555	1 785 576
III - Primes de remboursements des obligations	3.5	8 710	-	8 710	4 427
IV - Écarts de conversion - Actif	3.6	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL		13 581 392	4 563 558	9 017 834	8 525 557

Passif du bilan

(en milliers d'euros)	Notes	Au 31.12.2012	Au 31.12.2011
Capital		296 882	296 882
Primes d'émission		542 747	542 747
Écarts de réévaluation		23 867	23 869
Réserve légale		29 688	29 688
Autres réserves		838 805	838 805
Report à nouveau		634 463	496 339
Résultat de l'exercice		271 641	312 295
Subventions d'investissements		39 771	34 594
Provisions réglementées		1 024 421	981 979
Droits du concédant		-	874
I - Total des capitaux propres	3.8	3 702 285	3 558 072
Provisions pour risques		58 291	51 599
Provisions pour charges		359 572	355 532
II - Total des provisions	3.9	417 863	407 131
Dettes Financières	3.10	3 804 532	3 350 533
Avances et acomptes reçus sur commandes		1 155	1 535
Fournisseurs et comptes rattachés	3.11	210 407	221 198
Dettes fiscales et sociales	3.11	232 018	218 648
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	3.12	221 716	284 267
Autres dettes	3.12	272 770	339 256
Produits constatés d'avance	3.7	150 262	141 192
Quotas d'émissions alloués par l'état		3 967	2 613
III - Total des dettes		4 896 827	4 559 242
IV - Primes de remboursement des obligations		859	1 112
V - Écarts de conversion - Passif		-	-
TOTAL GÉNÉRAL		9 017 834	8 525 557

Compte de résultat

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2012	Année 2011
Chiffre d'affaires	4.1	2 606 799	2 472 905
Production immobilisée	4.2	55 558	49 316
Reprise sur provisions et transferts de charges		51 672	43 316
Subventions d'exploitation		986	780
Autres produits d'exploitation		18 276	6 606
Produits d'exploitation		2 733 291	2 572 923
Achats de marchandises		1 789	2 001
Achats de matières premières		9 328	13 716
Variation de stocks		(454)	(7 024)
Autres achats et charges externes	4.3	925 860	861 366
Impôts et taxes		167 563	155 439
Salaires et traitements		381 111	368 443
Charges sociales		186 594	172 003
Autres charges d'exploitation		21 069	15 025
Dotations aux amortissements et provisions	4.5	433 434	393 514
Charges d'exploitation		2 126 294	1 974 483
Résultat d'exploitation		606 997	598 440
Produits financiers		90 483	86 627
Reprises financières et transferts de charges financières	4.6	254	364
Charges financières		179 382	171 103
Dotations financières	4.6	10 081	21 061
Résultat financier		(98 726)	(105 173)
Résultat courant avant impôts		508 271	493 267
Produits exceptionnels		13 368	73 804
Reprises et transferts de charges exceptionnelles		55 214	113 699
Charges exceptionnelles		11 978	95 115
Dotations exceptionnelles		111 607	101 186
Résultat exceptionnel	4.7	(55 003)	(8 798)
Participation des salariés	4.8	16 608	14 341
Impôts sur les bénéfices	4.9	165 019	157 833
RÉSULTAT NET		271 641	312 295

Soldes intermédiaires de gestion

(en milliers d'euros)	Notes	Année 2012	Année 2011	Variation 2012/2011
Production vendue	4.1	2 606 799	2 472 905	133 894
Production immobilisée et stockée	4.2	55 558	49 316	6 242
Production de l'exercice		2 662 357	2 522 221	140 136
Achats consommés		(10 663)	(8 693)	(1 970)
Autres achats et charges externes	4.3	(925 860)	(861 366)	(64 494)
Valeur ajoutée		1 725 834	1 652 162	73 672
Subventions d'exploitation		986	780	206
Salaires et traitements		(381 111)	(368 443)	(12 668)
Charges sociales		(186 594)	(172 003)	(14 591)
Impôts et taxes		(167 563)	(155 439)	(12 124)
Excédent brut d'exploitation		991 552	957 057	34 495
Autres charges		(21 069)	(15 025)	(6 044)
Autres produits		18 276	6 606	11 670
Dotations aux amortissements et provisions	4.5	(433 434)	(393 514)	(39 920)
Reprises sur provisions et transferts de charges		51 672	43 316	8 356
Résultat d'exploitation		606 997	598 440	8 557
Produits financiers		90 483	86 627	3 856
Reprises financières et transferts de charges financières	4.6	254	364	(110)
Charges financières		(179 382)	(171 103)	(8 279)
Dotations financières	4.6	(10 081)	(21 061)	10 980
Résultat courant avant impôts		508 271	493 267	15 004
Produits exceptionnels		13 368	73 804	(60 436)
Reprises sur amortissements et provisions		55 214	113 699	(58 485)
Charges exceptionnelles		(11 978)	(95 115)	83 137
Dotations aux amortissements et provisions		(111 607)	(101 186)	(10 421)
Résultat exceptionnel	4.7	(55 003)	(8 798)	(46 205)
Participation	4.8	(16 608)	(14 341)	(2 267)
Impôts sur les résultats	4.9	(165 019)	(157 833)	(7 186)
RÉSULTAT NET		271 641	312 295	(40 654)

Capacité d'autofinancement

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011	Variation 2012/2011
Excédent brut d'exploitation	991 552	957 057	34 495
Transfert de charges d'exploitation	2 260	8 387	(6 127)
Autres produits d'exploitation	18 276	6 606	11 670
Autres charges d'exploitation	(21 069)	(15 025)	(6 044)
Produits financiers	90 483	86 627	3 856
Charges financières	(179 382)	(171 103)	(8 279)
Produits exceptionnels	10 357	56 386	(46 029)
Charges exceptionnelles	(10 741)	(9 290)	(1 451)
Transfert de charges exceptionnelles	-	31 958	(31 958)
Impôts sur les bénéfices	(165 019)	(157 833)	(7 186)
Participation des salariés	(16 608)	(14 341)	(2 267)
CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT	720 109	779 429	(59 320)

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Résultat de l'exercice	271 641	312 295
<i>Elimination des éléments sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'exploitation</i>		
• Dotations aux amortissements et aux provisions d'exploitation	433 434	393 514
• Reprises d'exploitation	(49 411)	(34 929)
• Dotations aux amortissements et aux provisions financières	10 081	21 061
• Reprises financières	(254)	(364)
• Dotations aux amortissements et aux provisions exceptionnelles	111 607	101 186
• Reprises exceptionnelles	(55 214)	(81 740)
• Plus et moins values de cession	(151)	70 828
• Quote-part de subventions virées au résultat	(1 623)	(2 421)
• Quote-part de réévaluation légale 1976	-	-
• Quote-part de réévaluation légale 1959	(1)	-
Capacité d'autofinancement	720 109	779 430
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'exploitation</i>		
• Stocks	(454)	(7 024)
• Clients	84 183	5 406
• Autres créances	1 116	(17 339)
• Avances et acomptes versés sur commandes	1 043	(2 697)
• Dettes fournisseurs	(10 794)	33 100
• Dettes fiscales et sociales	15 772	34 656
• Autres dettes	(50 850)	(2 809)
• Avances conditionnées	-	(69)
• Avances et acomptes reçus sur commandes	(380)	1 239
• Comptes de régul. Actif	(4 283)	(2 562)
• Comptes de régul. Passif	2 895	1 418
Variation du BFR	38 248	43 319
CASH-FLOW D'EXPLOITATION (1)	758 357	822 749
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations d'investissement</i>		
• Décaissement sur Acquisition d'immo. corp. et incorp.	(609 494)	(603 168)
• Encaissements sur cession d'immo. corp. et incorp.	1 388	947
• Variation d'immo. financières	(693 414)	(82 221)
• Subventions d'exploitation - Investissements et réévaluations légales	2 632	3 237
• Variation des dettes sur immobilisations	(62 234)	63 253
CASH-FLOW D'INVESTISSEMENT (2)	(1 361 122)	(617 952)
<i>Incidence de la variation des décalages de trésorerie sur les opérations de financement</i>		
• Encaissement sur augmentation de capital	-	-
• Dividendes versés	(174 171)	(150 405)
• Variation des dettes financières	479 107	285 075
• Variation du compte courant	(12 117)	(54 944)
CASH-FLOW DE FINANCEMENT (3)	292 819	79 726
VARIATION DE TRÉSORERIE (1) + (2) + (3)	(309 946)	284 523
• Disponibilités à l'ouverture	3 915	3 517
• Valeurs mobilières de placement	1 085 561	776 662
• Découverts bancaires à l'ouverture	(25 466)	(693)
TRÉSORERIE À L'OUVERTURE (4)	1 064 010	779 487
• Disponibilités à la clôture	3 845	3 915
• Valeurs mobilières de placement	750 576	1 085 561
• Découverts bancaires à la clôture	(357)	(25 466)
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE (1) + (2) + (3) + (4)	754 064	1 064 010

Annexes au comptes sociaux

Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

NOTE 1	Les faits marquants de l'exercice	207	NOTE 4	Notes sur le compte de résultat	221
NOTE 2	Principes, règles et méthodes comptables	208	NOTE 5	Autres informations	226
NOTE 3	Notes sur le bilan	212	NOTE 6	Événements postérieurs à la clôture	231

NOTE 1 Les faits marquants de l'exercice

Acquisition de TAV Airports et de TAV Construction

Le groupe Aéroports de Paris a acquis 38 % de TAV Havalimanlari Holding A.S. (TAV Airports) et 49 % de TAV Yatirim Holding A.S. (TAV Investment, propriétaire de TAV Construction, société non cotée) le 16 mai 2012.

Opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie, TAV Airports opère sur 12 aéroports dans 9 pays, dont l'aéroport d'Istanbul Atatürk qui a accueilli près de 45 millions de passagers en 2012.

Avec 37 aéroports gérés directement ou indirectement et environ 200 millions de passagers accueillis, ce partenariat crée l'une des premières alliances aéroportuaires mondiales.

Accord concernant le Trieur-Bagage Est (TBE)

En octobre 2012, un accord est intervenu entre, notamment, Aéroports de Paris et Cegelec, afin de mettre un terme aux litiges relatifs au système de TBE situé sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. L'impact positif sur l'EBITDA en 2012 est de 19 millions d'euros.

Financement

En mars 2012, Aéroports de Paris a remboursé un emprunt obligataire d'une valeur nominale de 334 millions d'euros, arrivé à échéance.

En juin 2012, Aéroports de Paris a émis un emprunt obligataire en deux tranches d'un montant de 800 millions d'euros. La première tranche, d'un montant de 300 millions d'euros, porte intérêt à 2,375 % et a une date de règlement fixée au 11 juin 2019. La seconde tranche, d'un montant de 500 millions d'euros, porte intérêt à 3,125 % et a une date de règlement fixée au 11 juin 2024.

Le produit net de l'émission des obligations est destiné au financement des besoins d'investissements courants d'Aéroports de Paris et au refinancement de la facilité de crédit mise en place pour l'acquisition de ses participations dans TAV Airports et TAV Construction.

NOTE 2 Principes, règles et méthodes comptables**2.1 Méthodes comptables**

Les comptes annuels d'Aéroports de Paris sont établis conformément aux dispositions de la législation française, aux pratiques comptables généralement admises en France.

De plus, conformément au Code de commerce et au PCG, les principes généraux ont été respectés, notamment les principes de prudence, de permanence des méthodes, d'indépendance des exercices, d'importance relative, de continuité d'exploitation et de bonne information.

2.2 Changement de méthode et comparabilité des exercices

Au cours de l'exercice 2012, aucun changement de méthode n'est intervenu ; par conséquent les exercices sont comparables sans retraitement.

L'ensemble des tableaux présentés dans cette annexe sont exprimés en milliers d'euros sauf indication contraire.

2.3 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations sont enregistrées à leur coût historique et ont fait l'objet des réévaluations légales de 1959 et 1976. Ce coût inclut des Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST), composés notamment de la capitalisation de charges internes.

Nature des immobilisations	Durée en année	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
• Arcs 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

Nature des immobilisations	Durée en année	Mode
Équipements des constructions		
• Ensemble immobiliers industriels	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
• Installations terminales	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
• Aérogages	10 et 15	Linéaire ou Dégressif
• Passerelles télescopiques	10 et 20	Linéaire
• Autres ensembles immobiliers	10 et 20	Linéaire ou Dégressif
Installations générales réseaux		
• Chauffage	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
• Eau	10 et 30	Linéaire
• Électricité, téléphone	10 et 25	Linéaire ou Dégressif
• Viabilité	15 et 30	Linéaire
• Aires	1 et 20	Linéaire
• Réseaux des bâtiments	1 à 20	Linéaire
• Pistes	20	Linéaire
• Collecteurs (eaux usées/eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
• Voiries routières et voies de circulation	10	Linéaire
• Autres installations	15 et 20	Linéaire ou Dégressif
Ouvrages d'infrastructures		
Aires	25 et 50	Linéaire
Autres ouvrages	1 à 50	Linéaire
Collecteurs (eaux usées/eaux pluviales)	15 et 50	Linéaire
Galeries techniques	60	Linéaire
Parcs extérieurs (couche d'usure/couche profonde)	10 et 50	Linéaire
Parcs souterrains	50	Linéaire
Pistes	10 et 50	Linéaire
Ponts et tunnels	50	Linéaire
Voiries routières et voies de circulation	10 et 50	Linéaire
Voiries ferroviaires	25 et 40	Linéaire
Matériel outillage et mobilier		
Matériels d'exploitation	5 et 10	Linéaire ou Dégressif
Outillages industriels	10	Linéaire ou Dégressif
Matériels de transport	1 à 7	Linéaire ou Dégressif
Matériels de bureau et informatique	5 et 7	Linéaire ou Dégressif
Mobiliers et autres matériels	1 à 10	Linéaire ou Dégressif
Œuvres d'art	Non amortissable	
Construction sur sol d'autrui		
Bâtiments	20	Linéaire
Agencements des bâtiments	15 et 20	Linéaire
Installations générales	15 et 20	Linéaire
Concessions		
Bâtiments	15 et 40	Linéaire
Installations, agencements et aménagements des bâtiments	10 à 50	Linéaire
Ouvrages d'infrastructures	25 et 50	Linéaire
Matériels, outillage et mobilier	5 à 10	Linéaire

Le mode dégressif mentionné dans le tableau ci-dessus est *in fine* maintenu par voie d'amortissements dérogatoires en complément de l'amortissement économique.

2.4 Immobilisations financières

Les titres de participation figurent au bilan pour leur coût net d'acquisition, diminué des éventuelles provisions pour dépréciation.

Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'utilité devient inférieure à la valeur comptable. La valeur d'utilité est déterminée par référence à la quote-part des capitaux propres que les titres représentent, au cours de change de clôture pour les sociétés étrangères, rectifiée le cas échéant pour tenir compte de la valeur intrinsèque des sociétés. Les méthodes retenues pour évaluer cette dernière prennent notamment en considération les prévisions de trésorerie actualisées ou les multiples comparables.

Les autres immobilisations financières sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition. En cas d'évaluation à une valeur inférieure au coût historique, une provision pour dépréciation est constatée.

2.5 Stocks

Les stocks sont constitués uniquement de fournitures consommables, comptabilisés lors de leur entrée au coût d'acquisition qui comprend le prix d'achat et les frais accessoires, lors de leur sortie au coût moyen pondéré.

2.6 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale et celles libellées en monnaie étrangère sont converties sur la base du cours de change à la clôture de l'exercice, pour la partie saine de la créance n'ayant pas fait l'objet d'une provision pour dépréciation.

Ces créances sont éventuellement dépréciées par voie de provision afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

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

2.7 Disponibilités

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

Les provisions 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 préretraite 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 actuariaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

La fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10 % du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles sont précisées au paragraphe 4.4.

Régime à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées à l'actif dans la mesure où cela conduira à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

Autres avantages à long terme

L'obligation nette de la Société au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements de la Société. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

Cette catégorie d'avantages du personnel, qui concerne exclusivement les médailles d'honneur de l'aéronautique décernées aux agents d'Aéroports de Paris ainsi que les primes versées concomitamment, donne lieu également à des provisions pour engagements sociaux au passif du bilan.

2.10 Dettes financières

Frais et primes d'émission des emprunts

Les frais d'émission d'emprunts obligataires sont enregistrés directement en charges financières à la date d'émission. Les primes d'émission ou de remboursement des obligations sont comptabilisées en charges ou en produits financiers sur la durée de l'emprunt concerné.

Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice aux taux de clôture, à l'exception de ceux couverts par des contrats d'échanges de devises. Les opérations parfaitement couvertes, notamment les dettes financières en devises, sont présentées au cours de couverture.

À la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en Euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour pertes de change.

Instrument financiers dérivés

Aéroports de Paris gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêt et des cours de change, en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt et des swaps de devises.

Tous ces instruments sont utilisés à des fins de couverture et sont strictement adossés. Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments dérivés de couverture sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes. Les soultes reçues ou payées lors de la mise en place des swaps couvrant la dette financière sont constatées en résultat sur la durée des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

2.11 Intégration fiscale

La société Aéroports de Paris a opté pour le régime de l'intégration fiscale en intégrant les filiales détenues directement ou indirectement à plus de 95 % : Alyzia Sûreté, Alyzia Sûreté France, ADPI, ADP Investissement, ADP Management, Cœur d'Orly Commerces Investissement, Cœur d'Orly Investissement, Hub télécom et Ville Aéroportuaire Immobilier.

Les conventions d'intégration fiscale liant la société mère aux filiales sont toutes strictement identiques et prévoient :

- le reversement par la filiale à la mère d'une contribution égale à l'impôt qui aurait grevé son résultat au cas où celui-ci serait bénéficiaire ;
- l'absence de tout droit à créance au profit de la filiale en raison du transfert éventuel à la mère d'un déficit fiscal.

2.12 Charges à caractère somptuaire

En application des dispositions de l'article 223 *quater* du Code Général des Impôts, l'assemblée générale ordinaire approuvera le montant des charges non déductibles de l'impôt.

Ces charges s'élèvent à 167 milliers d'euros et concernent les amortissements non déductibles des véhicules de tourisme.

2.13 Taxe d'aéroport

Les conditions d'assiette et de recouvrement de la taxe aéroport ont été fixées par la loi de Finances de 1999 articles 51 et 136 (Code Général des Impôts : articles 302 bis K et 1609 *quater*). 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 le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ».

Les articles L. 251-2 et L. 282-8 du Code de l'aviation civile fixent les attributions d'Aéroports de Paris en matière de sécurité et de sûreté. Les charges d'exploitation correspondantes sont enregistrées au fur et à mesure de leur survenance et les produits sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

NOTE 3 Notes sur le bilan

3.1 Immobilisations

(en milliers d'euros)	Année 2011	Acquisitions	Cessions et mises au rebut	Virements poste à poste	Année 2012
Immobilisations incorporelles					
Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	160 001	13	64	11 366	171 316
Immobilisations corporelles					
• Terrains	52 609	-	1	-	52 608
• Immeubles de placement	-	-	-	-	-
• Aménagements des terrains	23 649	-	-	1 743	25 392
• Constructions	8 699 542	2 530	10 432	988 350	9 679 990
• Constructions sur sol d'autrui	5 743	-	31	-	5 712
• Inst. techniques, matériels et outillages industriels	126 750	-	2 169	17 476	142 057
• Autres immobilisations corporelles	246 393	-	3 903	92 020	334 510
Sous-total immobilisations corporelles	9 154 686	2 530	16 536	1 099 589	10 240 269
Immobilisations mises en concession	5 263	-	15	(5 248)	-
Immobilisations en cours	891 986	606 951	-	(1 100 255)	398 682
Avances fournisseurs immobilisations	8 942	-	-	(7 824)	1 118
TOTAL	10 220 878	609 494	16 615	(2 372)	10 811 385

Principales mises en service au cours de l'exercice :

Le montant des immobilisations mises en service au cours de l'exercice 2012 s'élève à 1 108 millions d'euros et comprend notamment :

- Satellite S4 ;
- Liaison 2A-2C ;
- Route de service ;
- TBR Est ;
- Remplacement des sièges à CDGVAL ;
- Restitution du CO₂.

Principales acquisitions sur immobilisations en cours :

Le montant des investissements réalisés au cours de l'exercice 2012 s'élève à 621 millions d'euros et inclut notamment les projets suivants :

- Satellite S4 ;
- Restructuration des terminaux E et F ;
- Bâtiment liaison 2A-2C ;
- Sûreté des terminaux E, F et liaison IFU ;
- Aménagements des voies de circulation.

Principales cessions et mises au rebut :

Au 31 décembre 2012, le montant total des immobilisations cédées est de 4,9 millions d'euros (hors CO₂). Les principales cessions concernent la vente de véhicules pour 2,9 millions d'euros et divers matériels pour 0,7 million d'euros.

Le montant des immobilisations mises au rebut au cours de l'exercice 2012 s'élève à 11,6 millions d'euros.

Tableau des amortissements

(en milliers d'euros)	Année 2011	Dotations	Reprises	Virements poste à poste	Année 2012
Immobilisations incorporelles					
• Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	122 322	15 323	64	-	137 581
Immobilisations corporelles					
• Terrains	-	-	-	-	-
• Immeubles de placement	-	-	-	-	-
• Aménagements des terrains	13 203	936	-	112	14 251
• Constructions	3 740 437	345 457	6 599	3 657	4 082 952
• Constructions sur sol d'autrui	3 914	296	31	-	4 179
• Inst. techniques, matériels et outillages industriels	77 324	8 598	1 921	-	84 001
• Autres immobilisations corporelles	173 136	15 708	3 861	-	184 983
Sous-total immobilisations corporelles	4 008 014	370 995	12 412	3 769	4 370 366
Immobilisations mises en concession	3 781	-	15	(3 766)	-
Immobilisations en cours	-	-	-	-	-
TOTAL	4 134 117	386 318	12 491	3	4 507 947

Mise en concession

En application de l'article 9 de la convention du 6 mai 1988, le ministre d'État, ministre de l'Économie, des Finances et de la Privatisation, ainsi que le ministre délégué auprès du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports ont octroyé à Aéroports de Paris une concession de service public sur l'aérodrome d'Étampes-Mondésir.

En 2012, l'ensemble des immobilisations relatives à l'aérodrome d'Étampes-Mondésir sont reclassées en immobilisations corporelles.

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Terrains	-	-
Aménagements des terrains	-	185
Constructions	-	5 063
Constructions sur sol d'autrui	-	-
Inst. techniques, matériels et outillages industriels	-	3
Autres immobilisations corporelles	-	12
TOTAL	-	5 263

Tableau de réévaluation des immobilisations

(en milliers d'euros)	Valeurs réévaluées			Amortissements Réévalués		Provisions retraitées (6) = (2) - (5)	Marge amortissement utilisé sur biens cédés
	Valeur brute (1)	Augmentation de la valeur (2)	Total (3) = (1) + (2)	Marge d'amortissement utilisée			
				Exercice (4)	Cumulée (5)		
Immobilisations non amortissables							
Terrains	19 298	22 233	-	-	-	22 233	-
Œuvres d'arts	2	1	-	-	-	1	-
Sous-total	19 300	22 234				22 234	
Immobilisations amortissables							
Aménagements des terrains	1 098	600	1 698	-	600	-	-
Constructions	355 163	317 817	672 980	865	309 514	8 303	3
Installations techniques, matériels et outillages industriels	928	252	1 180	-	252	-	-
Autres immobilisations corporelles	82	19	101	-	19	-	-
Sous-total	357 271	318 688	675 959	865	310 385	8 303	3
TOTAL	376 571	340 922	675 959	865	310 385	30 537	3

3.2 Immobilisations financières

Valeur brute

(en milliers d'euros)	Année 2011	Augmentation	Diminution	Année 2012
Titres de participation	615 055	697 680	-	1 312 735
Autres formes de participation	608	-	-	608
Créances rattachées à des titres de participation	3 523	138	-	3 661
Prêts	9 331	651	704	9 278
Autres immobilisations financières				
Dépôts, cautionnements et avances	627	805	555	877
Intérêts courus sur emprunts swapés	41 194	34 820	41 194	34 820
Contrat de liquidité (actions propres)	-	32 666	30 892	1 774
Sous-total	41 821	68 291	72 641	37 471
TOTAL	670 338	766 760	73 345	1 363 753

Les investissements portent sur la société Tank International Lux, société mère qui détient TAV Airports et TAV Construction (cf. note 1 – Les faits marquants de l'exercice).

Dépréciation

(en milliers d'euros)	Année 2011	Augmentation	Diminution	Année 2012
Titres de participation	21 540	3 054	-	24 594
Prêts	5	-	-	5
Autres immobilisations financières				
Contrat de liquidité (actions propres)	-	23	-	23
Sous-total	-	23	-	23
TOTAL	21 545	3 077	-	24 622

Le montant des dépréciations sur titres s'élève à la clôture à 24,6 millions d'euros.

Ces dépréciations concernent principalement les sociétés Alyzia Holding pour 18,47 millions d'euros et ADPI pour 4,57 millions d'euros.

3.3 Créances d'exploitation

Les créances clients et comptes rattachés s'élèvent pour l'exercice 2012 à 450 millions d'euros contre 534 millions d'euros à la clôture du 31 décembre 2011.

Parallèlement, le montant des créances douteuses a diminué passant de 21 millions d'euros à 18 millions d'euros soit une diminution de 14,2 %.

Les « créances clients et comptes rattachés » sont provisionnés à hauteur de 17 millions d'euros et à hauteur de 14 millions d'euros pour les autres créances.

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Créances clients et comptes rattachés		
Clients	285 393	268 279
Clients douteux ou litigieux	18 550	20 744
Clients : factures à établir	145 902	245 005
Sous-total	449 845	534 028
Autres créances		
Fournisseurs	3 749	2 096
Personnel	94	301
Organismes sociaux	496	247
Impôts et taxes	78 868	74 966
Comptes courants	69 826	59 364
Divers débiteurs	3 468	13 295
Sous-total	156 501	150 269
TOTAL	606 346	684 297

3.4 Disponibilités

Les placements à court terme d'Aéroports de Paris comprennent des SICAV.

Le poste des « Valeurs Mobilières de Placement » s'élève au terme de l'exercice 2012 à 751 millions d'euros contre 1 086 millions d'euros à la clôture du 31 décembre 2011 soit une diminution de 335 millions d'euros.

Le tableau des valeurs mobilières de placement

(en milliers d'euros)	Valeurs comptables	Valeurs d'inventaire	Plus values latentes
SICAV de placements	750 576	750 585	9
TOTAL	750 576	750 585	9

La trésorerie par nature

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Banques	3 633	3 647
Caisses du Trésor et des établissements publics	212	268
TOTAL	3 845	3 915

3.5 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.

(en milliers d'euros)	Actif	Passif
Primes sur emprunts obligataires émis	8 710	859
TOTAL	8 710	859

3.6 Écarts de conversion actif et passif

À la clôture des comptes 2012, Aéroports de Paris n'a pas constaté d'écarts de conversion dans ses comptes.

3.7 Comptes de régularisation actif et passif

Les comptes de régularisation au terme de l'exercice 2012 comprennent les postes suivants :

- les charges constatées d'avance ;
- les produits constatés d'avance.

Charges constatées d'avance

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Assurances	14 556	13 553
Soultés payées	1 585	3 085
Autres charges constatées d'avance	3 700	4 720
TOTAL	19 841	21 358

Les charges constatées d'avance sont principalement constituées d'éléments relatifs aux contrats d'assurances souscrits par Aéroports de Paris.

Ils représentent 73,4 % des charges constatées d'avance.

Produits constatés d'avance

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Redevances domaniales	75 253	76 087
Soultés reçues	542	765
Terminal 2G	42 360	45 249
Trieur-bagage Est (TBE)	15 130	16 156
SCI Aéroville (Bail à construction)	12 143	
Autres produits constatés d'avance	4 834	2 935
TOTAL	150 262	141 192

3.8 Capitaux propres

(en milliers d'euros)	Au 31.12.2011	Augmentation	Diminution	Affectation du résultat	Au 31.12.2012
Capital	296 882	-	-	-	296 882
Primes d'émission	542 747	-	-	-	542 747
Écarts de réévaluation	23 869	-	2	-	23 867
Réserve légale	29 688	-	-	-	29 688
Autres réserves	838 805	-	-	-	838 805
Report à nouveau	496 339	-	-	138 124	634 463
Résultat de l'exercice	312 295	271 641	-	(312 295)	271 641
Subventions d'investissements	34 594	5 926	749	-	39 771
Provisions réglementées	981 979	93 540	51 098	-	1 024 421
Droits du concédant	874	-	874	-	-
TOTAL	3 558 072	371 107	52 723	(174 171)	3 702 285

Les capitaux propres d'Aéroports de Paris s'élèvent à 3 702 millions d'euros. Conformément à la décision de l'AGO du 3 mai 2012, un dividende de 1,76 euro par action a été versé en mai 2012 représentant un total de 174 170 659 euros.

3.9 Provisions

(en milliers d'euros)	Année 2011	Dotations	Reprises	Année 2012
Provisions pour risques				
Provisions pour litiges	20 024	6 369	6 199	20 194
Autres provisions pour risques	31 575	11 934	5 412	38 097
Sous-total	51 599	18 303	11 611	58 291
Provisions pour charges				
Provisions pour impôts	3 907	13 584	3 907	13 584
Provisions pour restructuration	3 884	52	2 115	1 821
Provisions pour engagements sociaux	339 884	24 877	22 676	342 085
Autres provisions pour charges	7 857	1 787	7 562	2 082
Sous-total	355 532	40 300	36 260	359 572
TOTAL	407 131	58 603	47 871	417 863

3.10 Dettes financières

La principale variation de la dette financière concerne la souscription de deux emprunts obligataires pour un montant total de 800 millions d'euros et le remboursement de 334 millions d'euros d'un emprunt obligataire.

Les intérêts courus sur emprunts s'élèvent à 118 millions d'euros et comprennent :

Intérêts courus sur emprunts obligataires	90 millions d'euros
Intérêts courus sur les branches emprunteuses des swaps	28 millions d'euros

Variation de la dette financière

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2011	Augmentation	Diminution	Année 2012
Emprunts obligataires	2 644 999	800 000	333 600	3 111 399
Emprunts auprès des établissements de crédit	555 112	500 000	500 000	555 112
Autres emprunts	3 720	747	705	3 762
Sous-total	3 203 831	1 300 747	834 305	3 670 273
Dépôts, droits estimés et consignations reçus	14 715	2 736	1 996	15 455
Intérêts courus sur emprunts	106 521	118 447	106 521	118 447
Concours bancaires	25 466	357	25 466	357
Sous-total	146 702	121 540	133 983	134 259
TOTAL	3 350 533	1 422 287	968 288	3 804 532

Situation des emprunts hors concours bancaires

<i>(en milliers d'euros)</i>	Capital initial emprunté	Capital restant dû initial	Amortissement du capital	Souscription d'emprunts	Capital restant dû final
Emprunts obligataires	2 750 550	2 644 999	(333 600)	800 000	3 111 399
Emprunts auprès des établissements de crédit	555 112	555 112	(500 000)	500 000	555 112
Autres emprunts	6 212	3 720	(705)	747	3 762
TOTAL	3 311 874	3 203 831	(834 305)	1 300 747	3 670 273

Situation des swaps sur emprunts obligataires

Date du swap initial (en milliers d'euros)	Durée	Montant	Juste valeur	Remboursements effectués		Remboursements obtenus	
				Taux	Charges	Taux	Produits
25.03.02	10 ans	87 500		Variable Euribor 3 mois + marge	316	Fixe	4 594
25.03.02	10 ans	87 500		Variable Euribor 3 mois + marge	316	Fixe	4 594
24.01.09	5 ans	50 000	3 765	Variable Euribor 3 mois + marge	3 194	Fixe	4 462
24.01.09	5 ans	50 000	4 411	Variable Euribor 3 mois + marge	2 738	Fixe	3 825
24.01.09	5 ans	70 000	6 171	Variable Euribor 3 mois + marge	1 976	Fixe	3 187
24.01.09	5 ans	50 000	4 408	Variable Euribor 3 mois + marge	1 974	Fixe	3 187
24.01.09	5 ans	70 000	5 639	Variable Euribor 3 mois + marge	2 767	Fixe	4 462
24.01.09	5 ans	60 000	4 833	Variable Euribor 6 mois + marge	2 327	Fixe	3 187
24.04.09	5 ans	70 000	(5 006)	Fixe	4 145	Variable Euribor 3 mois + marge	3 194
24.04.09	5 ans	60 000	(4 318)	Fixe	3 567	Variable Euribor 3 mois + marge	2 738
24.04.09	5 ans	50 000	(3 596)	Fixe	2 779	Variable Euribor 3 mois + marge	1 974
24.04.09	5 ans	50 000	(3 598)	Fixe	2 782	Variable Euribor 3 mois + marge	1 976
24.04.09	5 ans	70 000	(5 088)	Fixe	3 920	Variable Euribor 3 mois + marge	2 767
24.07.09	5 ans	50 000	(2 791)	Fixe	2 700	Variable Euribor 6 mois + marge	2 327
08.07.11	10 ans	100 000	18 137	Variable Euribor 3 mois + marge	1 802	Fixe	4 000
08.07.11	10 ans	100 000	18 291	Variable Euribor 3 mois + marge	1 820	Fixe	4 000
08.07.12	9 ans	100 000	(5 915)	Fixe	-	Variable Euribor 3 mois + marge	347
08.07.12	9 ans	100 000	(6 091)	Fixe	-	Variable Euribor 3 mois + marge	343
TOTAL SWAPS SUR EMPRUNTS OBLIGATAIRES		1 275 000			39 123		55 164
15.07.09	6 ans	165 800	39 017	Fixe	7 754	Fixe	6 526
10.05.10	7 ans	67 375	23 094	Variable Euribor 3 mois + marge	1 287	Fixe	2 078
10.05.10	7 ans	67 375	23 094	Variable Euribor 3 mois + marge	1 287	Fixe	2 078
TOTAL SWAPS SUR EMPRUNTS OBLIGATAIRES EN DEVISES		300 550			10 328		10 682

3.11 Dettes d'exploitation

À la clôture 2012, le poste « Fournisseurs et comptes rattachés » a diminué de 11 millions d'euros passant de 221 millions d'euros à 210 millions d'euros, soit une diminution de 4,9 %.

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Fournisseurs et comptes rattachés		
Fournisseurs	86 643	84 943
Fournisseurs : factures non parvenues	123 764	136 255
Sous-total	210 407	221 198
Dettes fiscales et sociales		
Personnel	97 496	94 025
Organismes sociaux	69 248	63 725
Impôts et taxes	65 274	60 898
Sous-total	232 018	218 648
TOTAL	442 425	439 846

3.12 Dettes diverses

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
Fournisseurs immobilisations	72 541	141 717
Fournisseurs immobilisations : factures non parvenues	149 175	142 550
Sous-total	221 716	284 267
Autres dettes		
Clients créditeurs	10 803	60 805
Comptes courants	192 880	194 535
Créditeurs divers	69 087	83 916
Sous-total	272 770	339 256
TOTAL	494 486	623 523

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 2012 à 2 607 millions d'euros soit une progression de 5,5 %. Cette augmentation s'explique notamment par la progression de l'activité commerciale, de la taxe aéroportuaire et des redevances aéroportuaires.

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Redevances aéroportuaires	866 943	838 901
Redevances spécialisées	192 312	181 946
Activités commerciales	356 881	317 589
Parc et accès	158 919	157 640
Prestations industrielles	68 537	60 041
Taxe aéroport	492 546	458 188
Recettes locatives	312 930	293 763
Assistance aéroportuaire	107 866	118 423
Autres recettes	49 865	46 414
TOTAL	2 606 799	2 472 905

4.2 Production immobilisée

Au terme de l'exercice 2012, le compte de production immobilisée fait apparaître un montant de 55 millions d'euros représentant les Frais d'études et de surveillance de travaux (FEST) contre 49 millions d'euros au titre de l'exercice 2011.

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Production immobilisée	55 558	49 316
TOTAL	55 558	49 316

4.3 Autres achats et charges externes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Année 2012	Année 2011
Achats de sous-traitance	31	61
Achats non stockés de matières et fournitures	75 376	60 445
Charges externes	850 453	800 860
Personnel extérieur	12 797	11 681
Sous-traitance générale	589 001	546 528
Locations et charges locatives	11 907	10 607
Entretien, réparation, maintenance	110 171	106 339
Primes d'assurances	14 557	17 554
Études et recherches	2 357	3 450
Divers, documentation, séminaires	2 297	1 793
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	21 765	19 879
Publicité, publications, relations publiques	10 901	15 502
Transports de biens et transports collectifs du personnel	6 969	5 339
Déplacements, missions et réceptions	8 770	8 135
Frais postaux et communication	27 117	25 582
Services bancaires et assimilés	6 528	3 616
Services extérieurs divers	1 871	1 783
Travaux divers	23 445	23 072
TOTAL	925 860	861 366

Le montant des charges externes s'élève à 850 millions d'euros contre 801 millions d'euros au cours de l'exercice 2011, soit une augmentation de 49 millions d'euros et concerne les charges suivantes :

- sous-traitance générale : 43 millions d'euros ;
- rémunérations d'intermédiaires et honoraires : 2 millions d'euros ;
- entretien, réparation, maintenance : 4 millions d'euros.

4.4 Charges de personnel

Charges courantes

Au cours de l'exercice 2012, les charges de personnel ont atteint 568 millions d'euros contre 540 millions d'euros, soit une augmentation de 5 %.

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 :

- être âgé de 55 ans à la date souhaitée du départ ;
- ne pas avoir plus de 20 trimestres à valider aux régimes d'assurance vieillesse de la Sécurité sociale pour bénéficier d'une retraite à taux plein ;
- justifier d'une ancienneté minimum de 10 ans à Aéroports de Paris.

Les bénéficiaires perçoivent une allocation de préretraite égale à 65 % de la rémunération de la dernière année.

INDEMNITÉ DE FIN DE CARRIÈRE

En application de l'article 32 du statut du personnel, une indemnité de départ est attribuée aux agents admis à faire valoir leur droit à la retraite ou aux agents licenciés pour inaptitude (décision de la Sécurité sociale). 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 (279 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 376,73 millions d'euros 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 3,25 % ;
- une augmentation annuelle des salaires de + 4,50 % par an pour les cadres et de + 4,00 à + 4,25 % 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 à 62 ans pour les catégories employés et maîtrise et à 65 ans pour les catégories haute maîtrise et cadres.

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 % et le taux de 7 % relatif à la taxe spéciale sur les conventions d'assurances.

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.

(en milliers d'euros)	IFC	PARDA	PARDA Escale	Retraite complémentaire pompiers	Retraite à prestation définie	Couverture santé	Médailles d'honneur de l'aéronautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	179 418	10 791	3 095	2 587	19 454	81 766	1 414	298 525
Actualisation de l'engagement	7 989	496	142	119	900	3 761	63	13 470
Droits acquis au cours de l'exercice	9 995	1 908	-	54	869	-	70	12 896
Prestations définies	(6 772)	(2 643)	(1 311)	(404)	(2 087)	(3 600)	(32)	(16 849)
Gain ou perte actuariel	43 450	(136)	245	311	12 359	12 581	(120)	68 690
Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture	234 080	10 416	2 171	2 667	31 495	94 508	1 395	376 732
Écart actuariel différé au bilan	(23 716)	(765)	(555)	(1 819)	(13 248)	(10 848)	-	(50 951)
Valeur de marché des actifs à la clôture	-	(1 220)	-	-	(1 660)	-	-	(2 880)
Coût des services passés	-	-	-	-	(5 540)	24 720	-	19 180
Passif comptabilisé au bilan	210 364	8 431	1 616	848	11 047	108 380	1 395	342 081
Charge d'actualisation	7 989	496	142	119	900	3 761	63	13 470
Rendement des actifs du régime	-	(26)	-	-	(2)	-	-	(28)
Amortissement de l'écart actuariel	(139)	-	1 005	66	-	-	(120)	812
Droits acquis au cours de l'exercice	9 995	1 908	-	54	869	-	70	12 896
Coût des services passés	-	-	-	-	1 487	(7 930)	-	(6 443)
Charge de la période	17 845	2 378	1 147	239	3 254	(4 169)	13	20 707

4.5 Dotations et reprises d'amortissements et provisions d'exploitation

Le montant des dotations aux provisions pour risques et charges s'élève à 37 millions d'euros et comprend notamment les provisions pour engagements relatifs :

- aux indemnités de fin de carrière : 18 millions d'euros ;
- au Parda : 2 millions d'euros ;
- à la couverture santé : - 4 millions d'euros ;
- à la retraite à prestations définies : 3 millions d'euros.

Le montant des reprises pour dépréciation des créances douteuses et litigieuses s'élève à 5 millions d'euros. Parallèlement, des créances douteuses ont été passées en perte pour un montant de 4 millions d'euros.

(en milliers d'euros)	Année 2012	
	Dotations	Reprises
Amortissement des immobilisations		
Immobilisations corporelles et incorporelles	385 925	-
Provisions		
Litiges	43 818	43 756
Dépréciations		
Créances	3 691	5 656
TOTAL	433 434	49 412

4.6 Résultat financier

Le résultat financier au titre de l'exercice 2012 s'élève à 99 millions d'euros et comprend notamment :

- charges d'intérêts sur emprunts : 126 millions d'euros ;
- charges d'intérêts des swaps : 50 millions d'euros ;
- produits des participations : 25 millions d'euros ;
- produits d'intérêts et swaps : 59 millions d'euros ;
- produits nets des cessions des VMP : 4 millions d'euros.

Les dépréciations sur les titres de participation sont détaillées dans le paragraphe 3.2. sur les titres de participations.

Les charges financières s'élèvent à 189 millions d'euros représentés principalement par des intérêts et charges assimilés pour un montant de 179 millions d'euros soit 94,2 % des charges financières.

Les produits financiers s'élèvent à 91 millions d'euros représentés principalement par les produits des swaps et les produits des participations respectivement pour un montant de 59 millions d'euros et 25 millions d'euros.

(en milliers d'euros)	Année 2012	
	Dotations	Reprises
Primes de remboursement des obligations	1 130	253
Dépréciation des immobilisations financières	8 951	1
TOTAL	10 081	254

4.7 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel d'un montant de 55 millions d'euros est principalement constitué de dotations aux provisions pour 108 millions d'euros et de reprises pour un montant de 55 millions d'euros.

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Charges		
• Charges exceptionnelles diverses	10 741	9 290
• Charges exceptionnelles VNC des éléments cédés	1 237	85 825
• Dotations exceptionnelles	111 607	101 186
Sous-total	123 585	196 301
Produits		
• Produits exceptionnels divers ⁽¹⁾	10 357	56 386
• Produits exceptionnels liés aux cessions	1 388	14 997
• Produits exceptionnels liés aux subventions	1 623	2 421
• Reprises exceptionnelles	55 214	81 741
• Transfert de charges exceptionnelles	-	31 958
Sous-total	68 582	187 503
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	(55 003)	(8 798)

(1) En 2011, ce montant comprend principalement les indemnités perçues relatives au terminal 2E.

4.8 Participation

Aéroports de Paris a constaté une participation des salariés aux résultats d'un montant de 17 millions d'euros.

(en milliers d'euros)	Année 2012	Année 2011
Participation des salariés	16 608	14 341
TOTAL	16 608	14 341

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

(en milliers d'euros)	Base d'imposition	Impôts différés	
		Actif	Passif
Décalages certains ou éventuels			
• Amortissements dérogatoires	1 016 118	-	366 819
• Réserve de réévaluation	23 867	-	8 616
• Amortissement des FEST	87 134	31 455	-
• Frais d'acquisition des titres de participation	8 777	3 168	-
Subventions d'investissement			
• Subventions d'investissement	39 771	-	14 357
Charges non déductibles temporairement			
• Provisions pour engagements sociaux	340 689	122 989	-
• Autres provisions pour risques et charges	43 336	15 644	-
• Organic	3 357	1 212	-
• Participation des salariés	16 608	5 995	-
Produits imposés fiscalement non encore comptabilisés			
• OPCVM	9	3	-
TOTAL	-	180 468	389 792

(en milliers d'euros)	Résultat avant impôt	Impôts	Résultat net
Résultat courant	508 271	182 638	325 633
Résultat exceptionnel	(55 003)	(19 764)	(35 239)
Produits d'intégration fiscale	-	2 145	(2 145)
TOTAL	453 268	165 019	288 249

NOTE 5 Autres informations

5.1 Échéancier des dettes et créances

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des créances enregistrées au titre de cette clôture. Il distingue notamment les créances liées à l'actif immobilisé des créances liées à l'actif circulant qui constituent la quasi-totalité de l'échéancier des créances.

Echéancier des créances

(en milliers d'euros)	Montant brut	Échéance		
		à moins d'un an	à plus d'un an	à plus de 5 ans
Créances de l'actif immobilisé				
• Créances rattachées à des titres de participation	3 661	3 523	65	73
• Prêts	9 278	2 072	3 671	3 535
• Autres créances immobilisées	37 471	26 918	8 206	2 347
Sous-total	50 410	32 513	11 942	5 955
Créances de l'actif circulant				
• Créances clients et comptes rattachés	449 845	449 845	-	-
• Autres créances	156 501	156 501	-	-
Sous-total	606 346	606 346	-	-
Charges constatées d'avance				
• Assurances	14 556	4 108	8 431	2 017
• Souttes payées	1 585	1 491	94	-
• Autres charges constatées d'avance	3 700	3 541	42	117
Sous-total	19 841	9 140	8 567	2 134
TOTAL DES CRÉANCES	676 597	647 999	20 509	8 089

Les créances sont constituées à 90 % de créances de l'actif circulant dont la majorité est à moins d'un an.

Echéancier des dettes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Montant brut	Échéance		
		à moins d'un an	à plus d'un an	à plus de 5 ans
Dettes financières				
• Emprunts obligataires	3 111 399	300 000	711 399	2 100 000
• Emprunts auprès des établissements de crédit	555 112	38 112	-	517 000
• Emprunts et dettes financières diverses	138 021	119 392	2 068	16 561
Sous-total	3 804 532	457 504	713 467	2 633 561
Dettes d'exploitation				
• Fournisseurs et comptes rattachés	210 407	210 407	-	-
• Dettes fiscales et sociales	232 018	232 018	-	-
Sous-total	442 425	442 425	-	-
Dettes diverses				
• Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	221 716	221 716	-	-
• Autres dettes	272 770	272 770	-	-
Sous-total	494 486	494 486	-	-
Produits constatés d'avance				
• Redevances domaniales	75 253	75 253	-	-
• Soutles reçues	542	175	367	-
• Terminal 2G	42 360	2 888	11 553	27 919
• Trieur-bagage Est (TBE)	15 130	1 026	4 103	10 001
• SCI Aéroville (Bail à construction)	12 143	-	-	12 143
• Autres produits constatés d'avance	4 834	4 834	-	-
Sous-total	150 262	84 176	16 023	50 063
TOTAL DES DETTES	4 891 705	1 478 591	729 490	2 683 624

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 dettes diverses.

Les dettes financières représentent 77,8 % de la dette globale de la Société. La majorité est exigible à plus de cinq ans.

Par ailleurs, les dettes d'exploitation et les dettes diverses sont en totalité exigibles à moins d'un an.

5.2 Détail des charges à payer et produits à recevoir par poste de bilan

Actifs (en milliers d'euros)	Année 2012	Passif (en milliers d'euros)	Année 2012
Actif immobilisé		Dettes financières	
Créances rattachées à des participations	188	Emprunts obligataires	116 148
Autres immobilisations financières	34 820	Emprunts auprès des établissements de crédit	2 297
		Emprunts et dettes financières diverses	2
Sous-total	35 008	Sous-total	118 447
Actif circulant		Dettes d'exploitation	
Créances clients et comptes rattachés	145 902	Fournisseurs et comptes rattachés	123 764
Autres créances	2 325	Dettes fiscales et sociales	191 635
Disponibilités	201		
Sous-total	148 428	Sous-total	315 399
		Dettes diverses	
		Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	149 175
		Autres dettes	550
		Sous-total	149 725
TOTAL	183 436	TOTAL	583 571

5.3 Engagements hors bilan

(en milliers d'euros)	Année 2012
Engagements donnés	
• Cautions	3 429
• Garantie à première demande	30
• Acquisition d'immobilisations	161 452
Sous-total	164 911
Engagements reçus	
• Cautions	44 231
• Garantie à première demande	179 541
• Autres	14 300
Sous-total	238 072
TOTAL	402 983

5.4 Ventilation de l'effectif

Le tableau ci-dessous fournit une ventilation de l'effectif géré (présents, congés sans solde et détachés).

Catégories	Année 2012	Année 2011	Variation	Pourcentage
Cadres (hors PDG et DGD)	1 231	1 173	58	5 %
Agents de maîtrise et techniciens	4 716	4 712	4	0 %
Agents d'exécution	903	993	(90)	- 10 %
TOTAL	6 850	6 878	(28)	0 %

5.5 Consolidation

Aéroports de Paris procède à la consolidation de ses filiales directes.

Année 2012 (en milliers d'euros)	Pays	Siren	Quote-part du capital détenue par ADP en %	Valeur comptable des titres détenus	
				Brute	Nette
Filiales (intégrées globalement)					
ADPI	France	431 897 081	100 %	4 573	-
Aéroports de Paris Investissement	France	537 791 964	100 %	10 000	10 000
Aéroports de Paris Management	France	380 309 294	100 %	107 961	107 961
Alyzia Sûreté	France	411 381 346	100 %	10 000	10 000
Hub télécom	France	437 947 666	100 %	41 137	41 137
Roissy Continental Square	France	509 128 203	100 %	25 247	25 247
SAS Cœur d'Orly Investissement	France	504 143 207	100 %	10 992	10 070
SAS Ville Aéroportuaire Immobilier	France	529 889 792	100 %	9 500	9 500
Tank International Lux	Luxembourg	-	100 %	697 680	697 680
Entreprises associées et co-entreprises					
ADPLS Présidence	France	552 016 628	50 %	10	10
Alyzia Holding	France	552 134 975	20 %	19 329	859
Média Aéroports de Paris	France	533 165 692	50 %	1 000	1 000
Relay@ADP	France	533 970 950	50 %	1 470	1 470
Schipol Group	Pays-bas	-	8 %	369 572	369 572
Roissy Sogaris – SCI	France	383 484 987	40 %	2 256	2 256
Société de Distribution Aéroportuaire	France	448 457 978	50 %	654	654
Entreprises non consolidées					
Airportsmart	Angleterre	-	46 %	973	344
Alyzia Sûreté France	France	577 900 015	100 %	-	-
CCS France	France	524 095 130	20 %	30	30
Centre de Formation des Pompiers (C2FPA)	France	449 417 310	21 %	100	100
Civi. Pol Conseil	France	434 914 164	0,84 %	22	22
IDF Capital	France	401 380 118	2,47 %	229	229
TOTAL				1 312 735	1 288 141

5.6 Tableau des filiales et participations

Année 2012 (en milliers d'euros)	Prêts et avances consenties par ADP non remboursés	Cautions et avals donnés par ADP	Chiffres d'affaires hors taxe	Résultat de l'exercice	Dividendes encaissés par ADP
Filiales (intégrées globalement)					
• ADPI	-	531	68 320	(5 485)	-
• Aéroports de Paris Investissement	-	-	-	(21)	-
• Aéroports de Paris Management	-	-	10 921	(467)	1 838
• Alyzia Sûreté	-	-	65 372	1 439	428
• Hub télécom	-	-	92 726	1 851	4 995
• Roissy Continental Square	-	-	14 002	672	669
• SAS Cœur d'Orly Investissement	-	-	-	(219)	-
• SAS Ville Aéroportuaire Immobilier	-	-	-	(4)	-
• Tank International Lux	-	-	-	(51)	-
Entreprises associées et co-entreprises					
• ADPLS Présidence	-	-	NC	NC	-
• Média Aéroports de Paris	-	-	37 700	1 904	-
• Relay@ADP	-	-	55 473	851	332
• Schipol Group	-	-	NC	NC	7 800
• Société de Distribution Aéroportuaire	3 300	-	631 802	8 602	8 294
• Alyzia Holding	-	-	-	(10 956)	-
• Roissy Sogaris – SCI	-	-	NC	NC	438
Entreprises non consolidées					
• Airportsmart	-	-	NC	NC	-
• Alyzia Sûreté France	-	-	-	(10 707)	-
• CCS France	100	-	NC	NC	-
• Centre de Formation des Pompiers (C2FPA)	-	-	NC	NC	-
• Civi. Pol Conseil	-	-	NC	NC	-
• IDF Capital	-	-	NC	NC	6
TOTAL	3 400	531			24 800

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.

Année 2012 (en milliers d'euros)	Entreprises liées	
Participations		
	Valeur brute	1 311 381
	Dépréciation	(23 965)
	Valeur nette	1 287 416
Créances rattachées à des participations		3 481
Dépôts et cautionnements versés		548
Créances clients et comptes rattachés		5 694
Autres créances		74 479
Charges constatées d'avance		483
Emprunts et dettes financières diverses		261
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		10 026
Autres dettes		192 878
Produits constatés d'avance		3 210
Produits de participation		24 794
Autres produits financiers		622
Charges financières		229
Dotations financières		8 928

NOTE 6 Événements postérieurs à la clôture

Lancement de l'appel d'offres du 3^e aéroport à Istanbul et indemnisation du manque à gagner de TAV Airports en cas d'ouverture du nouvel aéroport avant 2021

Le Gouvernement turc a annoncé officiellement le lancement d'un appel d'offres en vue de la construction et de la gestion du 3^e aéroport d'Istanbul. Cet aéroport devrait disposer d'une capacité initiale de 70 millions de passagers par an et de 150 millions à terme. Le projet sera de type BOT « *build-operate-transfer* » et la concession aura une durée de 25 ans. Les documents de consultation relatifs à cet appel d'offres ont été rendus publics le 28 janvier 2013 et le dépôt des offres doit intervenir le 3 mai 2013.

TAV Airports et TAV Istanbul (détenue à 100 % par TAV Airports), cette dernière étant titulaire du contrat de bail relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk jusqu'au 2 janvier 2021, ont été officiellement informées par l'autorité de l'Aviation Civile turque (Devlet Hava Meydanlari Isletmesi ou DHMI) que TAV Istanbul sera indemnisée du manque à gagner qu'elle pourrait subir entre la date d'ouverture de ce nouvel aéroport et la date de fin du contrat de bail actuel.

➔ RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Aux actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Aéroports de Paris, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la Société à la fin de cet exercice.

2. 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'actifs immobilisés corporels. Nous avons procédé à l'appréciation des modalités retenues par votre Société pour ces évaluations et vérifié, sur la base des éléments disponibles, le caractère raisonnable de leur mise en œuvre ;
- la note 2.13 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation en produits de la taxe d'aéroport. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables

suivis par votre Société, nous avons vérifié le caractère approprié de ces méthodes comptables et des informations fournies dans les notes annexes, et nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel 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.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce sur les rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre Société auprès des sociétés contrôlant votre Société ou contrôlées par elle. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

En application de la loi, nous nous sommes assuré que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs du capital, des droits de vote et aux participations réciproques, vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris-La Défense, le 18 mars 2013

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ERNST & YOUNG et Autres

Jacques Pierres
Associé

➔ INFORMATIONS FINANCIÈRES *PRO FORMA*

Non applicable.

➔ INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES

Non applicable.

➔ POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

Dividendes versés au cours des trois derniers exercices :

- au titre de l'exercice 2011 : 174 millions d'euros soit 1,76 euro par action ;
- au titre de l'exercice 2010 : 150 millions d'euros soit 1,52 euro par action ;
- au titre de l'exercice 2009 : 136 millions d'euros soit 1,37 euro par action.

Politique de distribution

Le conseil d'administration du 27 février 2013 a décidé de soumettre au vote de la prochaine assemblée générale annuelle devant se réunir le 16 mai 2013, la distribution d'un dividende de 2,07 euros par action, au titre de l'exercice 2012. Sous réserve du vote en assemblée générale

annuelle, la date de mise en paiement interviendrait le 30 mai 2013. Ce dividende correspond à un taux de distribution de 60 % du résultat net part du Groupe de l'exercice 2012, contre un taux de distribution de 50 % précédemment.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, l'ensemble des dividendes et intérêts versés aux personnes physiques sont soumis au barème progressif de l'impôt sur le revenu après abattement de 40 %. L'option du prélèvement forfaitaire libératoire prévu par l'article 117 quater du Code général des impôts a été supprimée.

Délai de prescription

Les dividendes non réclamés sont prescrits au profit de l'État à l'issue d'un délai de cinq ans à compter de la date de leur mise en paiement.

➔ PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

À ce jour, ni Aéroports de Paris ni aucune de ses filiales ne sont ou n'ont été parties à une procédure judiciaire ou arbitrale ou à une procédure devant une autorité indépendante, un organisme gouvernemental ou une autorité non juridictionnelle, qui pourrait avoir, ou a eu, au cours des 12 derniers mois, des effets significatifs sur la situation financière d'Aéroports de Paris, son activité, son résultat ou son patrimoine.

La totalité des demandes formées à l'encontre d'Aéroports de Paris et de ses filiales dans le cadre des procédures judiciaires ou arbitrales en cours est inférieure à 100 millions d'euros hors prise en compte par les assureurs. Les principales mesures d'instructions et procédures judiciaires en cours sont les suivantes.

Terminal 2E

Le volet civil la procédure civile liée à l'effondrement d'une partie de la jetée du terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle le 23 mai 2004 a pris fin en 2011 à la suite de la conclusion d'accords transactionnels d'indemnisation. Sur le volet pénal, l'instruction après mise en examen d'Aéroports de Paris, Bureau Veritas, GTM et Ingerop est toujours en cours.

Requêtes en matières de redevances

Par jugement du 19 février 2013, le Tribunal administratif de Paris a annulé les décisions tarifaires de la période 2011-2012 qui concernaient le tarif de la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages locaux pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Aéroports de Paris a immédiatement interjeté appel de ce jugement et demandé parallèlement le sursis à exécution de ce dernier. Les procédures sont en cours.

Aéroport de Paris-Le Bourget - accident du 20 janvier 1995

Le 20 janvier 1995, des oiseaux se sont introduits dans le moteur d'un avion Falcon qui s'est écrasé sur l'aéroport de Paris-Le Bourget. Les sept passagers et les trois membres d'équipage sont décédés. Les ayants droit de cinq des sept passagers ont déposé des requêtes indemnitaires à l'encontre d'Aéroports de Paris et de l'État en 1999 et 2000 devant le tribunal administratif de Paris. La cour d'appel de Paris a confirmé par 4 arrêts rendus en octobre 2006 et un arrêt rendu en mai 2008 la mise hors de cause d'Aéroports de Paris. Un pourvoi en cassation a été formé devant le Conseil d'État contre la décision de mai 2008. Cette procédure est toujours pendante.

Trieur Bagage Est

En octobre 2012, un accord est intervenu entre Aéroports de Paris, Cegelec et Siemens afin de mettre un terme définitif aux différends relatifs au système de Trieur Bagage Est (TBE) situé sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle.

Service Médical d'Aéroports de Paris

Deux conventions ont été conclues entre Aéroports de Paris et l'État français relatives à l'organisation du secours incendie et du prompt secours : la première en octobre 2009 concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, et la seconde en février 2012 concernant l'aéroport de Paris-Orly.

Par ailleurs, Aéroports de Paris et les services compétents de l'État (notamment l'Agence régionale de santé) ont repris des discussions afin de déterminer les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les interventions du secours médical d'urgence sur les deux aéroports.

➔ CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2012

Les événements significatifs intervenus entre la date de clôture de l'exercice 2012 et le 27 février 2013, date d'arrêt des comptes par le conseil d'administration, sont mentionnés à la note 41 de l'annexe aux comptes

consolidés figurant au chapitre 20. Les événements significatifs intervenus entre le 27 février 2013 et la date du dépôt du présent document de référence figurent au chapitre 12 du présent document de référence.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET DISPOSITIONS STATUTAIRES



INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL	235
Capital social	235
Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris	235
Titres non représentatifs du capital	236
Capital autorisé mais non émis	237
DISPOSITIONS STATUTAIRES	238
Objet social	238
Organes de gestion	238
Droits attachés aux actions	238
Modification du capital et des droits attachés aux actions	238
Assemblées générales	238
Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle	239
Identification des actionnaires	239
Franchissements de seuils	239

→ INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL

Capital social

À la date de dépôt du présent document, le capital social d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions d'une valeur nominale de 3 euros, entièrement libérées et toutes de même catégorie, et n'a fait l'objet d'aucune modification en 2012. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur Euronext Paris (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006.

Aéroports de Paris a été transformée en société anonyme et son capital fixé à 256 084 500 euros, divisé en 85 361 500 actions d'une valeur nominale de 3 euros, en application du décret du 20 juillet 2005.

Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris

Programme de rachat d'actions en vigueur

Le conseil d'administration de la Société a mis en œuvre, à compter du 3 mai 2012, le programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale ordinaire du même jour dans le cadre d'un contrat de liquidité

conclu avec Rothschild & Cie Banque. La somme de 10 millions d'euros a été affectée par le conseil d'administration au compte de liquidité.

À la connaissance de la Société, depuis le 2 mai 2012, aucune position n'a été ouverte, à l'achat comme à la vente, par l'utilisation de produit dérivé dans le cadre du programme de rachat d'actions.

Ce programme prendra fin au plus tard le 2 novembre 2013, qui correspond au terme d'une période de dix-huit mois à compter de l'assemblée générale ordinaire du 2 mai 2012, sauf adoption par l'assemblée générale mixte du 16 mai 2013 du programme de rachat d'actions décrit ci-après.

Synthèse des opérations réalisées par la Société sur ses propres titres dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale ordinaire du 3 mai 2012

Au 29 mars 2013, Aéroports de Paris ne détenait aucune action propre. Le compte de liquidité du contrat présentait à son crédit un montant de 8 379 080 euros (l'enveloppe de 10 millions d'euros autorisée par le conseil n'ayant pas été intégralement appelée à ce stade).

À cette même date, aucune position n'était ouverte, à l'achat comme à la vente, dans le cadre du programme de rachat d'actions.

Opérations sur les actions propres réalisées dans le cadre du contrat de liquidité entre le 3 mai 2012 et le 29 mars 2013 :

Flux bruts cumulés	Nombre d'actions	Prix moyen (en euros)	Valorisation (en euros)
Nombre d'actions au 3 mai 2012	0		
Achats	502 222	60,5	30 408 537,66
Ventes	502 222	60,6	30 456 248,75
Nombre d'actions au 29 mars 2013	0		

Aucune opération n'a été effectuée, dans le cadre du programme de rachats d'actions, par l'utilisation de produit dérivé.

Descriptif du programme de rachat d'actions soumis à l'approbation de l'assemblée générale mixte prévue le 16 mai 2013

Le conseil d'administration du 27 février 2012 a soumis à l'approbation de l'assemblée générale mixte du 16 mai 2013 une résolution (6^e résolution) pour donner autorisation au conseil d'administration à l'effet d'opérer sur les actions de la Société. Le programme proposé est similaire à celui actuellement en vigueur à la date de dépôt du présent document de référence, qui a été autorisé par l'assemblée générale du 3 mai 2012.

En application des articles 241-2 et 241-3 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, ainsi que du règlement européen n° 2273/2003, la Société présente ci-après le descriptif du programme de rachat d'actions qui sera ainsi soumis au vote des actionnaires.

Part maximale du capital susceptible d'être acheté par la Société : 5 % du nombre d'actions composant le capital de la Société (à titre indicatif 4 948 030 actions au 29 mars 2013) à la date du rachat ; le total des actions détenues à une date donnée ne pourra dépasser 10 % du capital social de la Société existant à la même date.

Objectifs du programme :

- animer le marché secondaire ou la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers ;
- attribuer des actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise et de la mise en œuvre du Plan d'Épargne d'Entreprise dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ;
- annuler les actions rachetées, sous réserve d'une autorisation par l'assemblée générale extraordinaire ;
- remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière ;
- conserver et remettre des actions (à titre de paiement, d'échange ou d'apport) dans le cadre d'opérations de croissance externe ;

- permettre à la Société d'opérer dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur.

Les titres rachetés et conservés par Aéroports de Paris seront privés de leurs droits de vote et ne donneront pas droit au paiement du dividende. L'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourront être réalisés à tout moment et par tous moyens à l'exception de la cession d'options de vente, en une ou plusieurs fois, sur le marché ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs (sans limiter la part du programme de rachat pouvant être réalisée par ce moyen), par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options (à l'exclusion des options de vente) ou autres contrats financiers négociés sur un marché réglementé ou de gré à gré ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement.

La Société pourra, dans le cadre de la présente autorisation, acquérir les titres dans la limite d'un prix d'achat maximal par action est égal à 110 euros, hors frais d'acquisition. Le montant maximal affecté à la réalisation du programme est de 400 millions d'euros.

Durée du programme : dix-huit mois à compter du 16 mai 2013, soit jusqu'au 16 novembre 2014.

Mise en œuvre du programme : Le conseil d'administration du 27 février 2013 a décidé, sous la condition suspensive de l'approbation par l'assemblée générale mixte du 16 mai 2013 du projet de résolution relatif à l'autorisation à donner au conseil d'administration à l'effet d'opérer sur les actions de la Société, de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions autorisé par ladite assemblée dans le cadre du contrat de liquidité conclu entre Aéroports de Paris et un prestataire de service d'investissement, à savoir, à la date de dépôt du présent document de référence, Rothschild & Cie Banque. La somme de 10 millions d'euros resterait affectée à cet objectif.

Titres non représentatifs du capital

L'encours de la dette obligataire d'Aéroports de Paris s'élève à 3 190 millions d'euros au 31 décembre 2012. Le détail des emprunts obligataires est fourni en note 30 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 20.

Capital autorisé mais non émis

Autorisations d'augmenter et de réduire le capital en vigueur à la date de dépôt du présent document de référence :

Objet	Plafond global ou montant nominal maximal
Émissions avec maintien du droit préférentiel de souscription (DPS)	Augmentation de capital : 120 millions d'euros ⁽¹⁾ Émission de titres de créance : 500 millions d'euros ⁽²⁾
Émissions avec suppression du DPS par offre au public	Augmentation de capital : 40 millions d'euros ⁽¹⁾ Émission de titres de créance : 500 millions d'euros ⁽²⁾
Émissions avec suppression du DPS par une offre par placement privé	Augmentation de capital : 40 millions d'euros ⁽¹⁾⁽³⁾ Émission de titres de créance : 500 millions d'euros ⁽²⁾
Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans maintien du DPS	Augmentation de capital : 15 % de l'émission initiale ⁽¹⁾⁽⁴⁾
Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres	Augmentation de capital : 120 millions d'euros ⁽⁵⁾
Émissions réservées aux adhérents à un Plan d'Épargne d'Entreprise	Augmentation de capital : 5,2 millions d'euros ⁽¹⁾
Augmentation de capital en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société	Augmentation de capital : 55 millions d'euros ⁽¹⁾ Émission de titres de créance : 500 millions d'euros ⁽²⁾
Augmentation de capital en vue de rémunérer des apports en nature	Augmentation de capital : 10 % du capital social ⁽¹⁾
Réduction du capital par annulation d'actions autodétenues	10 % du capital social par périodes de 24 mois

(1) Avec imputation sur le plafond global d'augmentation de capital de 120 millions d'euros de nominal.

(2) Avec imputation sur le plafond global d'émission de titres de créance de 500 millions d'euros de nominal.

(3) Avec imputation sur le plafond d'augmentation de capital avec suppression de DPS de 40 millions d'euros de nominal visé au point ci-avant « Émissions avec suppression du DPS par offre au public ».

(4) Avec, pour une émission avec suppression de DPS, imputation sur le plafond d'augmentation de capital de 40 millions d'euros de nominal visé au point ci-avant « Émissions avec suppression du DPS par offre au public ».

(5) Sans imputation sur le plafond global d'augmentation de capital de 120 millions d'euros de nominal.

La durée des autorisations est de 26 mois (échéance juillet 2014).

Ces autorisations ont toutes été données au conseil d'administration par les actionnaires lors de l'assemblée générale mixte du 3 mai 2012. À la date de dépôt du présent document de référence, aucune de ces délégations n'a été utilisée.

Informations sur le capital de la Société et celui de ses filiales faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant le placer sous option

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société.

En ce qui concerne l'alliance Hublink, pour une description (1) du pacte d'actionnaires concernant Aéroports de Paris conclu entre l'État français et Schiphol Group, (2) du pacte d'actionnaires concernant Schiphol Group conclu entre Schiphol Group, l'État néerlandais, la Ville d'Amsterdam et la Ville de Rotterdam et (3) l'*Exit Agreement* conclu entre Aéroports de Paris et Schiphol Group, voir le paragraphe du chapitre 18 respectivement « Alliance avec Schiphol Group ».

En ce qui concerne l'activité des commerces et services, pour une description des accords contractuels conclus par Aéroports de Paris avec des sociétés du groupe Lagardère Services, pour les co-entreprises Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP ainsi que pour les accords conclus par Aéroports de Paris avec JCDecaux France SAS, voir le paragraphe du chapitre 6 « Activités des co-entreprises ».

En ce qui concerne l'activité d'immobilier, pour une description des accords contractuels conclus par Aéroports de Paris (1) avec Altarea et Foncière des Régions, relatifs au projet Cœur d'Orly, voir le paragraphe du chapitre 6 « Activités immobilières sur la plate-forme de Paris-Orly », (2) Foncière Ariane SAS, une filiale de GE Capital Real Estate France, relatifs à l'ensemble Continental Square 1 et 2, voir le paragraphe du chapitre 6 « Activités immobilières sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle » et (3) Schiphol Real Estate, filiale immobilière de Schiphol Group, relatif au bâtiment Continental Square 3, voir le paragraphe du chapitre 6 « Développements récents ».

En ce qui concerne l'activité d'assistance en escale, pour une description des accords contractuels conclus entre Aéroports de Paris et G3S relatifs à Alyzia Holding, voir le paragraphe du chapitre 6 « Activité d'assistance en escale ».

➔ DISPOSITIONS STATUTAIRES

Objet social

En application de l'article 2 des statuts, la Société a pour objet, en France et à l'étranger :

- d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires ;
- de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle ;
- de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers ou immobiliers qu'elle détient ou utilise ;
- de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés ;
- de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière ;
- généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.

Organes de gestion

Voir chapitres 14 et 16.

Droits attachés aux actions

En application de l'article 11 des statuts, chaque action donne droit, dans les bénéfices et l'actif social, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

En outre, elle donne droit au vote et à la représentation dans les assemblées générales, dans les conditions et sous les restrictions légales, réglementaires et statutaires. Ainsi, dans toutes les assemblées générales, chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions libérées des versements exigibles, sans autres limitations que celles qui pourraient résulter des dispositions légales. Il n'existe pas de clause statutaire prévoyant un droit de vote double ou multiple en faveur des actionnaires d'Aéroports de Paris.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions de l'assemblée générale.

Les actionnaires ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports.

Les héritiers, créanciers, ayants droit ou autres représentants d'un actionnaire ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer dans les actes de son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, en cas d'échange, de regroupement ou d'attribution d'actions, ou en conséquence d'augmentation ou de réduction de capital,

de fusion ou autre opération sociale, les propriétaires d'actions isolées ou en nombre inférieur à celui requis ne peuvent exercer ce droit qu'à la condition de faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente d'actions nécessaires.

Modification du capital et des droits attachés aux actions

Toute modification du capital ou des droits de vote attachés aux titres qui le composent est soumise au droit commun, les statuts ne prévoyant pas de dispositions spécifiques.

Assemblées générales

Convocation aux assemblées

Conformément à l'article 20 des statuts, les assemblées générales ordinaires et extraordinaires et, le cas échéant, les assemblées spéciales, sont convoquées, se réunissent et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu, y compris dans un autre département, indiqué dans l'avis de convocation.

Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit d'assister aux assemblées générales de la Société et de participer aux délibérations, personnellement ou par mandataire. Le droit des actionnaires de participer aux assemblées générales ordinaires ou extraordinaires est subordonné à l'enregistrement comptable des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la Société, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

L'inscription ou l'enregistrement comptable des titres dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité est constaté par une attestation de participation délivrée par ce dernier, le cas échéant par voie électronique, en annexe au formulaire de vote à distance ou de procuration ou à la demande de carte d'admission établis au nom de l'actionnaire ou pour le compte de l'actionnaire représenté par l'intermédiaire inscrit. L'actionnaire souhaitant participer physiquement à l'assemblée et qui n'a pas reçu sa carte d'admission le troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), peut aussi se faire délivrer une attestation.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, faire remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et exiger la production de ces cartes pour l'accès à l'assemblée générale.

Si le conseil d'administration le décide au moment de la convocation de l'assemblée, les actionnaires pourront participer à l'assemblée par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions et suivant les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Tout actionnaire peut se faire représenter dans les conditions légales. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales. L'actionnaire ayant voté par correspondance n'a plus la possibilité de participer directement à l'assemblée ou de s'y faire représenter.

Les propriétaires de titres mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce (propriétaires qui n'ont pas leur domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du Code civil) peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la loi, par un intermédiaire inscrit.

Règles applicables à la modification des statuts

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs stipulations. Elle ne peut, toutefois, augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve des opérations résultant d'un regroupement d'actions régulièrement effectuées. Sous la même réserve, elle statue à la majorité des deux tiers des voix des actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance.

Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle

Aux termes de l'article 7 des statuts de la Société, et conformément aux dispositions de l'article L. 6 323-1 alinéa 2 du Code des transports, « les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'État la majorité du capital social ».

Identification des actionnaires

Conformément à l'article 9 des statuts et au Code de commerce, les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires. Les actions peuvent être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire est tenu de déclarer sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui, dans les conditions légales et réglementaires.

Les dispositions des alinéas ci-dessus seront également applicables aux autres valeurs mobilières émises par la Société.

La Société est en droit, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution, et l'adresse des détenteurs de titres au porteur conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'entre eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés. La Société, au vu de la liste transmise par l'organisme susmentionné, a la faculté de demander aux personnes figurant sur cette liste et dont la Société estime qu'elles pourraient être inscrites pour le compte de tiers les informations ci-dessus concernant les propriétaires de titres.

S'il s'agit des titres de forme nominative donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit dans les conditions prévues à l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la demande, de révéler l'identité des propriétaires de titres ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux sur simple demande de la Société ou de son mandataire, laquelle peut être présentée à tout moment.

Franchissements de seuils

Aux termes de l'article 9 des statuts d'Aéroports de Paris, il est prévu que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, au sens de l'article L. 233-9 du Code de commerce, directement ou indirectement, un nombre d'actions ou de droits de vote égal ou supérieur à 1 % du capital ou des droits de vote de la Société est tenue, au plus tard avant la clôture des négociations du quatrième jour de bourse suivant le franchissement de seuil à compter de l'inscription des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à Aéroports de Paris le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle possède.

Par ailleurs, cette personne devra également informer Aéroports de Paris, dans sa lettre de déclaration de franchissement de seuils, des précisions auxquelles il est fait référence au 3^e alinéa du I de l'article L. 233-7 du Code de commerce.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les conditions décrites ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse, quelle qu'en soit la raison, jusqu'au seuil de 5 % prévu à l'article L. 233-7 du Code de commerce. A compter du franchissement du seuil de 5 % précité, une déclaration doit être effectuée dans les conditions identiques à celles mentionnées ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse quelle qu'en soit la raison. Depuis 2009, le régime des déclarations des franchissements de seuil a été étendu à certains produits financiers dérivés.

Les statuts de la Société prévoient que le non-respect de l'obligation de déclaration de franchissement de seuils peut donner lieu à la privation des droits de vote afférents aux titres dépassant les seuils soumis à déclaration sur demande lors de l'assemblée générale d'un ou de plusieurs actionnaires détenant au moins 3 % du capital ou des droits de vote d'Aéroports de Paris.

Par ailleurs, en vertu des dispositions du Code de commerce, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder un nombre d'actions représentant plus de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 33 1/3 %, 50 % ou 66 2/3 %, 90 % et 95 % du capital existant ou des droits de vote de la Société, doit en informer la Société et l'AMF par lettre en indiquant le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle détient, au plus tard avant la clôture des négociations du 4^e jour suivant le jour du franchissement du seuil de participation. Les franchissements de seuil déclarés à l'AMF sont rendus publics par cette dernière. Ces informations sont également transmises, dans les mêmes délais et conditions, lorsque la participation en capital ou en droits de vote devient inférieure aux seuils visés ci-avant. L'ordonnance n° 2009-105 du 30 janvier 2009 et la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012, modifiant le Code du commerce, ont complété ce régime des déclarations des franchissements de seuil notamment en l'étendant à certains produits financiers dérivés et en renforçant l'obligation d'information.

À défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions légales sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification.

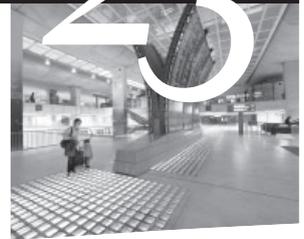
CONTRATS IMPORTANTS



Les contrats importants autres que ceux conclus dans le cadre normal des affaires auxquels Aéroports de Paris ou tout autre membre du Groupe est partie sont les suivants :

- les accords relatifs à l'acquisition de 38 % des titres de TAV et de 49 % des titres de TAV Construction (voir les paragraphes du chapitre 6 intitulés « Acquisition de 38 % de TAV Airports » et « TAV Construction ») ;
- le contrat de régulation économique conclu le 26 juillet 2010 avec l'État portant sur la période tarifaire 2011-2015 (voir le paragraphe du chapitre 6 « Les redevances ») ;
- la convention conclue avec l'État le 30 mars 2006, fixant les modalités de rétrocession par Aéroports de Paris à l'État d'une partie de la plus-value immobilière dans l'hypothèse de la fermeture à la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aéroport exploité par Aéroports de Paris (voir le paragraphe du chapitre 8 « Propriétés immobilières et équipements ») ;
- la convention conclue le 27 juillet 2007 entre l'État et Aéroports de Paris fixant les conditions selon lesquelles Aéroports de Paris met à disposition de l'État et de ses services les terrains et immeubles, ainsi que diverses natures de prestations afin qu'il puisse réaliser ses missions de service public (voir le rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 qui figure en annexe 1) ;
- l'ensemble contractuel relatif à la coopération industrielle avec Schiphol Group comprenant principalement : l'accord de coopération industrielle conclu le 14 novembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrit au chapitre 6 « Partenariat avec Schiphol Group »), le pacte d'actionnaires relatif à Aéroports de Paris conclu le 1^{er} décembre 2008 entre l'État français et Schiphol Group, en présence d'Aéroports de Paris, le pacte d'actionnaires relatif à Schiphol Group conclu le 1^{er} décembre 2008 entre Schiphol Group, l'État hollandais, la ville d'Amsterdam et la ville de Rotterdam décrit et l'*Exit Agreement* conclu le 1^{er} décembre 2008 entre Aéroports de Paris et Schiphol Group (décrits au chapitre 18 « Accords susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique »).

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



Non applicable.



DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

Les communiqués de la Société et les documents de référence comprenant notamment les informations financières historiques sur la Société déposées ou enregistrées auprès de l'AMF sont accessibles sur le site Internet de la Société à l'adresse suivante : www.aeroportsdeparis.fr, et une copie peut en être obtenue au siège de la Société, 291 boulevard Raspail, 75014 Paris.

Les statuts de la Société ainsi que les procès-verbaux d'assemblées générales, les comptes sociaux et consolidés, les rapports des Commissaires aux comptes et tous autres documents sociaux peuvent être consultés, conformément au Code de commerce, sur support papier, au siège social de la Société.

Relations Investisseurs

Vincent Bouchery

Responsable des Relations Investisseurs

Aurélie Cohen

Chargée de Relations Investisseurs

Laurence Rougeron

Assistante

E-mail : invest@adp.fr

Adresse : 291 boulevard Raspail, 75014 Paris.

Téléphone : + 33 (0)1 43 35 70 58

INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS



Les informations concernant les entreprises dans lesquelles la Société détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats figurent au chapitre 6.



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

➔ ASSEMBLÉE GÉNÉRALE D'APPROBATION DES COMPTES DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012

Aux Actionnaires,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre Société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles des conventions et engagements dont nous avons été avisés ou que nous aurions découverts à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions et engagements. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attache à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R. 225-31 du Code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions et engagements déjà approuvés par l'assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des Commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

➔ CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS SOUMIS À L'APPROBATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article L. 225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements suivants qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

1. Avec l'État, actionnaire majoritaire de votre Société

1.1 Avec le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Direction générale de l'aviation civile

A CONVENTION D'ÉCHANGE DE TERRAINS ET DE BÂTIMENTS ENTRE VOTRE SOCIÉTÉ ET L'ÉTAT

Nature et objet

Convention d'échange de terrains et de bâtiments entre votre Société et l'État (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Direction générale de l'aviation civile).

Modalités

Lors de la séance du 28 juin 2012, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention portant sur les modalités du transfert de terrains et des bâtiments dont l'État (DGAC) n'a plus usage à réintégrer

dans le domaine de votre Société et du transfert de terrains et des bâtiments appartenant à votre Société à intégrer dans le domaine foncier de l'État (DGAC) et ce, compte tenu de l'évolution du trafic aérien et de la création d'un boulevard urbain appelé « barreau d'Athis-Mons », permettant le contournement sud de l'aéroport de Paris-Orly afin de relier la RD 118 à la RD 25E.

Ces biens, bâtiments ou terrains sont situés en zone sud-est de l'aéroport de Paris-Orly.

La réalisation du transfert de ces biens dépend de la réalisation de l'ensemble des conditions suspensives suivantes :

- obtention de la part des autorités compétentes de leur renonciation à faire prévaloir leurs droits de préemption ;
- accord du service des Domaines sur l'évaluation financière de l'ensemble de l'opération foncière ;
- désaffectation et déclassement par l'État (DGAC) de son domaine public de l'ensemble des terrains et des bâtiments dont la cession est envisagée dans le cadre de la présente convention ;
- autorisation de l'État (DGAC) donnée à votre Société de céder deux parcelles à utilisation de chenils situés en « zone bleue » de l'emprise aéroportuaire, et ce, en application de l'article 53 du cahier des charges de votre Société ;

- obtention de l'ensemble des rapports nécessaires (amiante, diagnostic de performance énergétique, termites), à la cession du bâtiment 461 module A6/B6.

Les échanges de terrains et des bâtiments feront l'objet, soit d'un acte administratif, soit d'un acte notarié opérant le transfert de propriété de l'ensemble des biens précités.

Les estimations réalisées par les services départementaux de France Domaine font apparaître une valeur économique globalement équivalente et ne feraient l'objet d'aucune soulte.

B AVENANT À LA CONVENTION DÉFINISSANT LE CADRE ET LES PRINCIPALES CONDITIONS DANS LESQUELLES VOTRE SOCIÉTÉ, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 43 DE SON CAHIER DES CHARGES, MET CERTAINS IMMEUBLES À LA DISPOSITION DE L'ÉTAT

Nature et objet

Avenant à la convention définissant le cadre et les principales conditions dans lesquelles votre Société, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'État, représenté par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Modalités

Cet avenant à la convention-cadre du 26 octobre 2007 a pour objet :

- d'aménager les dispositions relatives à la démolition des bâtiments prévues à l'article 2 de la convention-cadre ;
- d'ajouter au champ d'application de la convention-cadre la démolition du bâtiment 39.56 ;
- d'intégrer une convention type d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour l'héliport Paris-Issy-les-Moulineaux ;
- de proroger la convention pour une durée de cinq ans à compter du 1^{er} janvier 2013, les parties ayant constaté que nombre de projets seront reportés et/ou verront le jour après le 31 décembre 2012, date de fin de la convention-cadre du 26 octobre 2007 et que les modalités juridiques et financières peuvent être reconduites en l'état.

1.2 Avec le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des Collectivités territoriales et de l'Immigration

Nature et objet

Avenant au protocole définissant le cadre et les principales conditions dans lesquelles votre Société, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'État, représenté par le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales et de l'Immigration, et exposé au paragraphe 1.1 de la partie de ce document portant sur les conventions et engagements déjà approuvés par l'assemblée générale.

Modalités

Lors de la séance du 18 janvier 2012, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'un avenant au protocole du 5 mai 2010 qui a pour objet de :

- compléter la grille des tarifs, des tarifs des bâtiments 61.97 et 34.18, situés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- ajouter des nouveaux locaux et/ou modifier les surfaces des bâtiments concernés par le protocole du 5 mai 2010.

Cet avenant a été signé le 8 février 2012.

2. Avec la société Schiphol Group, actionnaire minoritaire de votre Société

Nature et objet

Conventions relatives aux prises de participation immobilières croisées liées aux opérations immobilières Altai & Transport.

Modalités

Lors de la séance du 18 janvier 2012, votre conseil d'administration a autorisé la signature de deux conventions portant sur les prises de participation immobilières croisées liées aux opérations immobilières suivantes :

- « *Shareholders Agreement* » – opération immobilière Altai : pacte d'associés relatif au fonctionnement de la société gérant l'immeuble Altai et conclu entre la SAS Ville Aéroportuaire Immobilier et la SCI SRE Holding Altai en présence d'ADP, de Schiphol Group, de SRE International BV, SRE Altai BV et de la SCI Ville Aéroportuaire Immobilier 1 ;
- la convention est conclue pour une durée de seize ans à compter de sa date de signature, soit le 1^{er} février 2012 et est renouvelable cinq ans par tacite reconduction ;
- « *Joint-Venture Agreement* » – opération immobilière Transport : pacte d'associés régissant le fonctionnement de la société gestionnaire de l'immeuble Transport Building en Hollande et conclu entre ADP, Schiphol Real Estate, SRE Transport Beheer BV, d'une part, et, d'autre part, SAS ADP Investissement et SAS ADP Investissement Netherland BV.

La convention est conclue pour une durée de seize ans à compter de sa date de signature, soit le 1^{er} février 2012 et est renouvelable cinq ans par tacite reconduction.

Conventions et engagements déjà approuvés par l'assemblée générale

En application de l'article R. 225-30 du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et engagements suivants, déjà approuvés par l'assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé.

1. Avec l'État, actionnaire majoritaire de votre Société

1.1 Convention-cadre conclue avec l'État, en application de l'article 43 du cahier des charges de votre Société

A BAUX CONCLUS AVEC LE MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES – DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)

Nature et objet

Convention définissant le cadre et les principales conditions dans lesquelles votre Société, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'État, représenté par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables – Direction générale de l'aviation civile (DGAC), ainsi que les baux civils conclus en application de cette convention.

Modalités

Votre conseil d'administration du 27 septembre 2007 a autorisé la signature d'une convention-cadre avec l'État. Cette convention définit et précise les conditions de mise à disposition par votre Société, en application de l'article 43 de son cahier des charges, de biens immobiliers, utilisés par les services de Gendarmerie des transports aériens (« GTA »), de la Direction générale des douanes et des droits indirects ou de la Police de l'air et des frontières (« PAF ») pour l'exercice de leurs missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire.

Elle prévoit ainsi :

- la mise à disposition gratuite des terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments transférés à l'État en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 ;
- la location de terrains, bâtiments, locaux et places de stationnement moyennant un abattement de 20 % sur les locaux hors terminaux, 40 % pour les locaux situés dans le terminal 2E, 10 % sur les parcs de stationnement et 10 % sur les terrains ;
- la mise à disposition gratuite de deux terrains situés à Paris-Orly et trois terrains situés à Paris-Charles de Gaulle, moyennant leur restitution respective avant le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2012 ;
- le remboursement par la DGAC à votre Société des loyers dus au titre des terrains, locaux et places de stationnement occupés jusqu'au 31 décembre 2007.

Le détail et les conditions financières des baux et avenants conclus en application de cette convention sont présentés en annexe 1.

B BAUX CONCLUS AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION ET LE MINISTÈRE DU BUDGET, DES COMPTES PUBLICS ET DE LA RÉFORME DE L'ÉTAT
Nature et objet

Protocoles définissant le cadre et les principales conditions dans lesquelles votre Société, en application de l'article 43 de son cahier des charges, met certains immeubles à la disposition de l'État, représenté par le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales et de l'Immigration et le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Réforme de l'État, ainsi que les baux civils conclus en application de ces protocoles.

Modalités

Votre conseil d'administration du 14 avril 2010 a autorisé la signature par le Président-Directeur général ou son délégataire de protocoles d'accord avec le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales et de l'Immigration et le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Réforme de l'État (Direction générale des douanes et des droits indirects). Ces protocoles, venus en remplacement des protocoles des 18 et 20 juillet 2005, ont été signés le 5 mai 2010 et ont pris effet au 1^{er} janvier 2010.

Durant la même séance, votre conseil d'administration a également autorisé la signature de baux civils et d'avenants pour la mise à disposition des locaux et des places de stationnement dans les parcs publics en faveur du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration et le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Réforme de l'État (Direction générale des douanes et des droits indirects). Ces baux seront conclus en application du protocole du 5 mai 2010.

Ces autorisations ont été données jusqu'au 31 décembre 2014, date d'échéance des protocoles.

Les conditions financières prévues dans les protocoles d'accord mentionnent :

- un abattement de 60 % sur les loyers pour les locaux et places de stationnement situés dans les terminaux, les locations existantes au 31 décembre 2009 et les locations liées à des besoins ponctuels ou des besoins supplémentaires résultant de l'extension de l'activité aéroportuaire ;
- un abattement de 40 % sur les loyers pour les locaux et places de stationnement situés hors terminaux.

Le détail des baux conclus en application des protocoles et les conditions financières y attachées sont présentés en annexe 1.

1.2 Conventions conclues avec l'État dans le cadre des transferts d'actifs en application de l'article 2 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005
Nature et objet

Conventions autorisant le transfert d'actifs de votre Société à l'État.

Modalités

Votre conseil d'administration du 19 septembre 2006 a autorisé la signature de trois conventions avec l'État, représenté par la Direction générale des douanes et des droits indirects, la Direction de la police nationale et la Direction générale de l'aviation civile. Ces conventions sont consécutives de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui stipule que l'État devient de plein droit propriétaire, à compter du 22 juillet 2005, de certains terrains et bâtiments nécessaires à l'accomplissement de ses missions de service public concourant à l'activité aéroportuaire. En contrepartie de ces transferts de propriété, la loi prévoit la conclusion de conventions qui déterminent les montants dus par l'État à votre Société, liés aux investissements réalisés.

En 2007, trois conventions conclues avec la Direction générale des douanes et des droits indirects, la Direction de la police nationale et la Direction générale de l'aviation civile avaient entraîné le versement des montants respectifs suivants : 1 365 milliers d'euros, 2 711 milliers d'euros et 873 milliers d'euros.

En 2012, seule la convention conclue avec la direction de la police nationale a généré un flux financier de 3 171 milliers d'euros au titre de régularisation de charges de 2005 à 2011 concernant la cession du bâtiment 5720.

1.3 Convention-cadre conclue avec l'État, représenté par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, en application de l'article 36 du cahier des charges de votre Société
Nature et objet

Définition des différentes natures de prestations que votre Société fournit en application de l'article 36 de son cahier des charges, à titre transitoire à la Direction des services de navigation aérienne (« DSNA ») ainsi que des modalités techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations sont fournies.

Modalités

Dans le cadre de la continuité et de la bonne gestion de la mission de prestataire de service de navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes gérés par votre Société, et en application de l'article 36 du cahier des charges de votre Société, l'État a décidé, à titre transitoire, de confier à votre Société certains services d'intérêt économique général, définis à l'article 36 dudit cahier des charges.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention avec l'État. 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.

Cette convention est conclue pour une durée de quinze ans, renouvelable une fois tacitement pour quinze ans. Elle ne pourra excéder le 21 juillet 2035.

Votre Société est rémunérée en fonction des coûts engagés pour les différentes prestations. Conformément au protocole financier annuel signé le 31 janvier 2012 et de son avenant signé le 20 décembre 2012, en application de cette convention-cadre, votre Société a facturé à l'État, sur l'exercice 2012, un montant de 19 910 milliers d'euros hors taxes au titre des prestations rendues.

1.4 Convention de licence de marques conclue entre votre Société et l'État, représenté par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer – Direction des transports ferroviaires et collectifs

Nature et objet

Octroi à l'État d'une licence d'exploitation de la marque « CDG Express », gratuite et non exclusive.

Modalités

Votre conseil d'administration du 24 janvier 2007 a autorisé la signature d'une convention de licence d'utilisation de marque, à titre gratuit, au profit de l'État. Cette convention a été signée le 31 janvier 2007. Elle expirera six mois après la date de publication du décret approuvant la délégation de service public relative au projet CDG Express.

1.5 Contrat de communication et de licence d'exploitation des études faites dans le cadre du GIE CDG Express

Nature et objet

Octroi à l'État, représenté par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer – Direction des transports ferroviaires et collectifs, d'une licence gratuite et non exclusive, d'utilisation d'études réalisées par ou pour le compte du GIE CDG Express et dont Réseau Ferré de France (« RFF »), la Société nationale des chemins de fer (« SNCF ») et votre Société sont copropriétaires.

Modalités

Votre conseil d'administration du 14 mars 2007 a autorisé la passation d'un contrat entre l'État, la SNCF, RFF et votre Société concernant les études réalisées dans le cadre du GIE CDG Express. Cette convention, qui prévoit l'octroi d'une licence gratuite et non exclusive, 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.

1.6 Mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment 517 de l'aéroport Paris-Orly

Nature et objet

Contrat de mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment 517 et du terrain attenant à usage de parking.

Modalités

Votre conseil d'administration du 30 octobre 2008 a autorisé la signature d'un acte de vente relatif au bâtiment 517 de Paris-Orly entre votre Société et l'État, représenté par le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique - Direction générale des douanes et des droits indirects et la mise à disposition consécutive, à titre gratuit, du terrain d'assiette et du terrain attenant à usage de parking. À la suite de la cession du bâtiment intervenue en 2008, un contrat de bail entre l'État et votre Société a été conclu à cet effet pour une durée de trente ans renouvelable par tacite reconduction par période d'une durée équivalente et dans la limite de quatre-vingt-dix-neuf ans.

1.7 Convention d'actionnaires entre la République française et NV Luchthaven Schiphol

Nature et objet

Pacte d'actionnaires relatif à votre Société signé entre l'État, représenté par le ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi et NV Luchthaven Schiphol.

Modalités

Dans le cadre du projet de coopération partenariale et industrielle entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et votre Société, votre conseil d'administration du 14 novembre 2008 a autorisé la signature d'un pacte d'actionnaires entre l'État, Schiphol Group en présence de votre Société. La signature de ce pacte est intervenue le 1^{er} décembre 2008.

1.8 Convention relative à la lutte contre l'incendie et au secours aux personnes sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Nature et objet

Définition des modalités selon lesquelles votre Société apporte son concours opérationnel à l'État, représenté par le préfet de police de la zone de défense de Paris et le préfet de Seine-Saint-Denis, pour les missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de la séance du 18 juin 2009, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention portant sur le concours apporté par votre Société à l'exercice des missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

La convention prévoit que les moyens matériels et humains de votre Société pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) pourront concourir à la lutte contre l'incendie hors aéronefs et au secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle sous l'autorité et le commandement de l'État et qu'un centre de réception et de traitement des appels d'urgence spécifique à l'emprise de l'aérodrome sera installé dans les locaux de votre Société affectés au SSLIA. L'État garantit votre Société contre tout recours de tiers à son encontre dans le cadre de l'exécution de cette mission.

Le concours apporté par votre Société se fait à titre gratuit, sans augmentation des charges exposées au titre du SSLIA, sauf compensation du surcoût par l'État.

Cette convention a pris effet pour une durée de trois ans à compter du 20 octobre 2009, tacitement prorogeable par périodes successives de trois ans.

1.9 Convention relative à la lutte contre l'incendie et au secours aux personnes sur l'aéroport Paris-Orly

Nature et objet

Définition des modalités selon lesquelles votre Société apporte son concours opérationnel à l'État, représenté par les préfets de police de Paris et du Val-de-Marne, pour les missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence à personne sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 15 décembre 2011, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention portant sur le concours apporté par votre Société à l'exercice des missions de lutte contre l'incendie (hors aéronefs) et de secours d'urgence à personne sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Orly.

Cette convention prévoit que les moyens humains et matériels de votre Société pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) pourront concourir à la lutte contre l'incendie hors aéronefs et au secours d'urgence aux personnes sur l'emprise aéroportuaire de Paris-Orly sous l'autorité et le commandement de l'État et qu'un centre de réception et de traitement d'appels d'urgence relatif à l'emprise de l'aérodrome sera installé. L'État garantit votre Société contre tout recours de tiers à son encontre dans le cadre de l'exécution de cette mission.

Le concours apporté par votre Société se fait à titre gratuit, sans augmentation des charges exposées au titre du SSLIA, sauf compensation du surcoût par l'État.

Cette convention est conclue pour une durée de trois ans, renouvelable par tacite reconduction pour une période équivalente.

1.10 Convention d'aide médicale urgente

Nature et objet

Définition des modalités de participation de votre Société aux secours médicaux d'urgence sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de la séance du 18 juin 2009, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention avec l'État, représenté par le Préfet de Seine-Saint-Denis, l'Agence régionale de santé et d'hospitalisation d'Île-de-France et l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (AP-HP), portant sur le concours apporté par votre Société à l'aide médicale urgente sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Cette convention a pour objectif de définir la participation des services de votre Société à l'aide médicale urgente (modalités, effectifs et moyens mis à disposition).

En contrepartie, l'AP-HP garantit la couverture en responsabilité des médecins correspondants du SAMU, salariés de votre Société.

Cette convention a pris effet le 20 octobre 2009, pour une durée de trois ans.

1.11 Contrat de régulation économique

Nature et objet

Contrat de régulation économique établissant le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus et fixant les objectifs de qualité de service ainsi que le régime d'incitation financière associé.

Modalités

Lors de sa séance du 24 juin 2010, votre conseil d'administration a autorisé la signature du contrat de régulation économique 2011-2015 (CRE), conclu en application des dispositions des articles L. 224-2, R. 224-3-1 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile.

Il fixe en particulier, pour la période 2011-2015 et en référence au programme des investissements prévus sur le périmètre régulé, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus.

Ce contrat a pris effet le 1^{er} janvier 2011 et viendra à échéance le 31 décembre 2015.

Votre conseil d'administration, dans le cadre de la même séance a également autorisé votre Président-Directeur général à mettre au point les termes définitifs de ce contrat prévu aux articles L. 224-2 et R. 224-4 du Code de l'aviation civile.

2. Avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

Les administrateurs concernés sont :

M. Pierre Graff (Président de votre Société jusqu'au 11 novembre 2012 et administrateur de la RATP) et l'État.

2.1 Convention conclue avec la RATP et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) portant sur la ligne de tramway reliant Villejuif à Athis-Mons

Nature et objet

Définition du tracé, des principes de desserte et du financement du tramway reliant Villejuif à Athis-Mons, ainsi que du droit de superficie accordé à la RATP sur le domaine appartenant à Aéroports de Paris pour l'exploitation dudit tramway.

Modalités

Votre conseil d'administration du 18 juin 2009 a autorisé la conclusion d'une convention tripartite avec la RATP et le STIF relative à la ligne de tramway Villejuif-Athis-Mons.

La convention a pour objet de :

- définir le tracé et les principes de desserte, y compris l'implantation des stations du tramway sur l'aéroport de Paris-Orly ;
- octroyer à la RATP, à titre gratuit, un droit de superficie pour la durée d'exploitation du tramway ;
- préciser que l'intégralité des études et travaux relatifs à la construction de la ligne du tramway et au rétablissement des voiries et aménagements urbains sur l'aéroport de Paris-Orly est financée par la RATP ;
- répartir entre votre Société et la RATP le financement des études et travaux de dévoiement et/ou de protection des réseaux existants en fonction des voies ouvertes ou non à la circulation publique.

2.2 Convention définissant les modalités de réalisation des travaux de construction du tramway sur l'aéroport de Paris-Orly

Nature et objet

Définition des modalités de réalisation des travaux de construction du tramway reliant Villejuif à Athis-Mons sur l'aéroport de Paris-Orly et autorisation de mise à disposition par votre Société dans le cadre d'un prêt d'usage.

Modalités

Votre conseil d'administration du 7 avril 2011 a autorisé la signature d'une convention avec la RATP qui a été conclue en application de l'article 5.3 de la convention d'octobre 2009, dite « convention-cadre », autorisée par le conseil d'administration du 18 juin 2009.

Cette convention a pour objet de fixer :

- les modalités et les conditions de réalisation des travaux sur les emprises du domaine de votre Société dans le volume faisant l'objet du droit de superficie consenti à la RATP ;
- les modalités de mise à disposition par votre Société de certaines emprises pour permettre à la RATP d'en user pour réaliser les travaux concernant les ouvrages et aménagements ;
- les modalités de répartition des ouvrages entre votre Société et la RATP à l'issue des travaux.

Cette convention prévoit notamment le transfert des biens réalisés dans le cadre de la convention avec votre Société à l'issue du prêt à usage, ainsi que la réalisation des travaux par la RATP à ses frais et sous sa responsabilité sur l'emprise aéroportuaire.

La présente convention a pris effet le 15 juin 2011 et prendra fin à la plus tardive des dates suivantes :

- à la restitution de toutes les emprises qui auront été mises à disposition de la RATP par votre Société ;
- à l'expiration de la période de garantie de parfait achèvement portant sur les travaux, objet de la convention ;
- le cas échéant, une fois levée l'intégralité des réserves et/ou traités les désordres portant sur les travaux précités.

2.3 Convention de financement des études et travaux portant sur la ligne de tramway reliant Villejuif à Athis-Mons

Nature et objet

Définition des modalités de financement des études et des travaux portant sur des ouvrages appartenant à votre Société et résultant de la construction du tramway sur la plate-forme de Paris-Orly dans le cadre de l'opération de création d'une liaison de tramway entre Villejuif et Athis-Mons.

Modalités

Votre conseil d'administration du 7 avril 2011 a autorisé la signature d'une convention avec la RATP qui a été conclue en application de l'article 5.2.2 de la convention d'octobre 2009, dite « convention-cadre », qui prévoyait la mise en place d'une convention de financement visant à indemniser les coûts des travaux et études que votre Société réalisera sur certains de ses réseaux et ouvrages en raison de la construction du tramway.

Cette convention, signée le 15 juin 2011, a pour objet de définir :

- les modalités d'exécution et d'indemnisation des études et travaux portant sur les ouvrages et les réseaux de votre Société (définition du périmètre, du délai de réalisation, évaluation du coût) par la RATP ;

- les modalités de remboursement par la RATP à votre Société des sommes qui lui sont dues (contrôle et remboursement des dépenses à l'euro pour l'euro, modalités de règlement).

Par ailleurs, votre conseil d'administration du 15 décembre 2011 a autorisé la conclusion d'un avenant à cette convention qui a pour objet d'intégrer, dans le périmètre de la convention de financement, les travaux supplémentaires qui seront pris en charge par votre Société et remboursés par la RATP à l'euro pour l'euro.

Le coût prévisionnel des travaux est estimé à 9 551 milliers d'euros.

Cette convention s'achèvera à la date du versement du solde définitif des études et travaux.

Elle n'a pas eu d'impact financier au titre de l'exercice 2012.

3. Convention conclue avec M. François Rubichon, Directeur général délégué

3.1 Indemnités de rupture de mandat

Nature et objet

Attribution, selon des critères de performance, d'une indemnité de départ à M. François Rubichon en cas de cessation de son mandat par révocation ou non-reconduction.

Modalités

Lors de sa séance du 11 mars 2009, votre conseil d'administration a autorisé la modification de la convention conclue le 13 mars 2008 entre M. François Rubichon et votre Société, prévoyant, au cas où il serait mis fin au mandat de Directeur général délégué de M. François Rubichon, soit par révocation, soit par non-reconduction de son mandat venu à échéance, le versement d'une indemnité.

Votre conseil d'administration du 15 juillet 2009 a confirmé la convention du 13 mars 2008 modifiée le 1^{er} juillet 2009 lors du renouvellement du mandat de M. François Rubichon.

L'indemnité correspond à la rémunération perçue au cours des douze derniers mois entiers, affectée du taux moyen de réalisation des objectifs cibles annuels fixés par le conseil d'administration, pour la détermination de la part variable de rémunération. Ce taux moyen résulte des trois derniers exercices passés, dont les comptes ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Le mandat de M. François Rubichon a pris fin le 28 novembre 2012. Le versement de cette indemnité requiert la constatation par le conseil d'administration que toutes les conditions soient remplies. À la date du 31 décembre 2012, le conseil d'administration n'ayant pas délibéré sur ce point, aucune indemnité n'a été versée au cours de l'exercice 2012.

Paris-La Défense, le 18 mars 2013

Les Commissaires aux Comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud

ERNST & YOUNG et Autres

Jacques Pierres



RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

➔ RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LA COMPOSITION DU CONSEIL ET L'APPLICATION DU PRINCIPE DE REPRÉSENTATION ÉQUILIBRÉE DES FEMMES ET DES HOMMES EN SON SEIN, LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AINSI QUE SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES MISES EN PLACE PAR AÉROPORTS DE PARIS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012 (ARTICLE L. 225-37 DU CODE DE COMMERCE)

1. Introduction

En application de l'article L. 225-37 du Code de commerce, il appartient au Président du conseil d'administration, dans les sociétés dont les titres financiers sont admis aux négociations sur un marché réglementé, de rendre compte, dans un rapport joint au rapport mentionné à l'article L. 225-100 du Code de commerce, de la composition du conseil et de l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la société.

Lorsqu'une société se réfère volontairement à un Code de gouvernement d'entreprise élaboré par les organisations représentatives des entreprises, le rapport précise quelles dispositions ont été écartées et les raisons pour lesquelles elles l'ont été. Le rapport précise également les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale ainsi que les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux. Le rapport doit indiquer les éventuelles limitations que le conseil d'administration a apportées aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué. Enfin, il mentionne la publication dans le rapport de gestion ⁽¹⁾ des informations concernant la structure du capital de la Société et les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique.

C'est l'objet du présent rapport, Aéroports de Paris entrant dans le champ d'application de l'article L. 225-37 du fait de la cotation de ses actions sur Euronext Paris – compartiment A.

Ce rapport a été établi par le Président-Directeur général d'Aéroports de Paris grâce à de nombreux échanges et réunions avec les directeurs et les directions de l'entreprise portant sur la gouvernance, le contrôle interne et la gestion des risques. Il a été examiné par le comité d'audit du 19 février 2013 puis présenté par le Président-Directeur général au conseil d'administration du 27 février 2013, qui l'a approuvé lors de cette séance.

Les Commissaires aux comptes ont été sollicités pour présenter leurs observations sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et pour attester de l'établissement des autres informations requises à l'article L. 225-37 (conformément aux dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce).

Le présent rapport est établi pour l'ensemble du groupe Aéroports de Paris ; son élaboration prend donc en considération les sociétés entrant dans le périmètre consolidé au 31 décembre 2012, en particulier pour l'exposé des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Dans ce cadre, ont ainsi été prises en compte :

- les neuf filiales de premier rang dont Aéroports de Paris détient plus de 50 % du capital social (Aéroports de Paris Management, ADPI, Alyzia Sûreté, Hub télécom, Cœur d'Orly Investissement, Ville Aéroportuaire Immobilier, Aéroports de Paris Investissement, Roissy Continental Square, Tank International Lux) ;
- la Société de Distribution Aéroportuaire, co-entreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et AELIA (filiale de Lagardère Services) ;
- la société ADPLS, co-entreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et Lagardère Services ;
- la société Média Aéroports de Paris, co-entreprise contrôlée conjointement et à parité égale par Aéroports de Paris et JCDecaux ;
- la société Relay@ADP, co-entreprise contrôlée conjointement par Aéroports de Paris et Lagardère Services à parité égale, et dont Société de Distribution Aéroportuaire est actionnaire minoritaire.

Le présent rapport se structure en deux parties présentant :

- le gouvernement de l'entreprise et du Groupe ;
- les dispositifs et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques.

(1) Le rapport de gestion est consultable sur le site www.aeroportsdeparis.fr.

2. Le gouvernement de l'entreprise et du Groupe

La partie consacrée au gouvernement de l'entreprise et du Groupe couvre les domaines relatifs au Code de gouvernement d'entreprise, aux modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale, à la composition et au fonctionnement du conseil d'administration, aux limitations apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué, et aux règles déterminant les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux. Il fait mention de la publication des informations concernant la structure du capital de la Société et des éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique visés par l'article L. 225-100-3 du Code de commerce.

En matière de gouvernement d'entreprise, l'année 2012 a été marquée par le changement de Président-Directeur général ainsi que par la cooptation et la désignation de nouveaux administrateurs. Augustin de Romanet, coopté par le conseil d'administration du 12 novembre 2012, a été nommé par décret du 29 novembre 2012 Président-Directeur général d'Aéroports de Paris en remplacement de Pierre Graff, démissionnaire.

2.1 Le Code de gouvernement d'entreprise

En application de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le conseil d'administration, lors de sa séance du 29 avril 2009, a décidé à la majorité de ses membres présents ou représentés de se référer au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association Française des Entreprises Privées et du Mouvement des Entrepreneurs de France (Code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008, qui peut être consulté sur le site www.medef.fr.

La recommandation sur l'équilibre de la composition des conseils d'administration, introduite par l'AFEP et le MEDEF en avril 2010 dans le Code de gouvernement d'entreprise (article 6.3) « afin d'atteindre puis de maintenir un pourcentage d'au moins 20 % de femmes dans un délai de trois ans et d'au moins 40 % dans un délai de six ans, à compter de la publication de la présente recommandation », s'appliquera en avril 2013.

Le règlement intérieur du conseil d'administration a été modifié en 2009 puis en 2011 pour tenir compte de certaines recommandations du Code AFEP-MEDEF de décembre 2008 revu en avril 2010.

Néanmoins, malgré les aménagements apportés à ce règlement, des dérogations aux recommandations du Code AFEP-MEDEF subsistent ainsi que son article 1.3 en reconnaît la faculté, principalement en application des dispositions législatives et réglementaires particulières qui régissent les statuts de la société Aéroports de Paris, ou par sa nature d'entreprise publique contrôlée par un actionnaire majoritaire. Il est rappelé à cet égard qu'Aéroports de Paris est soumis à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Les dispositions du Code AFEP-MEDEF d'avril 2010 écartées par Aéroports de Paris, et les raisons pour lesquelles elles le sont, figurent ci-dessous :

Le nombre d'administrateurs indépendants (chapitre 8 du Code AFEP-MEDEF)

Selon le Code AFEP-MEDEF, le conseil d'administration de la Société devrait comprendre au moins un tiers d'administrateurs qualifiés « d'indépendants ». Compte tenu de la composition du conseil

d'administration d'Aéroports de Paris telle que fixée par la loi, la Société est dans l'impossibilité de respecter cette recommandation. Toutefois, Aéroports de Paris s'efforce de se conformer aux principes de bonne gouvernance posés par le Code AFEP-MEDEF en dépit des contraintes législatives et réglementaires.

Ainsi, l'article 2 du règlement intérieur du conseil d'administration de la Société précise que ce dernier examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les six administrateurs représentant l'État et les six administrateurs représentant les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification) et confère à certains d'entre eux la qualité d'« administrateur indépendant » au regard des critères posés par le Code AFEP-MEDEF.

Le conseil d'administration, dans sa séance du 25 octobre 2012, a examiné au cas par cas et au regard des critères édictés par le Code AFEP-MEDEF la situation personnelle de chacun des six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires. À l'issue de cet examen, le conseil d'administration a confirmé et réitéré les délibérations du conseil du 20 octobre 2011 sur la qualification d'administrateurs indépendants de Françoise Malrieu, de Jacques Gounon et de Catherine Guillouard. Chacun d'entre eux répond à l'ensemble des critères du Code AFEP-MEDEF, à savoir :

- ne pas être salarié ou mandataire social de la Société, salarié ou administrateur d'une société qu'elle consolide et ne pas l'avoir été au cours des cinq années précédentes ;
- ne pas être mandataire social d'une société dans laquelle la Société détient directement ou indirectement un mandat d'administrateur ou dans laquelle un salarié désigné en tant que tel ou un mandataire social de la Société (actuel ou l'ayant été depuis moins de cinq ans) détient un mandat d'administrateur ;
- ne pas être ⁽¹⁾ client, fournisseur, banquier d'affaire, banquier de financement, significatif de la Société ou de son Groupe, ou pour lequel la Société ou son Groupe représente une part significative de l'activité ;
- ne pas avoir de lien familial proche avec un mandataire social ;
- ne pas avoir été auditeur de l'entreprise au cours des cinq années précédentes ;
- ne pas être administrateur de l'entreprise depuis plus de douze ans.

Ainsi, les administrateurs qualifiés d'indépendants n'entretiennent pas de relation de quelque nature que ce soit avec Aéroports de Paris, son Groupe ou sa Direction, qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement, et sont dépourvus de lien d'intérêt particulier (actionnaire significatif, salarié, autre) avec la Société ou son Groupe.

Les administrateurs indépendants représentent la moitié des administrateurs désignés par l'assemblée générale et moins du tiers des membres du conseil.

Au-delà de la qualification d'indépendance examinée au regard des critères édictés par le Code AFEP-MEDEF, il convient de noter que chaque administrateur et chaque censeur s'engage, au travers de la charte de l'administrateur figurant en annexe du règlement intérieur du conseil d'administration, à maintenir son indépendance d'analyse, de jugement, de décision et d'action (art. 6 de la charte). Le questionnaire annuel d'évaluation portant sur le fonctionnement du conseil d'administration conforte Aéroports de Paris sur l'indépendance des administrateurs.

(1) Ou être lié directement ou indirectement.

Les conditions d'évaluation du conseil d'administration (chapitre 9 du Code AFEP-MEDEF)

Le règlement intérieur du conseil d'administration ne prévoit pas, comme le préconise le Code AFEP-MEDEF, que les administrateurs extérieurs à l'entreprise (c'est-à-dire qui ne sont ni dirigeants mandataires sociaux, ni salariés) puissent se réunir périodiquement en dehors de la présence des autres administrateurs pour procéder à une évaluation des dirigeants sociaux.

Compte tenu de la composition équilibrée du conseil d'administration comprenant un tiers de représentants des salariés, il n'est pas apparu pertinent d'exclure cette catégorie des réunions entre administrateurs.

La durée des fonctions des administrateurs (chapitre 12 du Code AFEP-MEDEF)

Le mandat des administrateurs d'Aéroports de Paris excède la durée de quatre ans fixée par le Code AFEP-MEDEF.

En effet, en application de l'article 7 du décret n° 83-1160 du 26 décembre 1983 portant application de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, la durée du mandat des membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris est fixée à cinq ans. Les mandats des administrateurs prennent effet à la date de la première séance du conseil d'administration, mis en place ou renouvelé, et prennent fin le même jour pour tous les membres à l'issue de la période de cinq ans.

La composition du comité des comptes (chapitre 14.1 du Code AFEP-MEDEF)

En l'état, la composition du comité d'audit, qui tient lieu de comité des comptes, n'est pas en tout point conforme au Code AFEP-MEDEF qui recommande que la part des administrateurs indépendants dans le comité d'audit soit au moins de deux tiers. En effet, il comporte deux administrateurs indépendants parmi les quatre membres le constituant (les deux autres membres étant un représentant de l'État et un représentant des salariés, qui ne peuvent être qualifiés d'indépendants).

La dérogation à ces recommandations se justifie par le statut particulier d'Aéroports de Paris et sa composition est très proche des recommandations AFEP-MEDEF.

Les missions du comité des comptes (chapitre 14.2 du Code AFEP-MEDEF)

Le règlement intérieur du conseil d'administration ne précise pas **expressément que le comité d'audit doit vérifier** que « la mission de commissariat aux comptes est exclusive de toute autre diligence non liée au contrôle légal au sein du Groupe ». Toutefois, au regard des recommandations du Code AFEP-MEDEF, il examine notamment, et annuellement, les missions accessoires au contrôle des comptes susceptibles d'être confiées aux Commissaires aux comptes.

Le comité de sélection ou des nominations (chapitre 15 du Code AFEP-MEDEF)

Le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF recommande qu'un comité de sélection ou des nominations soit constitué afin de faire des propositions au conseil d'administration sur la sélection des futurs administrateurs ou dirigeants mandataires sociaux. Aéroports de Paris ne possède pas de comité de sélection ou des nominations et le comité des rémunérations n'intègre pas les attributions d'un tel comité.

En effet, s'agissant de la sélection des nouveaux administrateurs et de la succession des dirigeants mandataires sociaux, il convient de préciser que, conformément à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les deux-tiers des membres du conseil d'administration sont nommés par décret ou élus par les salariés. Le statut particulier d'Aéroports de Paris justifie ainsi qu'il ne soit pas institué de comité de sélection et des nominations.

La détention d'actions par l'administrateur (chapitre 17 du Code AFEP-MEDEF)

La charte de l'administrateur, figurant en annexe du règlement intérieur du conseil d'administration, stipule, conformément au Code AFEP-MEDEF, que les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires doivent détenir un nombre significatif d'actions de la Société.

Cette recommandation ne peut pas s'appliquer au sein de la Société pour les administrateurs représentants de l'État et les administrateurs élus par les salariés ; ces administrateurs sont en effet dispensés d'être propriétaires d'actions de la Société par les articles 11 et 21 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Enfin et par exception, les deux administrateurs – Jos Nijhuis et Els de Groot – qui ont été désignés dans le cadre du pacte d'actionnaires en date du 1^{er} décembre 2008 relatif à Aéroports de Paris entre NV Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) et la République Française en présence d'Aéroports de Paris, ne détiennent pas un nombre significatif d'actions de la Société dans la mesure où Schiphol Group, dont Jos Nijhuis et Els de Groot sont dirigeants, détient déjà 8 % du capital social d'Aéroports de Paris au titre de ce pacte d'actionnaires.

Les rémunérations des dirigeants mandataires sociaux – indemnités de départ (chapitre 20.2.4 du Code AFEP-MEDEF)

Ce dispositif comporte une particularité par rapport aux recommandations du Code AFEP-MEDEF : l'indemnité de départ pouvant être versée à François Rubichon, Directeur général délégué, est prévue en cas de départ contraint – fin du mandat par révocation ou non-reconduction – mais n'est pas limitée au cas de changement de contrôle ou de stratégie. En effet, le changement de contrôle de l'entreprise est rendu impossible par l'article L. 6323-1 du Code des transports.

2.2 Les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale

La description du mode de fonctionnement et des principaux pouvoirs de l'assemblée générale des actionnaires d'Aéroports de Paris, ainsi que des droits des actionnaires et des modalités d'exercice de ces droits, figure aux articles 20 et 21 des statuts de la Société. Ces statuts, modifiés par l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010, peuvent être consultés sur le site www.aeroportsdeparis.fr.

2.3 Le conseil d'administration

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

2.3.1 La composition du conseil d'administration au 31 décembre 2012

Depuis le 15 juillet 2009, la Société est administrée par un conseil d'administration de dix-huit membres composé conformément à l'article 6 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du service public et à l'article 13 des statuts d'Aéroports de Paris.

Ces dix-huit membres sont répartis en trois collèges : six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, six administrateurs représentant l'État et six administrateurs représentant les salariés.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 28 mai 2009, ont renouvelé les mandats d'administrateurs de Jacques Gounon, Pierre Graff et Françoise Malrieu et nommé Jos Nijhuis. L'assemblée générale du 3 mai 2012 a ratifié la cooptation de Catherine Guillouard. Le conseil d'administration du 28 juin 2012 a coopté Els de Groot en remplacement de Pieter Verboom, démissionnaire, et celui du 12 novembre a coopté Augustin de Romanet en remplacement de Pierre Graff, démissionnaire, pour la durée du mandat restant à courir.

Les représentants de l'État, Dominique Bureau, Jérôme Fournel, Frédéric Perrin et Jean-Claude Ruyschaert ont été nommés membres du conseil d'administration par décret en date du 8 juillet 2009. Régine Bréhier et Solenne Lepage ont été désignées par décret en date du 7 mai et du 24 septembre 2012 en remplacement de Michèle Rousseau et d'Alexis Kohler.

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

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

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

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

Un contrôleur général et le secrétaire du comité d'entreprise assistent également au conseil d'administration sans voix délibérative.

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris, relativement jeune (52 ans en moyenne), est équilibré dans sa composition pour garantir aux actionnaires et au marché l'accomplissement de ses missions avec indépendance et objectivité.

L'organisation du conseil comme sa composition sont appropriées à l'actionnariat et à la nature de son activité, qui assure notamment une mission de service public. Conformément à la loi, Aéroports de Paris relève du secteur public ; les administrateurs se répartissent en trois collèges, une segmentation satisfaisante et enrichissante.

Il est souligné une part grandissante des administratrices. Au 31 décembre 2012, sur les 12 administrateurs concernés (les administrateurs élus par les salariés étant exclus du calcul conformément au Code AFEP-MEDEF), cinq sont des femmes (soit un taux de 42 %).

Les administrateurs sont motivés, experts dans divers secteurs de l'entreprise, et complémentaires en termes de domaines de compétence. De plus, l'expérience professionnelle des administrateurs indépendants contribue au bon équilibre du conseil et à la qualité de ses travaux. Les débats sont enrichis par deux administrateurs de nationalité étrangère. Tous les administrateurs ont le souci commun de recherche de fonctionnement collégial, condition jugée indispensable pour la qualité de la gouvernance. La composition des comités repose sur les mêmes principes de composition équilibrée.

La composition du conseil d'administration d'Aéroports de Paris au 31 décembre 2012, la nationalité et la description des autres mandats exercés par les administrateurs sont exposées dans le rapport de gestion 2012 – chapitre 6 – Gouvernement d'entreprise. L'exercice des mandats mentionnés s'inscrit dans le respect des dispositions législatives et réglementaires et de la recommandation du Code AFEP-MEDEF en matière de cumul des mandats sociaux.

2.3.2 Le fonctionnement du conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe collégial de la Société qui, sans préjudice de l'article 7 de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, détermine les orientations de l'activité d'Aéroports de Paris et veille à leur mise en œuvre, comme précisé à l'article 16 de ses statuts. Il a l'obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'assemblée générale des actionnaires.

Le fonctionnement du conseil d'administration est déterminé par les dispositions légales et réglementaires, par les statuts et par un règlement intérieur adopté par le conseil d'administration dans sa séance du 9 septembre 2005 et dont les dernières modifications datent du 10 mars 2011 (le « règlement intérieur »).

Le règlement intérieur précise en particulier les périmètres de responsabilité du conseil d'administration et de ses membres, son mode de fonctionnement ainsi que celui de ses comités spécialisés. Il comporte une charte de l'administrateur qui édicte les règles à respecter, ainsi qu'un Code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché. En outre, il est précisé dans la charte que chaque administrateur a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit d'intérêt qu'il pourrait avoir avec Aéroports de Paris ou toute société de son Groupe, et doit s'abstenir de participer au vote de la ou les délibération(s) correspondante(s) (art. 2 de la charte).

Le Président du conseil d'administration d'Aéroports de Paris est nommé par décret en Conseil des ministres, parmi les administrateurs, sur proposition du conseil. La durée de ses fonctions ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur. Il organise et dirige les travaux de ce dernier et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Le règlement intérieur prévoit que le conseil débattre, une fois par an, de son propre fonctionnement, et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. Tous les trois ans, le conseil peut mettre en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement, sous la direction d'un administrateur indépendant. La restitution des travaux de la dernière

évaluation interne a été faite lors de la séance du conseil d'administration du 25 octobre 2012. La comparaison avec les évaluations précédentes témoigne d'une satisfaction régulièrement croissante et de haut niveau du conseil quant aux conditions dans lesquelles il exerce sa mission. Ses membres apprécient les méthodes de travail et l'état d'esprit qui règne (liberté de parole, diversité des opinions, liberté d'échanges avec le management en séance). Les engagements d'amélioration pris l'an dernier ont été tenus, en particulier l'effort d'information en matière de gestion des risques et de contrôle interne. Quelques propositions d'amélioration portent sur l'information relative à la stratégie, notamment le positionnement international d'Aéroports de Paris par rapport à ses concurrents, et à la politique de communication de l'entreprise.

Le conseil nomme un secrétaire qu'il peut choisir en dehors de ses membres.

LES RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il appartient au Président-Directeur général de réunir le conseil, soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, son règlement intérieur prévoit que le conseil se réunit au minimum six fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. En particulier, le Président-Directeur général veille à réunir le conseil d'administration pour approuver les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'assemblée chargée d'approuver ces derniers.

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son Président. La convocation, adressée aux administrateurs au moins cinq jours avant la date de la séance sauf cas d'urgence motivée, fixe le lieu de la réunion qui est, en principe, le siège de la Société. Les réunions du conseil d'administration peuvent également avoir lieu par voie de visioconférence, dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

LES ATTRIBUTIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché, à travers les comptes ou à l'occasion d'opérations importantes, notamment sur les titres de la Société. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par délibérations les affaires qui la concernent ainsi que les matières dont il s'est réservé la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

En raison du statut particulier de la société Aéroports de Paris, le conseil d'administration dispose de pouvoirs propres en vertu de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et du Code de l'aviation civile.

Ainsi, aux termes du règlement intérieur, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris :

- débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de la Société et veille à leur mise en œuvre par la Direction générale. Au moins une fois par an, il examine dans son ensemble les orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris, notamment au regard des évolutions de l'industrie du transport aérien, ainsi que le contexte concurrentiel dans lequel évolue le groupe Aéroports de Paris ;
- définit la politique de communication financière d'Aéroports de Paris ;

- examine le plan stratégique pluriannuel du Groupe ;
- est informé, une fois par an, des relations de la Société avec l'État au titre de ses missions de service public ;
- approuve le contrat pluriannuel de régulation économique ;
- fixe les taux des redevances visées au 1° de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ;
- adopte le plan d'investissement et de financement sur cinq ans du groupe Aéroports de Paris et examine chaque année son exécution ;
- examine chaque année le budget annuel du groupe Aéroports de Paris ainsi que l'enveloppe annuelle d'emprunts que la Société et ses filiales sont autorisées à souscrire ;
- approuve la définition des objectifs et de la rentabilité des grands projets d'investissement directement réalisés par Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ;
- approuve les investissements de développement externe ou les cessions d'actifs :
 - effectués par Aéroports de Paris, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaire exercées en France supérieures à 30 millions d'euros,
 - effectués par Aéroports de Paris, pour toutes les autres activités supérieures à 20 millions d'euros ;
- approuve les investissements ou les cessions d'actifs des filiales d'Aéroports de Paris lorsque le montant est égal ou supérieur à 20 millions d'euros ;
- approuve les transactions et renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros hors taxes ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ;
- est informé à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats, et examine notamment les écarts éventuels constatés par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-Directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du groupe Aéroports de Paris ;
- examine une fois par an, et en tant que de besoin, la situation des principales filiales et participations de la Société ;
- fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Président-Directeur général est autorisé à consentir au nom d'Aéroports de Paris. En outre, le Président-Directeur général rend compte au conseil des cautions, avals ou garanties dont le montant unitaire est supérieur à 30 millions d'euros ;
- fixe annuellement le montant des emprunts obligataires que le Président-Directeur général est autorisé à émettre ;
- arrête les statuts du personnel et les échelles de traitement des salaires et indemnités ;
- peut saisir pour avis l'assemblée générale des actionnaires si une opération envisagée concerne une part prépondérante des actifs ou activités du Groupe ;

- examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les administrateurs représentant l'État et les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification) et confère à certains d'entre eux, la qualité « d'administrateur indépendant » au regard des critères posés par le Code AFEP-MEDEF ;
- procède à la répartition des jetons de présence alloués aux administrateurs et, dans ce cadre, peut décider d'en réserver une partie aux censeurs.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter la stratégie d'Aéroports de Paris, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration. Le conseil examine également les questions soumises à son information à l'initiative du Président-Directeur général. Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil dans le cadre des sujets divers. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au Président-Directeur général en début de séance ; si le Président-Directeur général le demande, la discussion de tout ou partie de ces questions est reportée à la séance suivante.

L'INFORMATION DES ADMINISTRATEURS

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

Le Président du conseil d'administration communique aux administrateurs, censeurs et aux membres ayant voix consultative, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations et documents utiles à la réunion du conseil d'administration à laquelle ils sont convoqués, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Par ailleurs, le Président-Directeur général leur communique, dans la mesure du possible, le procès-verbal de la séance précédente.

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

Les administrateurs et les membres ayant voix consultative peuvent recevoir de manière régulière, et au besoin entre deux séances, 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 aux administrateurs, censeurs et aux membres ayant voix consultative, tous les trois mois, un tableau de bord de la Société comportant tous éléments significatifs, notamment sur son activité et ses résultats, un état récapitulatif des marchés d'un montant supérieur à 15 millions d'euros passés par Aéroports de Paris, ainsi qu'un point de marché sur l'action Aéroports de Paris.

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

Enfin, chaque administrateur et chaque membre avec voix consultative peut bénéficier de la part de la Société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la Société, ses filiales, ses métiers et son secteur d'activité. Aéroports de Paris propose notamment à tous les administrateurs de les inscrire à l'Institut français des administrateurs (IFA).

En 2012, le conseil d'administration s'est réuni onze fois, avec un taux de présence de ses membres de 76,3 %, pour examiner en particulier les dossiers concernant :

- la gouvernance avec notamment le résultat de l'évaluation interne du fonctionnement du conseil d'administration, la revue annuelle des critères d'indépendance des administrateurs, l'appréciation des compétences particulières en matière financière ou comptable des membres du comité d'audit, la cooptation de deux administrateurs, la désignation d'un administrateur à proposer au Président de la République pour être nommé en qualité de Président-Directeur général de la société Aéroports de Paris, la nomination d'administrateurs à différents comités, la gouvernance des filiales ;
- la rémunération des mandataires sociaux, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : résultats de la part variable 2011 ; fixation de la part fixe et des objectifs de la part variable 2012 ; fixation de la rémunération brute fixe du nouveau Président-Directeur général pour 2012 et 2013, en vue d'être proposée à l'approbation du ministre chargé de l'économie ;
- la convocation de l'assemblée générale des actionnaires ;
- la gestion de l'entreprise avec notamment l'arrêté des comptes sociaux et consolidés annuels 2011 et des états financiers semestriels 2012, l'adoption du rapport de gestion 2011, l'établissement des documents de gestion prévisionnelle de l'exercice 2012 et du rapport sur l'évolution de la société Aéroports de Paris, le budget de l'exercice 2013 du groupe Aéroports de Paris, le business plan et le CRE 2 (contrat de régulation économique) – avancement et perspectives 2015/examen des guidances, la fixation de tarifs des redevances aéronautiques 2013, les autorisations de cautions, avais et garanties, l'autorisation de souscription à des emprunts obligataires, les autorisations préalables de signature de conventions réglementées ; autorisation de mise en œuvre, dans le cadre de la poursuite du contrat de liquidité, du programme de rachat d'actions ;
- la stratégie du Groupe et les investissements avec notamment le point d'étape sur le plan stratégique 2011-2015 du groupe Aéroports de Paris, la revue des principaux projets d'investissement (coûts, délais, rentabilité, risques), le programme d'investissement et de financement 2013-2017 du Groupe, la comparaison des performances d'Aéroports de Paris avec les groupes aéroportuaires majeurs, l'activité immobilière, la satisfaction clients ; la contribution d'Aéroports de Paris aux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, les projets de prise de participation, notamment à l'international, dont la participation au sein du groupe TAV ;
- la politique d'Aéroports de Paris en matière d'égalité professionnelle et salariale ;
- la gestion des risques et le contrôle interne par l'examen du dispositif de management des risques et de contrôle interne en 2012 et des perspectives 2013, l'approbation du rapport du Président du conseil d'administration relatif à l'exercice 2011.

2.3.3 Le fonctionnement des comités associés au conseil d'administration

Les statuts d'Aéroports de Paris donnent la possibilité au conseil d'administration de constituer des comités spécialisés consultatifs en son sein, dont le conseil fixe la composition et les attributions. Ont ainsi été constitués le 9 septembre 2005, dans le cadre de l'adoption du règlement intérieur, un comité d'audit, un comité de la stratégie et des investissements et un comité des rémunérations dont la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont décrites ci-dessous.

La mission des comités est de concourir à la préparation des décisions du conseil d'administration en émettant des avis qui sont ensuite exposés au conseil. Ces comités ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à disposition du conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent. Ils ne sont en aucun cas substituables au conseil d'administration. Les Présidents des comités, ou un membre qu'ils auront désigné, rendent compte au conseil d'administration des débats et des avis des comités.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président-Directeur général, par le conseil d'administration parmi les 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.

La durée de la mission des membres de chaque comité est identique à la durée de leur mandat d'administrateur.

Le contrôleur général et le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint peuvent assister avec voix consultative à toutes les réunions des comités. Un censeur désigné par le conseil d'administration peut également participer aux séances d'un comité.

Les comités se réunissent au moins trois jours avant la réunion du conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Les membres des comités reçoivent les documents nécessaires à leurs travaux au moins trois jours ouvrables avant la tenue du comité.

Les membres des comités et toutes les personnes invitées aux réunions des comités sont tenus à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations qui leur sont communiquées ou auxquelles ils ont accès à l'occasion de leur mission.

Pour l'accomplissement de leurs travaux, les comités peuvent entendre les membres des directions du Groupe ou également recourir à des experts extérieurs en cas de besoin.

LE COMITÉ D'AUDIT

Composition

La société Aéroports de Paris est dotée d'un comité d'audit composé de cinq membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont un représentant de l'État, un représentant des salariés et des administrateurs, de préférence indépendants au regard des critères posés par le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF d'avril 2010, choisis parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale. Le Président-Directeur général s'abstient d'assister aux réunions de ce comité.

Au 31 décembre 2012, le comité comprend quatre membres : Jacques Gounon, son Président, Serge Gentili, Solenne Lepage et Françoise Malrieu.

Le conseil d'administration lors de ses séances du 16 décembre 2010 et du 25 octobre 2012 a constaté que les membres du comité d'audit satisfont au critère de compétences en matière financière ou comptable prévues par les textes en vigueur et acquises par une formation académique sanctionnée par un diplôme de haut niveau ou par l'expérience professionnelle, notamment dans des fonctions de Direction générale ou par la connaissance particulière de l'activité aéroportuaire acquise dans la société Aéroports de Paris.

L'exposé, dans le rapport de gestion 2012 – chapitre 5 – Gouvernement d'entreprise, des mandats et fonctions remplis par les administrateurs au cours des cinq derniers exercices rend compte de leurs compétences dans les domaines comptable et financier.

Missions et fonctionnement

Le règlement intérieur du comité d'audit s'appuie sur les recommandations de l'AMF publiées le 22 juillet 2010 dans le « rapport final sur le comité d'audit ». Ainsi, il a été précisé que le comité examine les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe, veille notamment à l'existence de processus de préparation et de validation de la communication financière, et peut entendre les cadres dirigeants autres que les mandataires sociaux dans les conditions qu'il détermine.

Pour ce qui concerne les comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour leur établissement ;
- s'assurer de la bonne transcription comptable d'opérations ou d'événements exceptionnels ayant un impact significatif au niveau du groupe Aéroports de Paris ;
- examiner les comptes sociaux et consolidés, leurs annexes et le rapport de gestion au moment de l'arrêté des comptes annuels et semestriels ;
- procéder, une fois par an, à l'examen de la situation financière des principales filiales et participations du groupe Aéroports de Paris.

Pour ce qui concerne les risques, le comité d'audit a pour mission de :

- procéder à un examen régulier, avec la Direction générale, des principaux risques encourus par le groupe Aéroports de Paris notamment au moyen d'une cartographie des risques ;
- examiner les engagements hors bilan significatifs ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de gestion des risques ;

Pour ce qui concerne le contrôle, l'audit interne et les Commissaires aux comptes, le comité d'audit a pour mission de :

- vérifier que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations ont été mises en place afin d'assurer la fiabilité de celles-ci ;
- examiner le programme et les résultats des travaux de la Direction de l'audit et du contrôle interne et les recommandations et suites qui leur sont données ;
- assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;
- émettre une recommandation au conseil d'administration sur le choix des Commissaires aux comptes qui sont systématiquement mis en concurrence et de se prononcer sur leur rémunération ; à cette occasion il supervise l'appel d'offres et veille à la sélection des Commissaires aux comptes les « mieux disant » ;
- se faire communiquer le détail des honoraires versés par la Société et le groupe Aéroports de Paris au cabinet et au réseau des Commissaires

aux comptes et s'assurer que le montant ou la part que représentent ces honoraires dans le chiffre d'affaires du cabinet et du réseau des Commissaires aux comptes ne sont pas de nature à porter atteinte à leur indépendance ;

- contrôler l'indépendance et la qualité des travaux des Commissaires aux comptes et notamment examiner annuellement les missions accessoires au contrôle des comptes confiées aux Commissaires aux comptes ;
- examiner le programme des travaux des Commissaires aux comptes, leurs conclusions et leurs recommandations.

Pour ce qui concerne la politique financière, le comité d'audit a pour mission d'examiner :

- le budget, la politique financière, comptable et fiscale générale de la Société et du Groupe ainsi que sa mise en œuvre ; notamment, le comité examine la politique de la Société et du Groupe relative à la gestion de sa dette (objectifs, couverture des risques, instruments financiers utilisés...);
- les informations, y compris prévisionnelles, qui seront fournies dans le cadre de la communication financière de la Société et du Groupe et de veiller notamment à l'existence de processus de préparation et de validation de la communication financière.

Pour ce faire, le comité d'audit :

- entend les Commissaires aux comptes dans le cadre de l'examen des comptes sociaux et des comptes consolidés, des rapports de gestion, du présent rapport ainsi que de leurs rapports sur le rapport du Président au titre de l'article L. 225-235 du Code de commerce ; le comité peut demander aux Commissaires aux comptes toute précision utile à l'exercice de ses missions ; avec le comité d'audit, les Commissaires aux comptes examinent les risques pesant sur leur indépendance et les mesures prises pour les atténuer ;
- peut entendre le Directeur général adjoint finances et administration, le Directeur des opérations financières et des participations et le Directeur des comptabilités ;
- peut entendre les cadres dirigeants autres que les mandataires sociaux, dans les conditions qu'il détermine ;
- est informé du programme de contrôle de l'audit interne, doit recevoir les rapports d'audit interne ou une synthèse périodique, et donner son avis sur l'organisation de la direction de l'audit et du contrôle interne.

Le comité d'audit se réunit au moins quatre fois par an et autant que nécessaire, et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente ; en 2012, il s'est réuni sept fois avec un taux de présence de ses membres de 85,7 %.

Les Commissaires aux comptes ont participé à six séances du comité.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les comptes sociaux et consolidés 2011 et les comptes semestriels 2012, les documents de gestion prévisionnelle, le budget consolidé 2013, l'évolution de la masse salariale 2012 et perspectives 2013, l'examen des guidances, le rapport du Président du conseil d'administration au titre de la loi de sécurité financière – exercice 2011, le dispositif de management des risques et de contrôle interne – bilan et perspectives, le bilan d'activité 2011 de la direction de l'audit et du contrôle interne, le reporting sur le suivi des plans d'action issus des audits, l'avancement du programme d'audit aux 6 mois, le programme d'audit 2013, les conclusions et recommandations de trois rapports d'audit, la présentation de la lutte contre la fraude – benchmark et plan d'action, l'actualisation des chartes de l'audit et du contrôle interne,

la cartographie des rentabilités des activités, la présentation du projet de rapport RSE 2011, la gestion de la dette et de la trésorerie, l'examen des grands projets d'investissements (coût, délais, rentabilité, risques), le projet de prise de participation à l'international - Groupe TAV, l'autorisation de recours à des emprunts obligataires, l'autorisation des cautions, avals et garanties.

Il appartient au Président du comité d'audit de désigner le secrétaire dudit comité parmi un des directeurs du pôle finances et administration d'Aéroports de Paris.

LE COMITÉ DE LA STRATÉGIE ET DES INVESTISSEMENTS

Composition

La société Aéroports de Paris est dotée d'un comité de la stratégie et des investissements composé de six membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont deux représentants des salariés.

Au 10 novembre 2012, il comprenait les six membres suivants : Pierre Graff, son Président, Dominique Bureau, Solenne Lepage, Nicolas Golias, Marie-Anne Donsimoni, et Jos Nijhuis. À compter du 20 décembre 2012, Pierre Graff a été remplacé par Augustin de Romanet.

Missions et fonctionnement

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

- formuler au conseil d'administration des avis sur la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du groupe Aéroports de Paris (notamment au regard des perspectives de développement du trafic aérien et d'évolution de l'industrie du transport aérien, du développement des services aéroportuaires et des activités annexes, de l'évolution du contexte concurrentiel du groupe Aéroports de Paris) ;
- formuler au conseil d'administration des avis sur les orientations du groupe Aéroports de Paris en matière d'opérations de diversification (notamment : gestion aéroportuaire à l'international, immobilier...), et auditer régulièrement les résultats obtenus en la matière ;
- étudier et formuler des avis au conseil d'administration sur les opérations relatives aux opérations visées au point 2 du règlement Intérieur, en matière d'opérations de croissance interne ou externe, réalisées par la Société ou ses filiales, que ce soit en France ou à l'international : projets significatifs d'investissement et de développement, prises, extension ou cessions de participations, extension, cession ou cessation d'activités du groupe Aéroports de Paris, projets de co-entreprise ou de réalisation d'apports. Dans ce cadre, le comité émet un avis sur les conditions économiques et financières de ces projets : il étudie notamment les conditions de rentabilité des projets ainsi que l'exposition financière du groupe Aéroports de Paris sur la vie du projet ; il analyse également les risques inhérents aux projets ainsi que leur influence sur les conditions de leur rentabilité, évalue la façon dont ces risques sont couverts et propose le cas échéant des mesures permettant de les maîtriser ;
- examiner la doctrine économique de l'entreprise (analyse des performances économiques de l'entreprise, analyse de la politique d'achats et de sous-traitance, réflexions relatives à la régulation économique, propositions en matière de politique tarifaire...).

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente. En 2012, le comité s'est réuni trois fois avec un taux de présence de ses membres de 72,2 %. Il est à noter qu'un séminaire

stratégique réunissant le conseil d'administration s'est également tenu toute la journée du 26 septembre 2012.

Au cours de ses réunions, il a notamment abordé : le business plan et le CRE 2 (contrat de régulation économique) – avancement et perspectives 2015/examen des guidances, la comparaison des performances d'Aéroports de Paris avec les groupes aéroportuaires majeurs, la gouvernance des filiales, l'activité immobilière, les objectifs et la rentabilité des grands projets, le programme d'investissement 2013-2017 du Groupe et son financement, les projets de prise de participation, notamment à l'international - groupe TAV, les projets de modernisation d'Orly.

Le secrétariat du comité de la stratégie et des investissements est assuré par le secrétaire du conseil d'administration.

LE COMITÉ DES RÉMUNÉRATIONS

Composition

Aéroports de Paris est doté d'un comité des rémunérations composé de quatre membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont la moitié est choisie de préférence parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale. Il ne peut comprendre, parmi ses membres, aucun dirigeant mandataire social et est composé de préférence majoritairement d'administrateurs indépendants.

La composition du comité des rémunérations est conforme aux recommandations du Code AFEP-MEDEF. En effet, au 31 décembre 2012, il comprend deux administrateurs indépendants, Françoise Malrieu qui le préside et Jacques Gounon, et aucun mandataire social. Est également membre du comité des rémunérations Solenne Lepage.

Missions et fonctionnement

Le comité des rémunérations a pour mission de :

- formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération totale des mandataires sociaux, ainsi que, le cas échéant, sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération, dans le respect des recommandations de l'AFEP-MEDEF. Il propose notamment le montant de la part fixe et de la part variable de leur rémunération, et les règles de fixation de cette part variable, en veillant à la cohérence de ces règles avec l'évaluation faite annuellement des performances de l'entreprise, et en contrôlant l'application annuelle de ces règles ;
- donner un avis sur la politique de rémunérations des principaux dirigeants de la Société et est tenu informé de la politique de rémunération des principaux dirigeants non mandataires sociaux. Lors de cette analyse, le comité des rémunérations peut s'adjoindre les dirigeants mandataires sociaux ;
- proposer, le cas échéant, au conseil d'administration un montant global pour les jetons de présence des administrateurs qui serait proposé à l'assemblée générale de la Société et les règles de répartition des jetons de présence, en tenant compte notamment de l'assiduité des administrateurs au conseil d'administration et à ses comités ainsi que les missions qui leur ont été confiées. Il peut proposer au conseil d'administration de prélever au profit des censeurs une somme maximale globale sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence allouée aux administrateurs par l'assemblée générale ainsi que les modalités d'attribution aux censeurs ;

- proposer au conseil d'administration une politique pour le remboursement des frais liés à l'exercice de la fonction des administrateurs ;
- approuver l'information donnée aux actionnaires dans le rapport annuel sur la rémunération des mandataires sociaux.

Le comité des rémunérations se réunit au moins une fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si les deux-tiers de ses membres sont présents. En 2012, le comité des rémunérations s'est réuni deux fois avec un taux de présence de ses membres de 100 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur la rémunération des mandataires sociaux (Président-Directeur général, Directeur général délégué) : résultats de la part variable 2011, première estimation de la part variable 2012 et orientations 2013 - fixation de la part fixe et des objectifs de la part variable 2012, sur l'examen des jetons de présence et sur le respect des conditions de performance avant tout versement de l'indemnité de départ de l'ancien Directeur général délégué.

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

Le secrétariat du comité des rémunérations est assuré par la directrice des ressources humaines d'Aéroports de Paris.

2.4 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.

Pierre Graff a été nommé ⁽¹⁾ Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret en date du 24 juillet 2009, après avoir été renouvelé dans sa fonction d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires de la Société le 28 mai 2009. Le 11 novembre 2012, Pierre Graff ayant atteint l'âge de 65 ans est démissionnaire d'office de ses fonctions de Président-Directeur général d'Aéroports de Paris.

Par décret du 29 novembre 2012, Augustin de Romanet a été nommé Président-Directeur général d'Aéroports de Paris.

En application de l'article 14 des statuts de la Société, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-Directeur général, nommer jusqu'à cinq personnes chargées d'assister le Président-Directeur général avec le titre de Directeur général délégué. Dans sa séance du 27 octobre 2005, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a procédé à la nomination de François Rubichon en qualité de Directeur général délégué, renouvelée le 20 septembre 2006 et le 15 juillet 2009. Son dernier renouvellement a pris effet à la date du 24 juillet 2009, pour la durée du mandat du Président-Directeur général, Pierre Graff, démissionnaire le 11 novembre 2012. Conformément à l'article L. 225-55 du Code de commerce, François Rubichon a continué d'exercer ses fonctions du 11 novembre jusqu'au 28 novembre 2012 inclus.

(1) Avant l'introduction en bourse de la Société, M. Pierre Graff avait été nommé Président-Directeur général d'Aéroports de Paris par décret du 28 juillet 2005 ; Il avait été renouvelé dans ses fonctions de Président-Directeur général par décret du 22 septembre 2006, après avoir été nommé administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 20 septembre 2006.

Les autres mandats exercés par le Président-Directeur général et Directeur général délégué sont exposés dans le rapport de gestion 2012 – chapitre 6 – Gouvernement d'entreprise.

Les limitations apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Président-Directeur général et du Directeur général délégué

Le Président-Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Lors de la séance du 15 juillet 2009, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé que le Président-Directeur général doit obtenir l'autorisation préalable du conseil pour les actes suivants :

- stratégie et grands projets :

adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du groupe Aéroports de Paris ; définition des objectifs et de la rentabilité des projets d'investissement directement réalisés par la société Aéroports de Paris d'un montant supérieur à 60 millions d'euros ; cessions d'actifs ou investissements de développement externe supérieurs à 30 millions d'euros pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France et d'un montant supérieur à 20 millions d'euros pour toutes les autres activités ; principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aéroports ; approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ;

- tarification :

approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées au 1° de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ;

- en matière financière :

approbation des transactions d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros ; approbation de toute autre renonciation à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros HT. Toutefois, en cas d'urgence dûment motivée, le Président-Directeur général peut approuver les actes mentionnés au sein de ce paragraphe ; il en informe le conseil d'administration au cours de sa plus prochaine séance.

Ces limitations de pouvoir ont été intégrées dans le règlement intérieur du conseil d'administration qui énonce ses attributions en tenant compte des limitations de pouvoir du Président-Directeur général.

Les limitations apportées aux pouvoirs du Directeur général délégué sont celles qui sont appliquées aux pouvoirs du Président-Directeur général ; elles étaient complétées jusqu'au 28 novembre 2012 inclus par les limitations portant sur les matières suivantes :

- établissement du plan d'organisation des services d'Aéroports de Paris ;
- nomination des directeurs et des cadres dirigeants (cadres IV), et des représentants de la société Aéroports de Paris au sein des filiales et participations ;

- approbation des projets d'investissement ;
- approbation des baux à construction d'une durée supérieure à trente ans ;
- approbation des marchés et transactions d'un montant supérieur à 10 millions d'euros ;
- cessions d'actifs ou d'investissements de développement externe inférieurs à 30 millions d'euros, pour les activités d'aménagement ou d'exploitation aéroportuaires exercées en France ;
- cessions d'actifs ou d'investissements de développement externe inférieurs à 20 millions d'euros pour toutes les autres activités ;
- décisions d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports et entre aéroports ;
- définition de la politique et des conditions tarifaires des redevances, des loyers et autres recettes ;
- décision d'émettre des emprunts obligataires dans la limite autorisée annuellement par le conseil d'administration.

2.5 Les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages accordés aux mandataires sociaux

Il est rappelé que le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a adhéré en sa séance du 18 décembre 2008 aux recommandations du rapport de l'AFEP-MEDEF d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux de sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

2.5.1 Les modalités de calcul des rémunérations devant être versées aux mandataires sociaux

Sur avis du comité des rémunérations, le conseil d'administration a décidé que le Président-Directeur général et le Directeur général délégué percevront une rémunération annuelle brute fixe respectivement de 370 000 euros et 300 000 euros, sans changement depuis 2008. Ils percevront également une rémunération variable fondée sur des éléments financiers, de qualité de service et de réalisation d'engagements majeurs. Au titre de 2012, la rémunération variable définie par le conseil d'administration du 22 février 2012 est assise sur :

- deux objectifs de performance économique : le montant de l'EBITDA ⁽¹⁾ Groupe (pesant pour 40 %) et le montant du Résultat Opérationnel Courant pour les segments « Commerces et services » (pesant pour 10 %). Pour tenir compte du contexte de grande incertitude sur la croissance du trafic aérien en 2012, les valeurs cibles pourront être réduites en fonction de paliers de la croissance ou de la décroissance du trafic ;
- deux objectifs de performance portant sur la satisfaction de nos clients : le taux de satisfaction globale (arrivées + départs) perçue par nos passagers (pesant pour 20 %) et deux indicateurs de qualité : propreté des aéroports (10 %), orientation et information sur les vols (5 %) ;
- quatre objectifs spécifiques à l'année 2012 : la mise en service du satellite 4 en juillet (5 %), la mise en œuvre de la stratégie internationale

(1) Résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.

(7 %), le renforcement de la diversité : taux d'emploi des personnes handicapées, part des femmes dans les recrutements en contrat à durée indéterminée (3 %).

Pour chaque objectif, deux niveaux sont définis : cible et surperformance.

- lorsque la valeur cible est atteinte pour un objectif, il génère une fraction de part variable égale à :
 - 35 % de la rémunération annuelle brute fixe perçue multiplié par le poids de l'objectif, pour chacun des objectifs liés à la « satisfaction client »,
 - 40 % de la rémunération annuelle brute fixe perçue multiplié par le poids de l'objectif, pour chacun des autres objectifs ;
- selon les mêmes principes de calcul, si pour chaque objectif pondéré le niveau de surperformance est atteint, la part variable atteint 70 % de la rémunération annuelle brute fixe ;
- entre les valeurs cibles et les valeurs de surperformance, il est procédé par interpolation linéaire.

Il est à noter que le niveau de réalisation requis pour les critères quantitatifs et qualitatifs ci-dessus cités a été établi de manière précise et a fait l'objet d'une délibération du conseil d'administration du 22 février 2012 ; pour des raisons de confidentialité, il ne peut être rendu public.

Le mandat de Pierre Graff a pris fin le 11 novembre 2012 ; François Rubichon a exercé son mandat jusqu'au 28 novembre 2012 inclus. Leur part variable au titre de 2012 leur sera versée après délibération du conseil d'administration statuant sur l'arrêté des comptes 2012.

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

En ce qui concerne Augustin de Romanet, pour son mandat de Président-Directeur général à compter du 29 novembre 2012, le conseil d'administration a décidé de proposer à l'approbation du ministre chargé de l'économie, la rémunération ainsi fixée :

- pour la période du 29 novembre au 31 décembre 2012, une rémunération annuelle brute fixe de 350 000 euros, payée *pro rata temporis* pour cette période ;
- au titre de 2013, une rémunération brute fixe de 350 000 euros ;
- pour la période du 29 novembre 2012 au 31 décembre 2013, une part variable complémentaire sera à définir, selon des objectifs de performance qui seront fixés lors d'une prochaine séance ; cette rémunération variable brute sera au maximum de 100 000 euros.

Le conseil d'administration a pris acte de la renonciation d'Augustin de Romanet à percevoir les jetons de présence d'Aéroports de Paris et de ses sociétés, dont la décision d'allocation et de répartition aux administrateurs, arrêtée le 17 décembre 2009, n'est pas autrement modifiée.

Le Président-Directeur général et le Directeur général délégué ne bénéficient d'aucun régime spécifique de retraite.

Le Président-Directeur général ne bénéficie d'aucune prime de départ.

En ce qui concerne le Directeur général délégué, la convention approuvée par les actionnaires en application de l'article L. 225-42-1 du Code de commerce lors de l'assemblée générale mixte du 27 mai 2010 prévoit qu'une indemnité soit versée à François Rubichon en cas de non-reconduction de son mandat de Directeur général délégué. Cette indemnité est versée après constatation par le conseil d'administration que les conditions sont remplies. À la date du 31 décembre 2012, le conseil n'a pas délibéré sur ce point.

Aucun plan d'options sur actions ni aucun plan d'attribution d'action de performance n'ont été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux.

François Rubichon ne percevait aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur d'ADPI.

2.5.2 Les modalités de répartition des jetons de présence

Seuls les membres du conseil d'administration nommés en assemblée générale des actionnaires, y compris le Président-Directeur général, sont autorisés par la loi à recevoir des jetons de présence.

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.

Sur décision du conseil d'administration en sa séance du 17 décembre 2009, des honoraires sont versés aux censeurs, par séance du conseil d'administration, en fonction de leur présence effective et dans la limite de dix séances par an ; cette somme est prélevée sur l'enveloppe annuelle des jetons de présence allouée aux six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Si, au terme de l'exercice, le montant de l'enveloppe des jetons de présence alloués annuellement par l'assemblée générale devait être dépassé en application du dispositif mis en place pour rémunérer les administrateurs et les censeurs, le montant des jetons de présence auquel aurait droit chacun des administrateurs et le montant des honoraires des censeurs seraient diminués proportionnellement de sorte que le montant total soit égal au montant de cette enveloppe de jetons de présence.

Au titre de l'exercice 2012, le montant total distribué aux administrateurs concernés et aux censeurs s'est élevé à 119 715 euros.

2.6 La publication des informations concernant la structure du capital de la Société et des éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique

Les informations concernant la structure du capital de la Société et les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique sont mentionnés dans le rapport de gestion 2012 – chapitre 7 – Autres informations.

3. Les dispositifs et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques

Les dispositifs et procédures de contrôle interne et de gestion des risques mis en place chez Aéroports de Paris selon le référentiel retenu ont pour ambition d'améliorer le pilotage de ses activités et sécuriser l'atteinte de ses objectifs.

3.1 L'organisation générale du contrôle interne et de la gestion des risques

3.1.1 Les objectifs, le référentiel et le périmètre couvert

Aéroports de Paris applique les dispositions du cadre de référence portant sur les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques publié par l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) en 2007 et actualisé en juillet 2010, complété de son guide d'application (vote du conseil d'administration du 11 mars 2009).

La structure du rapport s'appuie sur les composantes du cadre de référence retenu, qui sont :

- l'organisation et l'environnement du contrôle interne ;
- la diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables ;
- un dispositif de gestion des risques ;
- un dispositif et des activités de contrôle permanents, proportionnés aux enjeux ;
- une surveillance périodique du fonctionnement du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques.

Selon la définition de l'AMF, le contrôle interne et la gestion des risques sont des dispositifs de la Société, définis et mis en œuvre sous sa responsabilité, comprenant un ensemble de moyens, de comportements, de procédures et d'actions adaptés à ses caractéristiques propres.

Le contrôle interne contribue à la maîtrise des activités de la Société, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources, et doit lui permettre de prendre en compte de manière appropriée les risques significatifs, qu'ils soient opérationnels, financiers ou de conformité. Le dispositif vise plus particulièrement à assurer la conformité aux lois et règlements, l'application des instructions et des orientations fixées par la Direction générale, le bon fonctionnement des processus internes de la Société, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs, et la fiabilité des informations financières. Il ne peut néanmoins fournir une garantie absolue que les objectifs de la Société seront atteints.

La gestion des risques vise à être globale et doit couvrir l'ensemble des activités, processus et actifs de la Société ; elle permet aux dirigeants de maintenir les risques à un niveau acceptable. Comme levier de management, elle contribue à créer et préserver la valeur, les actifs et la réputation de la Société, à sécuriser la prise de décision et les processus pour favoriser l'atteinte des objectifs, à améliorer la cohérence des actions avec les valeurs de la Société, et à mobiliser les collaborateurs autour d'une vision commune des principaux risques.

En contribuant à prévenir et à gérer les risques, les dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne jouent, de manière complémentaire, un rôle clé dans la conduite et la maîtrise des différentes activités de la Société et l'atteinte des objectifs qu'elle s'est fixés. Ils se fondent sur des règles de conduite et d'intégrité portées par la Direction générale.

Le périmètre des dispositifs est celui de l'ensemble du Groupe, et Aéroports de Paris SA veille à l'existence de dispositifs au sein de ses filiales qui soient adaptés à leurs caractéristiques propres et à leurs relations avec la Société mère.

3.1.2 Les fondamentaux de l'organisation du contrôle interne

Les fondamentaux du dispositif de contrôle interne (cadre de référence, organisation, principes de fonctionnement, périmètre couvert, rôles et responsabilités des acteurs) sont exposés dans la charte de contrôle interne du groupe Aéroports de Paris de 2010, actualisée en juillet 2012. Signée par le Président-Directeur général, elle a été diffusée auprès des directions de la maison mère et des quatre filiales détenues à 100 %, et est disponible sur l'Intranet de l'entreprise.

Le dispositif de contrôle interne d'Aéroports de Paris repose sur deux niveaux de contrôle permanent et un niveau de contrôle périodique :

- le contrôle permanent de 1^{er} niveau est exercé par chaque salarié, et son manager, dans l'exercice de ses activités quotidiennes, ainsi que par les équipes de système de management ;
- le contrôle permanent de 2^e niveau est exercé par les directions fonctionnelles dans leur domaine de compétence ainsi que par le département management des risques, au sein de la direction de la sûreté et du management des risques, et le département contrôle interne, au sein de la direction de l'audit et du contrôle interne, qui évaluent de façon récurrente la mise en place des dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne ;
- le contrôle périodique de 3^e niveau est exercé par l'audit interne, au sein de la direction de l'audit et du contrôle interne, et par des structures externes.

Enfin, pour son bon fonctionnement, le dispositif de contrôle interne et de gestion des risques s'appuie sur le réseau des coordinateurs ARC – Audit, Risques, Contrôle interne –, qui se réunit trimestriellement au sein du comité de coordination, et sur le comité opérationnel des risques et du contrôle interne, biennuel, institué au niveau des directeurs.

3.1.3 Les travaux de contrôle interne conduits en 2012

Les travaux de contrôle interne menés en 2012 ont permis de poursuivre les actions entamées précédemment, concernant :

- la coordination de la démarche globale entre le département management des risques et le département contrôle interne ;
- l'animation du réseau de coordinateurs ARC mis en place dans chaque direction et filiale ;
- la formation, la sensibilisation et la communication pour rendre plus lisible la démarche ;
- le support aux directions certifiées – ISO 14001, ISO 9001... – incluant des formations internes aux normes ;

et ont porté plus particulièrement cette année sur :

- le développement d'outils tels que des référentiels de contrôle interne types, des guides de bonnes pratiques, des questionnaires d'autoévaluation... : en particulier, un questionnaire d'autoévaluation portant sur l'organisation d'Aéroports de Paris, au sens de la composante du cadre de référence de l'AMF, a été déployé en 2012 auprès des directeurs ;

- l'accompagnement des directions, sur leur demande, dans l'analyse de leurs processus afin de renforcer leur contrôle interne, cette démarche pouvant être entamée suite à des analyses de risques, des incidents, des audits, des réorganisations...

3.2 Les préalables du contrôle interne

3.2.1 Les missions et objectifs du Groupe

Aéroports de Paris exerce ses activités dans le cadre juridique du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports. Ses missions s'inscrivent également dans le cadre du contrat de régulation économique (CRE), conformément aux articles L. 6325-2 du Code des transports et R. 224-4 du Code de l'aviation civile.

Le plan stratégique 2011-2015, établi en cohérence avec les dispositions et engagements du CRE2 signé avec l'État le 23 juillet 2010, s'organise autour d'une ambition forte : grâce aux femmes et aux hommes d'Aéroports de Paris, devenir le groupe aéroportuaire européen de référence en matière de satisfaction clients, de performances économiques et de développement durable. Il fait l'objet d'un suivi annuel par le comité de la stratégie et des investissements et par le conseil d'administration.

3.2.2 Les règles de déontologie, fondement du contrôle interne

Aéroports de Paris a posé comme principe de gouvernance de développer la performance de l'entreprise dans le respect de l'éthique et des normes nationales et internationales. A ce titre, la conduite des activités du Groupe repose sur des règles de déontologie et d'intégrité portées par la Direction générale. Ces dernières figurent en annexe du règlement intérieur d'Aéroports de Paris SA, tel que prévu par l'article L. 1321-1 du Code du travail, et diffusé à l'ensemble du personnel. Il convient de noter, en 2012, l'adoption d'une charte éthique par ADPI ; pour leur part, Aéroports de Paris Management et Alyzia Sûreté se sont dotées de règles de déontologie et Hub télécom a adopté un Code de déontologie.

En appui de la démarche instituée par le règlement intérieur en termes d'éthique, trois actions ont marqué l'exercice 2012, en particulier en matière de prévention de la fraude :

- la nomination d'un référent éthique, en la personne de la directrice de l'audit et du contrôle interne, chargé de la mise en œuvre et de l'animation du dispositif de prévention de la fraude, et la création d'un comité de traitement de la fraude ;
- le rappel en termes fermes par le Président-Directeur général de son engagement et de celui d'Aéroports de Paris dans ce domaine par une note adressée à tous les managers en septembre 2012, et sa demande que chacun d'entre eux manifeste par écrit auprès du référent éthique son engagement personnel à diffuser les règles de déontologie auprès des personnels placés sous sa responsabilité, à s'assurer que ces derniers en ont compris la teneur et les respectent au quotidien ;
- l'élaboration d'un programme triennal 2012-2014, dans la lignée du plan 2009-2011, pour renforcer les mesures de prévention, de détection et de traitement de la fraude.

Dans ce cadre, le partenariat engagé en 2008 par Aéroports de Paris SA avec l'association Transparence International France a été étendu par une convention 2011-2012 couvrant la société mère ainsi qu'Aéroports de Paris Management, ADPI, Alyzia Sûreté et Hub télécom. Aéroports de Paris SA, ADPI et Aéroports de Paris Management ont décidé de reconduire

le partenariat en 2013 ; en revanche, Alyzia Sûreté et Hub télécom, ayant réalisé les actions les plus structurantes de leur dispositif de lutte contre la corruption, ont décidé de ne pas le reconduire.

En matière de prévention des manquements d'initiés imputables aux dirigeants des sociétés cotées, les mesures préventives mises en place par Aéroports de Paris répondent aux recommandations de l'AMF prévues dans son guide du 3 novembre 2010. Le directeur juridique et des assurances est responsable de l'éthique en matière de prévention du délit d'initié pour la Société ; les mandataires sociaux et les salariés de la Société peuvent le saisir pour toute question dans ce domaine. Chargé de la tenue des listes d'initiés, il rappelle régulièrement aux salariés qui y sont inscrits leurs obligations et les règles relatives aux déclarations sur les mouvements de titres de la Société (acquisitions, cessions...) selon une procédure disponible sur le site de la direction juridique et des assurances.

3.3 L'organisation et l'environnement du contrôle interne

L'organisation de l'entreprise est un outil au service de la mise en œuvre de la stratégie du Groupe et contribue à la bonne réalisation de ses enjeux prioritaires. Le cadre définissant les rôles et responsabilités des directions ainsi que les pouvoirs des responsables, repose sur les éléments suivants :

- le plan d'organisation, qui décrit le cadre juridique dans lequel s'inscrivent les activités d'Aéroports de Paris SA, les missions des organes de gouvernance et des directions ; il constitue le socle de référence du dispositif de contrôle interne, des délégations de responsabilité pénale et de gestion, et de l'articulation des grands processus de l'entreprise ;
- les décisions d'organisation, formalisées et dûment signées, qui traduisent les missions et responsabilités ;
- les délégations de gestion dont bénéficient les directeurs d'Aéroports de Paris de la part du Président-Directeur général ; elles leur permettent d'accomplir au nom de la Société certains actes dans les domaines et conditions expressément prévus, et sont actualisées régulièrement, en particulier pour tenir compte des modifications intervenant dans l'organisation ou les procédures internes ;
- les délégations de responsabilité pénale mises en place dans les domaines de la réglementation du travail, de l'hygiène et la sécurité du travail, de la sûreté du transport aérien, de la sécurité aéroportuaire et sécurité des personnes et des biens, de la construction, des normes environnementales, de la propriété intellectuelle, de la presse, de la consommation, et des achats/marchés.

Dans ce cadre, la gouvernance et le pilotage du Groupe et de la société Aéroports de Paris s'exercent au travers :

- du conseil d'administration, qui détermine les orientations de l'activité d'Aéroports de Paris et de veiller à leur mise en œuvre (article 16 des statuts) ;
- de la Direction générale, qui a la charge de s'assurer du bon fonctionnement des organes de la Société ;
- du comité exécutif (Comex), présidé par le Président-Directeur général, qui assure le pilotage opérationnel et stratégique de l'entreprise, débat de tout sujet relatif à sa bonne marche et veille à la bonne exécution des décisions ;
- du comité des directeurs (Codir), présidé par le Président-Directeur général, instance d'information, de débat et de concertation de l'équipe de direction du Groupe, traitant également de sujets transversaux ;

- du comité Groupe, présidé par le Président-Directeur général, instance d'organisation et de pilotage du Groupe, qui se prononce sur les questions relatives à son périmètre, aux orientations stratégiques des filiales et des participations significatives, à la politique de distribution des dividendes au sein du Groupe, à la performance opérationnelle et financière des filiales et aux relations contractuelles et financières entre maison mère et filiales ; le comité Groupe donne également son avis sur les projets de nomination des représentants légaux des filiales, filiales de 2nd rang et principales participations du Groupe.

Par ailleurs, divers comités de pilotage inscrivent leur fonctionnement dans les processus propres à leur domaine de compétence ; les plus importants sont décrits ci-après au fur et à mesure de l'exposé des activités auxquelles ils se rapportent.

Aéroports de Paris dispose ainsi d'une structure de direction simple, efficace et cohérente avec sa stratégie, la mieux à même de faire prendre les décisions de manière pertinente et au bon niveau, et de suivre leur exécution. Elle s'accompagne d'un dispositif de reporting contribuant à l'efficacité du pilotage du Groupe et de la Société.

Les autres principes fondamentaux de l'organisation, que sont la politique de gestion des ressources humaines et les systèmes d'information et leur sécurité, sont décrits de façon détaillée au chapitre 3.6.1.

3.4 La diffusion de l'information en interne

Pour exercer ses responsabilités chaque collaborateur doit disposer des informations pertinentes, adaptées et fiables dont il a besoin.

Au niveau du gouvernement d'entreprise, les ordres du jour et les comptes rendus des séances du Comex sont établis par le Cabinet et diffusés par ses soins à l'ensemble des directeurs. Ces derniers sont également destinataires d'une revue de presse.

Le portail Intranet d'Aéroports de Paris assure la diffusion d'une communication générale sur les activités du Groupe et dans des domaines spécifiques selon l'actualité et présente une synthèse de la presse quotidienne. Les différents sites GED (Gestion Electronique de Documents) permettent un partage des informations répondant aux besoins des directions opérationnelles et fonctionnelles, selon des modalités d'accès modulées.

Un nouveau portail « l'essentiel des normes de l'entreprise » a ouvert début septembre 2012 pour faciliter l'accès des salariés de l'entreprise aux principaux documents externes de nature réglementaire ou contractuelle concernant Aéroports de Paris ainsi qu'aux documents internes de portée transversale produits par les directions de l'entreprise. Il a pour objectif d'apporter à chacun une aide dans la recherche documentaire de base, en complément de l'information disponible sur les différents sites Intranet.

En complément, Aéroports de Paris diffuse une information générale ou thématique auprès de l'ensemble des salariés ou d'une population ciblée, au travers, notamment du « Journal d'Aéroports de Paris », des bulletins d'information interne dont celui portant sur les modifications d'organisation, les nominations, les recrutements, les délégations de gestion et les tarifs.

Enfin, la convention annuelle cadres et les conventions annuelles haute maîtrise sont l'occasion pour la Direction générale et le Comex d'une part, et pour les directeurs d'autre part, de faire état des résultats généraux du Groupe, de présenter les perspectives et d'aborder des sujets thématiques ou spécifiques aux directions.

3.5 Le dispositif de gestion des risques

Aéroports de Paris est confronté comme toute entreprise à un ensemble de risques internes et externes susceptibles d'affecter la réalisation de ses objectifs et la pérennité de son développement. Dans ce contexte, la politique de management des risques du Groupe a pour objet d'assurer une identification, une gestion et une maîtrise optimales des risques qui peuvent toucher ses différents domaines d'activité. Elle est définie par le département du management des risques, au sein de la direction de la sûreté et du management des risques, qui pilote son déploiement en s'appuyant sur le réseau des coordinateurs ARC et en contrôle l'application.

Au-delà du processus de gestion des risques, la direction de la sûreté et du management des risques a en charge les politiques de gestion de crise, de retour d'expérience et de continuité d'activité.

Les risques significatifs auxquels le Groupe doit faire face sont décrits dans le chapitre 3 – Risques et gestion des risques – du rapport de gestion 2012, qui contient également un exposé de la politique de gestion des risques et de la politique de souscription de polices d'assurance.

3.5.1 La gestion des risques

Le département management des risques a pour ambition de permettre à l'ensemble des parties prenantes de disposer d'une vision globale juste, concertée et partagée des risques susceptibles d'avoir un impact négatif sur l'image, la performance et la pérennité du Groupe, ainsi que de leur niveau de maîtrise. Il a défini un processus systématique d'identification des risques et pilote la réalisation et le suivi de la cartographie des risques Groupe.

Dans un souci d'amélioration de l'efficacité de la gestion des risques, la méthodologie d'analyse des causes et de cotation des risques a été simplifiée en 2012 avec la définition d'un cadre commun, identique quelle que soit l'entité concernée (Groupe, maison mère, filiale, direction, unité opérationnelle) faisant référence à des catégories identifiées de causes et d'impacts.

La méthodologie retenue permet d'identifier les risques et les faiblesses de l'ensemble des activités de l'entreprise et des filiales, de les consolider et de les hiérarchiser en fonction de leur probabilité de survenance et de leur impact en termes financier, juridique, d'image, opérationnel et client, en tenant compte des éléments de maîtrise déjà mis en œuvre. Cette démarche permet de définir des actions préventives ou correctives, qui peuvent être locales ou globales.

La cartographie des risques Groupe est mise à jour annuellement grâce à des échanges avec les directions en intégrant les évolutions de l'environnement et des objectifs de l'activité ; ces réunions, conduites en suivant un guide d'entretien qui a été revu en 2012, sont également l'occasion d'évoquer les opportunités qui sont à mettre en regard des risques relevés.

Après une revue en comité opérationnel des risques et du contrôle interne, qui réunit l'ensemble des directeurs concernés, cette cartographie est validée par le Comex puis présentée au comité d'audit et au conseil d'administration d'octobre.

Les actions contribuant à la gestion des risques, entreprises au cours des exercices précédents, ont été poursuivies en 2012 avec notamment le maintien d'une articulation forte entre cartographie des risques, programme d'audit et dispositif de contrôle interne, ainsi que le suivi spécifique des risques majeurs et des risques inacceptables pour l'entreprise, qui font l'objet d'une attention et d'un traitement prioritaires.

En outre, pour marquer l'importance de la gestion des risques et son intégration dans les processus décisionnels de l'entreprise, la lettre de cadrage adressée par le Président-Directeur général aux directions en vue de l'établissement de leurs plans opérationnels et budgets mentionne explicitement en 2012 la nécessité de faire référence aux risques.

3.5.2 La gestion de crise, les retours d'expérience et la continuité d'activité

Le dispositif mis en place par l'entreprise a pour objet d'assurer la continuité du commandement du Groupe et la qualité de sa réponse quand il est confronté à des menaces, des situations inattendues, des incidents, des situations dégradées ou de crise. Il doit contribuer à maintenir au mieux les activités dans des niveaux de qualité satisfaisants et en restant conforme aux obligations de sûreté et de sécurité.

Le dispositif de gestion de crise ou de situation dégradée a été redéfini par la direction de la sûreté et du management des risques en 2012. Il s'organise autour d'une permanence centrale et de trois permanences plate-forme, ces dernières intervenant sur l'ensemble des activités du Groupe dans leurs limites géographiques et de responsabilité respectives. Un guide de permanence centrale, décrivant un schéma d'alerte et fixant clairement le partage des missions entre la permanence centrale et les permanences plate-forme, a été élaboré. Le PC de permanence centrale s'appuie sur la permanence de fonctionnement assurée par chaque entité ou service opérationnel, et notamment par les PC plate-forme et, en cas de besoin, apporte un soutien ou coordonne la gestion de crise sur l'ensemble du périmètre d'Aéroports de Paris. Pour maintenir le dispositif à un niveau d'efficacité optimale, des exercices de simulation du bon fonctionnement des procédures sont menés plusieurs fois par an (ex. : exercice de sécurité civile « chute d'aéronef » réalisé le 24 octobre 2012 à Orly).

La politique de retour d'expérience (REX) définie par la direction de la sûreté et du management des risques comprend une méthodologie (analyse de la gestion des incidents/événements survenus) et des principes de partage afin d'harmoniser les actions engagées par les directions et filiales dans le domaine de la capitalisation des expériences vécues.

En matière de continuité d'activité, les directions d'aéroport disposent de PCA (Plans de Continuité d'Activité) opérationnels sur des thèmes divers et sollicitent régulièrement les partenaires intervenant sur les plates-formes pour s'assurer que leurs PCA sont mis à jour, au regard de leurs propres risques.

3.6 Les dispositifs et procédures de contrôle permanent

Les dispositifs et procédures de contrôle permanent ont pour objectif d'exercer une surveillance en continu des activités d'Aéroports de Paris afin de maîtriser leur conduite. Ils permettent de s'assurer de l'application des normes, procédures et recommandations qui contribuent à la mise en œuvre des orientations de la Direction générale.

Le département contrôle interne a en charge la conception et l'animation du dispositif de contrôle interne ainsi que son déploiement selon une démarche appliquée de manière cohérente et homogène sur l'ensemble du Groupe, dans le respect du cadre de référence de l'AMF, et en tenant compte de son organisation.

L'organisation des activités de l'entreprise s'appuie sur une structure mixte, alliant directions fonctionnelles et directions opérationnelles, et sur le principe de subsidiarité visant à ce que les décisions soient prises au niveau le plus pertinent possible. Un certain nombre de ces directions s'appuient sur des systèmes de management.

Les directions fonctionnelles définissent dans leur domaine de compétence les politiques transversales qui s'imposent à l'ensemble de l'entreprise, ainsi que les règles standards d'application et de reporting associées. Assumant pour la plupart un double rôle de prescripteur et d'expertise/conseil, elles s'assurent de la connaissance de ces politiques et règles au sein de l'entreprise, assistent l'ensemble des directions dans leur mise en œuvre et en contrôlent l'application ; elles ont un droit et un devoir d'alerte en cas de non-application de celles-ci.

Dans le cadre de la conduite de leurs activités, des revues de performance intéressant les principales directions fonctionnelles, les entités opérationnelles et les filiales examinent sur un rythme annuel ou biennuel les plans opérationnels à trois ans qu'elles ont établis sur la base de la lettre de cadrage annuelle. En 2012, des indicateurs supplémentaires portant sur les audits, les risques et les dispositifs de contrôle interne ont été définis et seront appliqués dès début 2013.

3.6.1 Les politiques et organisations mises en place par les directions fonctionnelles

Dans les domaines exposés ci-dessous, les dispositifs de contrôle interne sont déterminés et organisés par les directions fonctionnelles, au titre de leur fonction transversale et/ou de la spécificité de leur activité.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET L'ENVIRONNEMENT

Au titre de sa responsabilité sociétale d'entreprise (RSE), Aéroports de Paris mène une politique de développement durable proactive destinée à accompagner sa croissance, et pilotée par la direction de l'environnement et du développement durable au sein du Groupe.

Cette politique s'appuie sur la réduction des impacts environnementaux des activités de l'entreprise et sur les programmes et partenariats de coopération économique et sociale avec ses territoires d'emprise, gérés par le comité des subventions présidé par le Directeur général adjoint aménagement et développement. Aéroports de Paris a également le souci de sa responsabilité sociale vis-à-vis de ses salariés et le respect des intérêts de ses clients et fournisseurs.

Aéroports de Paris a engagé en 2012 les travaux lui permettant de publier dans le rapport de gestion de l'exercice 2012 des informations sociales, sociétales et environnementales et de se soumettre à un contrôle externe pour leur vérification. Le cabinet KPMG SA a été sélectionné afin de vérifier les informations sociales, sociétales et environnementales du Groupe.

La direction de l'environnement et du développement durable anime la démarche de notation extra-financière, avec l'appui d'interlocuteurs dédiés au sein des directions et des filiales. Depuis 2011, cet exercice se déroule une année sur deux, cette périodicité permettant de tenir compte des délais nécessaires à l'accomplissement de certains plans d'action.

La notation extra-financière porte sur les domaines du gouvernement d'entreprise, de l'environnement et de l'engagement sociétal, des ressources humaines, des droits humains et des comportements sur les marchés. Elle est effectuée par l'agence de notation indépendante VIGEO (informations concernant le référentiel consultables sur le site officiel www.vigeo.com). La grille de lecture adoptée par VIGEO est cohérente avec les lignes directrices de la norme ISO 26000, référentiel de la performance en matière de RSE qu'a souhaité retenir la direction de l'environnement et du développement durable.

En 2012, le périmètre de la notation extra-financière couvre la maison mère, ADPI, ADP Management et Hub télécom. Les résultats pour le Groupe montrent une progression de 7 points, permettant de passer de la note 3

à 3+. Les scores d'Aéroports de Paris SA et de chacune des filiales notées sont en progression : Aéroports de Paris SA enregistre un score en hausse sur tous les domaines et, bien qu'elles soient en retrait par rapport à la société mère, les filiales connaissent toutes des performances assorties de tendances positives. Les progrès accomplis en matière de contrôle interne et de gestion des risques ont contribué à cette augmentation : prévention de la fraude, rapprochement des démarches audit - risques - contrôle interne, refonte progressive de la méthodologie de gestion des risques, mise à jour des chartes de l'audit interne et du contrôle interne...

En matière environnementale, la direction de l'environnement et du développement durable définit l'accompagnement transversal des démarches de management environnemental pour le Groupe, en cohérence avec la politique environnementale et énergétique.

Cette dernière, revue en 2012 afin d'intégrer les éléments inscrits dans le CRE 2 et le plan stratégique 2011-2015, est déclinée en politiques thématiques (notamment énergie, déchets, eau, déplacements air et émission, biodiversité) qui décrivent pour chaque domaine le contexte, les enjeux et les objectifs fixés, précis et mesurables. Elles permettent ainsi de prévenir et de limiter les impacts directs des activités d'Aéroports de Paris, et dans la mesure du possible indirects.

Pour leur part, la direction de l'ingénierie et de l'architecture, la direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée et la direction des systèmes d'information déclinent la politique environnementale et énergétique pour leur activité.

La réalisation des actions et les bénéfices engendrés sont mesurés et quantifiés grâce aux indicateurs suivis périodiquement.

LA SATISFACTION CLIENTS

L'amélioration significative de la qualité de service et de la satisfaction clients est une priorité stratégique pour le Groupe et un enjeu majeur de compétitivité inscrit dans le CRE 2 signé avec l'État sur la période 2011-2015.

Dans ce cadre, le conseil d'administration a été régulièrement tenu informé de l'état d'avancement de la mission confiée en 2010 à François Rubichon, Directeur général délégué, visant à accélérer les performances mesurables d'Aéroports de Paris en matière de satisfaction clients et à améliorer la perception des progrès enregistrés.

Le dispositif en place pour répondre aux attentes des clients passagers s'appuie sur une structure : la direction de la satisfaction clients, deux directions qualité clients au sein des directions d'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et le réseau des responsables marketing qualité dans les unités opérationnelles ; du fait de la spécificité de son activité, la direction de Paris-Le Bourget a mis en place une structure de pilotage et de suivi de la satisfaction clients qui repose notamment sur l'exploitation de l'enquête menée chaque année auprès de ses principaux clients.

Le dispositif s'appuie également sur des standards de qualité, dont la direction de la satisfaction clients vérifie la bonne application sur le terrain, sur des référentiels comme ceux qui concernent les services à l'arrivée ainsi que sur des processus relatifs à l'amélioration continue de la relation clients. La direction de la satisfaction clients dispose d'un budget dédié, à la mesure de l'ambition affichée.

Cette démarche est complétée par l'action du pôle innovation, au sein du pôle aménagement et développement, et par celle de la Direction marketing, commerces et communication qui conçoit des actions marketing et pilote la qualité des commerces.

L'analyse des attentes des compagnies aériennes est du ressort du département marketing compagnies au sein de la direction de la stratégie,

les directions d'aéroport conservant la responsabilité de la relation commerciale de proximité afin de répondre au mieux et de manière réactive à l'évolution de leurs besoins.

Concernant les occupants du parc immobilier, la Direction de l'immobilier s'assure en permanence de l'adéquation entre les biens et/ou services qui leur sont fournis et leurs attentes.

Pour suivre la satisfaction de l'ensemble des clients, la Direction marketing, commerces et communication conçoit et réalise les enquêtes de satisfaction en collaboration avec les autres directions et pilote le suivi des réponses aux réclamations.

LE DOMAINE JURIDIQUE

La Direction juridique et des assurances garantit la sécurité juridique des actes et décisions pris par l'entreprise en assurant une mission de conseil juridique auprès de l'ensemble des directions et filiales du Groupe. Elle définit et met en œuvre une politique d'assurance et une politique de gestion du patrimoine documentaire, et diffuse les procédures juridiques associées.

La Direction juridique et des assurances a pour mission de coordonner, animer et orienter globalement la fonction juridique au niveau du Groupe, sous réserve des matières relevant du droit fiscal et de celles qui, hors le contentieux, relèvent du droit social. À ce titre, elle coordonne l'action de tous les juristes du Groupe, qui lui sont fonctionnellement rattachés, tout en exerçant certaines compétences qui restent centralisées. Ces juristes assurent l'interface entre la Direction juridique et des assurances et leur direction de rattachement ou leur filiale.

Dans cette perspective, une charte des juristes du réseau juridique a été élaborée en 2012 dont l'objet est de décrire les règles de déontologie et les bonnes pratiques que chaque juriste d'Aéroports de Paris SA membre du réseau juridique s'engage à observer. Il est en particulier stipulé que le juriste, pour remplir sa mission, doit connaître « la cartographie des risques juridiques et les exigences fixées par l'entreprise et le Groupe en matière de conformité réglementaire et de contrôle interne ».

LES RESSOURCES HUMAINES

La politique des ressources humaines doit permettre à l'entreprise d'atteindre ses objectifs en développant son efficacité collective et individuelle et sa responsabilité sociétale, tout en maintenant des rapports sociaux équilibrés, indispensables à la conduite de ses projets.

La politique RH s'articule, dans le respect des engagements RSE de l'entreprise, autour de quatre grands thèmes : l'emploi, le développement managérial, les rémunérations, la santé et la sécurité au travail.

La qualité et la compétence des femmes et des hommes sont des facteurs essentiels pour la maîtrise des risques, le développement et la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne. Afin d'assurer une bonne adéquation des compétences des personnels aux besoins d'Aéroports de Paris, la politique de l'emploi a pour ambition d'anticiper et de piloter les évolutions des métiers et de l'emploi et d'aider les salariés à s'adapter à ces évolutions, en s'appuyant notamment sur le levier majeur que constitue la formation. Dans ce cadre, la Direction des ressources humaines est particulièrement attentive à l'établissement de plans de succession sur les postes identifiés comme des postes clés. En matière de responsabilité sociétale, les leviers d'action de la politique de l'emploi d'Aéroports de Paris s'appuient sur les objectifs et les dispositions des accords collectifs – égalité professionnelle femmes-hommes, emploi des personnes handicapées, emploi et maintien dans l'emploi des seniors – et des dispositifs sur l'emploi des jeunes des quartiers prioritaires.

Les bases d'une politique de développement managérial à l'attention des managers d'équipe ou de projet ont été posées en 2012. L'enjeu est de favoriser le développement professionnel et d'améliorer la performance de l'entreprise, dans le respect de l'équilibre social.

La politique de rémunération est structurée par le statut du personnel d'Aéroports de Paris. Les règles de rémunération sont complétées par les accords salariaux, les accords portant sur l'intéressement et la participation et par les dispositifs d'épargne salariale.

La politique de santé et sécurité au travail d'Aéroports de Paris est attentive à la prévention des risques professionnels, et plus particulièrement des risques psychosociaux, ainsi qu'à la pénibilité au travail.

La mise en œuvre et le suivi de la politique des ressources humaines au sein d'Aéroports de Paris s'appuient particulièrement sur le réseau RRH des directions. Au niveau du Groupe, la Directrice des ressources humaines de la maison mère organise trimestriellement une réunion avec ses homologues dans les quatre filiales détenues à 100 %.

Concernant la gestion des salariés à l'international, la Direction des ressources humaines et la Direction de la sûreté et du management des risques travaillent de concert. Les travaux menés par la Direction des ressources humaines dans son domaine avec les quatre filiales font l'objet d'un reporting semestriel sous la forme d'un « rapport social RH Groupe ». La Direction de la sûreté et du management des risques pour sa part conçoit et pilote de façon proactive le dispositif de protection des expatriés et des missionnaires du Groupe à l'international. Pour conforter les échanges et l'information, un séminaire réunissant les expatriés est organisé tous les ans, un site dédié est mis à disposition de tous les salariés sur l'Intranet de l'entreprise et des formations de sensibilisation à la sécurité à l'international sont régulièrement dispensées.

LE DOMAINE DES ACHATS

La Direction des achats a pour objectifs principaux d'assurer la maîtrise des dépenses tout en garantissant l'excellence du niveau de service pour les clients d'Aéroports de Paris, et de réduire les coûts d'achats pour contribuer à une amélioration du coût total d'exploitation des différentes activités.

La politique achats définie par la Direction des achats en 2012 s'inscrit dans cette perspective. Elle se décline autour des trois axes majeurs que sont la qualité au meilleur prix et dans les meilleurs délais, la relation fournisseurs et les achats durables.

L'entreprise s'est fixée comme ambition d'optimiser le processus achats afin de maîtriser les risques de fraude et de surcoût, de contribuer à la performance collective par la réduction des délais de traitement, de sécuriser les appels d'offres et la rédaction des marchés, et de favoriser les synergies au sein du Groupe.

Elle s'appuie notamment pour cela sur la dématérialisation des documents qui accompagnent la passation des marchés, sur la signature électronique, sur la dématérialisation de la publication de la totalité des consultations, et sur un outil de création automatique de marchés s'appuyant sur un fonds d'une centaine de trames standard.

Le mode de passation des contrats et marchés est régi par les règles de la commande publique applicables à Aéroports de Paris conformément à la directive 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. Ces règles sont décrites dans le RGM – Règlement Général des Marchés.

La Direction des achats, assistée des juristes de l'entreprise, exerce un contrôle a priori de la régularité des marchés signés par Aéroports de Paris,

qui est complété par des contrôles a posteriori effectués par la direction juridique et des assurances.

Afin de clarifier et harmoniser dans l'entreprise les pratiques et niveaux de service entre la fonction achats et les prescripteurs, des conventions de service sont contractées et revues chaque année entre la Direction des achats et les vingt unités opérationnelles les plus significatives, permettant ainsi de couvrir plus de 95 % de l'activité achats. Les indicateurs qui figurent dans ces conventions, élaborés en collaboration avec les unités opérationnelles, sont intégrés dans les tableaux de bord mensuels de la Direction des achats.

En matière de RSE, les engagements d'Aéroports de Paris impliquant également des parties prenantes autres que ses propres salariés, la Direction des achats, en association avec la Direction des ressources humaines, déploie des dispositifs permettant de promouvoir et de s'assurer du respect de ces mêmes engagements par les fournisseurs et les sous-traitants.

La commission consultative des marchés (CCM) examine et donne un avis sur les projets de marchés dont le montant est supérieur à un seuil fixé par le Président-Directeur général et vérifie la conformité des procédures de passation des marchés aux lois et règlements applicables à Aéroports de Paris. En outre, elle est informée :

- annuellement des marchés passés en application des accords-cadres qui ont été présentés à son examen ;
- des avenants qui ont pour effet d'augmenter le montant du marché au-delà du seuil d'examen ;
- des avenants qui ont pour effet d'augmenter de plus de 10 %, le montant prévu au marché initial et/ou d'allonger la durée d'un marché présenté à la CCM.

LES SYSTÈMES D'INFORMATION ET LEUR SÉCURITÉ

La Direction des systèmes d'information (DSI) est une direction à la fois fonctionnelle et opérationnelle qui a été créée le 2 janvier 2012 en intégrant les assistances à maîtrise d'ouvrage des directions fonctionnelles (sur le périmètre de l'informatique de gestion) et toutes les fonctions de l'ex-Direction de l'informatique et des télécommunications.

La DSI a pour mission de construire, exploiter, entretenir, assurer la cohérence et la pérennité des systèmes d'information (SI de Gestion, SI Aéroportuaire et SI Industriel en ce qui concerne sa stratégie) afin de garantir l'adéquation de ceux-ci avec les besoins de chaque entité du groupe Aéroports de Paris.

La DSI a notamment en charge les orientations en termes d'infrastructures techniques et applicatives des systèmes d'information de gestion et d'information aéroportuaire et est garante de leur architecture globale, de leur cohérence d'ensemble ainsi que de leur robustesse. Les systèmes d'information industriels relèvent d'un point de vue opérationnel des directions d'aéroport et les filiales ont la responsabilité de leurs propres SI.

En plus de son rôle d'éditeur de solutions du SI, d'exploitant informatique et de maître d'ouvrage délégué sur le domaine télécom, la DSI joue aussi celui d'intégrateur pour satisfaire les besoins des différentes entités d'Aéroports de Paris, en s'appuyant sur ses compétences propres, celles de la filiale Hub télécom, voire de compétences externes si nécessaire.

L'organisation autour des SI s'appuie sur les « bonnes pratiques » du management du système d'information ITIL (*Information Technology Infrastructure Library* pour « Bibliothèque pour l'infrastructure des technologies de l'information »), partagées progressivement par l'ensemble des parties prenantes. ITIL est un référentiel très large qui permet d'organiser un système d'information, d'améliorer son efficacité, d'en réduire les risques et d'augmenter la qualité des services informatiques fournis.

Dans une démarche de progrès qui lui est propre, la DSI a renouvelé la certification ISO 9001:2008 en avril 2012 pour la conception, la réalisation et l'opération de ses systèmes informatiques et de télécommunication. Cependant, la DSI a demandé en octobre 2012 la suspension de sa certification afin de permettre la transformation de son système de management de la qualité dans le cadre de ses travaux s'appuyant fortement sur ITIL v3.

Le pilotage de la sécurité des SI est sous la responsabilité de la Direction de la sûreté et du management des risques qui élabore la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI), assure le support à sa mise en œuvre et définit un dispositif d'évaluation de la maîtrise des risques. Une politique de sécurité des SI fixant des « règles d'usage » et un Code de bonne conduite pour la sécurité de l'information d'Aéroports de Paris, annexé au règlement intérieur de la Société, précisent les dispositions que chaque salarié d'Aéroports de Paris doit respecter dès lors qu'il utilise une ressource informatique.

La sécurité opérationnelle et la mise en œuvre de systèmes transverses améliorant la sécurité des SI relèvent des directions d'aéroport et des filiales pour ce qui les concerne. La DSI assure pour sa part la sécurité informatique des SI d'information de gestion et aéroportuaire.

LA SÛRETÉ

La Direction de la sûreté et du management des risques inscrit son action dans le cadre de textes réglementaires qui précisent les rôles et responsabilités respectifs de chaque opérateur présent sur les aéroports ou contribuant au transport aérien.

Pour Aéroports de Paris, elle conçoit et propose la politique de sûreté, définit les conditions de sa mise en œuvre et en coordonne le déploiement au sein du Groupe. Elle joue le rôle central d'analyse et de diffusion des obligations réglementaires auprès des directions d'aéroport et veille à la cohérence entre elles des procédures locales propres à chaque plate-forme.

La réglementation qui régit le domaine de la sûreté est déclinée localement, pour les aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en programmes de sûreté. Les règles et procédures cadres de ces programmes de sûreté, et des programmes d'assurance qualité qui y sont intégrés, sont fixées par la Direction de la sûreté et du management des risques. Cette dernière valide les dispositions des programmes de sûreté avant que les Directeurs des aéroports les soumettent à l'approbation des préfets. En dernier lieu, sous l'autorité du Préfet territorialement compétent, la police aux frontières, la gendarmerie des transports aériens, l'administration des douanes et la Direction générale de l'aviation civile exercent un contrôle strict du respect des prescriptions réglementaires sur les plates-formes.

La Direction de la sûreté et du management des risques veille à la bonne application de la réglementation et en assure le suivi au travers des remontées d'informations des systèmes de management mis en place par les Directions d'aéroport et des audits de préparation aux inspections de l'Union européenne et de la DGAC le cas échéant.

Elle est présente aux revues de performance des unités opérationnelles afin de s'assurer de la prise en compte des préconisations qu'elle émet.

Elle suit par ailleurs de manière précise, au cours d'une revue de performance annuelle, l'état d'avancement des investissements liés à des mises en conformité réglementaire.

Elle élabore les éléments relatifs à la sûreté qui sont intégrés par la Direction du contrôle de gestion au tableau de bord mensuel présenté au Comex.

L'action de la Direction de la sûreté et du management des risques s'appuie sur le réseau sûreté dont elle assure l'animation ; ce réseau contribue à la standardisation et au partage des pratiques au sein du Groupe.

Dans le cadre de la gestion de la taxe d'aéroport, la Direction de la sûreté et du management des risques valide les conditions d'éligibilité des dépenses d'investissement et d'exploitation présentées par les directions, en accord avec la Direction des opérations financières et des participations. À cette fin, elle traduit les instructions énoncées dans le guide établi par la DGAC en consignes internes, opératoires, à destination des unités opérationnelles, et plus particulièrement les responsables sûreté et les contrôleurs de gestion, afin que les coûts à imputer sur la taxe d'aéroport soient correctement comptabilisés. Elle est responsable de la présentation des résultats financiers à la DGAC deux fois par an.

LA SÉCURITÉ

Le domaine de la sécurité recouvre la sécurité relative aux aéronefs, dite aéroportuaire, et la protection des personnes et des installations.

La sécurité aéroportuaire porte sur les dispositions de nature à assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaire nécessaires à la circulation des aéronefs. Ces dispositions doivent intégrer notamment les normes relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) et celles relatives à la prévention du péril animalier.

En sa qualité d'exploitant d'aéroport soumis à des obligations réglementaires et exerçant des missions de service public, la société Aéroports de Paris est soumise à l'obligation de faire approuver par les services compétents de l'État les procédures mises en œuvre en matière de sécurité aéroportuaire (manuel d'aérodrome et SGS – Système de Gestion de la Sécurité).

La DGAC contrôle et surveille systématiquement l'ensemble des activités dans ce domaine, notamment toute évolution significative des infrastructures et des procédures opérationnelles, et délivre un certificat de sécurité aéroportuaire à tout exploitant d'aérodrome démontrant que les dispositions mentionnées ci-dessus ont été prises. Les directions d'aéroport mettent en place les dispositifs pour s'assurer de l'obtention et du maintien du certificat de sécurité aéroportuaire.

En matière de protection des personnes et des installations, les politiques de prévention prises en réponse aux mesures et réglementations établies par l'État sont définies par la Direction de la sûreté et du management des risques, qui s'assure de leur mise en œuvre au niveau des directions de l'entreprise. Il s'agit notamment des mesures relatives au plan Vigipirate, aux obligations en matière de Défense, au statut d'OIV (Opérateur d'importance vitale), aux mesures de prévention incendie dans les ERP (Établissements Recevant du Public), de la protection sanitaire (plan Pandémie)... Dans le cadre du statut d'OIV, les Plans Particuliers de Protection (PPP) établis en application du Plan de Sécurité Opérateur (PSO) sont mis en œuvre par les différentes entités concernées de l'entreprise.

Pour leur part, les directions d'aéroport et la Direction de l'immobilier sont chargées d'assurer la sécurité du patrimoine et des bâtiments placés sous leur responsabilité et des personnes qu'ils abritent. Elles s'assurent à ce titre du respect des obligations incombant au propriétaire (mises aux normes et mesures liées notamment au développement durable).

Enfin, concourant à la fois à la protection des aéronefs et des personnes, les Pôles de Viabilité Hivernale (PVH) mis en place sur chacun des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget concentrent toutes les activités et les moyens dédiés à la neige et au dégivrage, définissent les règles, procédures et modes opératoires dans ces domaines. Ils couvrent les activités côté piste (routes, voies de circulation avions, pistes, aires de dégivrage...) et le réseau routier côté zone publique (routes et parcs de stationnement).

LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT AÉROPORTUAIRE ET L'IMMOBILIER

Dans le cadre de la politique générale d'aménagement et de développement des plates-formes :

- la Direction de la stratégie s'assure sur le moyen et le long termes de l'adéquation entre le trafic et les capacités des installations terminales ;
- la Direction de l'immobilier définit et propose la politique immobilière aéroportuaire et de diversification (hors terminaux passagers et bâtiments associés) ;
- le pôle aménagement et développement définit et propose, au travers de plans de masse et de schémas d'évolution à long terme, une politique d'aménagement des plates-formes qui permette une conduite équilibrée des politiques sectorielles (capacité aéronautique, immobilière, transport, environnement) et l'intégration des préoccupations du développement durable et de la responsabilité sociétale.

Dans ce contexte, les fonctions relevant de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre sont séparées et assurées :

- pour la maîtrise d'ouvrage : par les trois directions d'aéroport et la Direction de l'immobilier d'une part, et par la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée, qui vient en assistance aux maîtres d'ouvrage, d'autre part ;
- pour la maîtrise d'œuvre : par la Direction de l'ingénierie et de l'architecture.

La séparation des rôles et responsabilités permet d'organiser une relation structurée du type donneur d'ordre/pilote à même de garantir l'atteinte des objectifs définis par la maîtrise d'ouvrage en termes de délais, coûts et qualité. Cette relation se traduit, entre le maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage délégué, par une lettre de cadrage (étude de la rentabilité du projet), confirmée par une lettre de mission (lancement de la construction de l'ouvrage). Les relations entre la maîtrise d'ouvrage déléguée et la maîtrise d'œuvre sont quant à elles régies par une convention de maîtrise d'œuvre qui fait l'objet d'un suivi de projet régulier.

En 2012, la Direction de la maîtrise d'ouvrage déléguée s'est dotée d'un pôle dédié destiné à renforcer le management des projets en amont, en appui des directions des maîtres d'ouvrage. La Direction de l'ingénierie et de l'architecture, pour sa part, afin d'assurer la maîtrise de la mise en exploitation de nouvelles installations aéroportuaires, a créé une unité dédiée qui travaille en étroite collaboration avec les équipes d'exploitation.

En outre, un nouvel outil partagé entre la maîtrise d'ouvrage déléguée et la maîtrise d'œuvre permet de renforcer le pilotage et le suivi des projets sur le plan des délais et des coûts.

Concernant les aménagements immobiliers situés sur son périmètre d'intervention, la Direction de l'immobilier a pour mission de valoriser et densifier les actifs de l'entreprise. La direction de l'aéroport Paris-

Le Bourget et des aéroports d'aviation générale dispose toutefois d'une compétence propre, dans son périmètre géographique, pour développer une politique de valorisation des actifs. Ces directions conçoivent, pour ce qui les concerne, le plan de développement immobilier d'Aéroports de Paris.

L'efficacité du pilotage des projets d'aménagement repose notamment sur un ensemble de comités présidés par le Président-Directeur général : le comité d'approbation des investissements (CAI) qui examine systématiquement les projets d'investissement d'un montant supérieur à 2 millions d'euros ; le comité de suivi des projets structurants (CSPS) qui examine les projets que le CAI juge structurants ou spécifiques ; enfin, le comité immobilier qui a pour objet de présenter, orienter et arbitrer les questions essentielles de politique et de développement immobilier, d'examiner les projets significatifs relevant de la responsabilité de la Direction de l'immobilier, de procéder aux arbitrages nécessaires quel que soit le montant d'investissement incombant à Aéroports de Paris et d'instruire les décisions d'opportunités pour les projets d'investissement supérieurs à 2 millions d'euros.

3.6.2 Les systèmes de management, support au dispositif de contrôle interne opérationnel

Dans leurs activités opérationnelles, non transversales, les directions inscrivent leur action dans des démarches de systèmes de management qui attestent de la formalisation des pratiques professionnelles, de l'analyse et de la maîtrise des enjeux liés aux normes concernées, de la conformité à la réglementation, et de l'inscription de tous les personnels dans la démarche d'amélioration continue.

Les systèmes de management font le plus souvent l'objet d'une démarche de certification qui se traduit à ce jour par quatre certifications ISO 9001 (système de management de la qualité), une certification OHSAS 18001 (système de management de la santé et de la sécurité au travail), quatre certifications ISO 14001 (système de management environnemental), une certification IFACI (Institut français de l'audit et du contrôle internes) portant sur le RPAI, référentiel professionnel de l'audit interne, et une accréditation ISO 17025 (essais en laboratoire).

Le pôle support aux certifications de la Direction de l'audit et du contrôle interne assiste les unités du Groupe dans leurs démarches de mise en conformité avec les différents référentiels de management retenus et contribue ainsi à une meilleure maîtrise opérationnelle des entités.

L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Les activités opérationnelles au cœur du fonctionnement aéroportuaire relèvent des directions d'aéroport qui s'appuient principalement sur des référentiels externes et internes spécifiques à leurs activités. Les actions qu'elles engagent relèvent :

- des obligations réglementaires de l'entreprise, déterminées par le Code de l'aviation civile et par le cahier des charges de la société Aéroports de Paris (annexe 1 du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005) pour ce qui concerne :
 - l'environnement, couvert par la norme ISO 14001,
 - la sûreté, du transport aérien, qui fait l'objet de programmes de sûreté soumis à l'approbation des services de l'État,
 - la sécurité aéroportuaire, pour laquelle sont délivrés des certificats de sécurité aéroportuaire par le ministre chargé de l'aviation civile (cf. art. L. 6331-3 du Code des transports) ;

- et de démarches de progrès qui leur sont propres pour ce qui concerne :
 - la qualité, couverte par la norme ISO 9001,
 - la santé et la sécurité au travail, couvertes par la norme BS-OHSAS 18001.

Les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly organisent chacun leur démarche d'amélioration continue dans le cadre d'un SMI – Système de Management Intégré – qui comprend les exigences, les normes et les référentiels réglementaires ou spécifiques relatifs aux cinq thèmes cités ci-dessus. Les MMI – Manuel de Management Intégré – présentent l'organisation, les objectifs et les engagements de chacun des deux aéroports ainsi que les dispositions managériales et méthodologiques à respecter pour qu'ils assurent leurs missions. Une politique générale SMI officialisant cette démarche a été signée par chacun des directeurs des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

En 2012, pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, l'audit de suivi de la certification du SMI délivrée en avril 2011 et portant sur les thèmes de la qualité, de la santé et sécurité au travail et de l'environnement, a confirmé le certificat, valable jusqu'en avril 2014.

L'aéroport Paris-Orly, inscrit dans la même démarche d'amélioration continue, a engagé le processus de certification.

L'aéroport Paris-Le Bourget, quant à lui, met en œuvre des processus s'inspirant des principes du SMI.

En matière environnementale, les audits de suivi des certifications ISO 14001 conduits en avril 2012 pour les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget et en octobre pour Paris-Orly ont conclu au maintien des certificats. Pour l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, l'audit de renouvellement de la certification ISO 14001 obtenue en juin 2009 s'est déroulé avec succès en avril 2012.

Pour sa part, la Direction de l'immobilier décline localement le système de management environnemental et s'intègre dans le périmètre des certifications attribuées aux aéroports.

En matière de sûreté, les programmes de sûreté, incluant les programmes d'assurance qualité, des aéroports Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Le Bourget ont été approuvés par les préfets territorialement compétents respectivement en mars 2008, en avril 2009 et en juin 2012 pour une durée de cinq ans chacun.

Dans le cadre de la certification des SMI, la qualité de l'activité sûreté des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly est intégrée dans le périmètre soumis à la certification ISO 9001.

Les aérodromes d'aviation générale sont classés en fonction de leur sensibilité sûreté ; un référent sûreté a été nommé fin 2010 pour l'ensemble de ces aérodromes.

En matière de sécurité aéroportuaire, les certificats de sécurité aéroportuaire délivrés aux directions d'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly par le ministre chargé de l'aviation civile en 2006, complétés en 2008 par la reconnaissance du bon fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire (SGS), ont été renouvelés en décembre 2011 pour une durée de cinq ans.

La direction de Paris-Le Bourget prépare l'obtention du certificat de sécurité aéroportuaire pour l'aéroport du Bourget ; à cette fin, la présentation à la DGAC des orientations retenues et du manuel d'aérodrome a été effectuée en juin 2012, et l'audit de conformité a été conduit en décembre 2012.

L'ACTIVITÉ IMMOBILIÈRE

La Direction de l'immobilier a mis en place en 2012 un SMO – Système de Management Opérationnel – pour la gestion opérationnelle de ses activités de commercialisation et de gestion immobilière du patrimoine sous sa responsabilité, sur les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

3.6.3 Le dispositif et les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière couvrent les processus de pilotage de l'organisation comptable et financière et d'alimentation des données comptables. Elles relèvent de la Direction des opérations financières et des participations, de la Direction des comptabilités et de la Direction du contrôle de gestion, qui appartiennent au pôle finances et administration.

Depuis début 2012, la Direction du contrôle de gestion conduit, en coordination avec les Directions des comptabilités et des achats, un projet de simplification et de sécurisation des processus de gestion et des processus de contrôle associés. Il porte sur les achats/approvisionnements, l'administration des ventes, et la comptabilité/contrôle de gestion ; son périmètre couvre Aéroports de Paris SA et les filiales.

PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

Organisation

La Direction des opérations financières et des participations définit la politique du Groupe sur le plan financier et fiscal et met en œuvre des stratégies maximisant la création de valeur de l'entreprise. Outre la gestion de la dette et de la trésorerie, le suivi des investissements, la définition des équilibres financiers et la communication financière, elle est garante de l'exécution du CRE – proposition d'évolution des tarifs des principales redevances aéroportuaires notamment – et est en charge du pilotage Groupe et du suivi des filiales.

La Direction des comptabilités met à la disposition des différents organes de la société des informations comptables et financières leur permettant de piloter leurs performances dans le cadre de la stratégie de l'entreprise. Elle a la responsabilité de la production des comptes sociaux et consolidés en conformité avec les normes comptables françaises et internationales en vigueur ainsi que de la mise en place de procédures comptables fiables.

La Direction du contrôle de gestion fournit à la Direction générale et aux différentes directions, des informations et des analyses financières leur permettant de piloter leur performance. Elle contribue à la fixation et au suivi d'objectifs financiers et à la détermination d'éventuelles actions correctrices en vue d'assurer la pérennité économique du Groupe. Elle s'appuie sur une filière contrôle de gestion qu'elle anime.

Normes comptables

Le livre des procédures comptables regroupe principalement la présentation de la fonction comptable, les grands principes comptables ainsi que l'intégralité des notes et procédures comptables applicables à l'entreprise. Ces dernières sont revues régulièrement et actualisées en cas de modifications structurantes. Les facteurs de risques et les éléments de maîtrise mis en place y sont toujours intégrés.

Systèmes d'information

Les dispositifs et procédures s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels SAP pour les comptabilités générale et analytique, SAP BFC pour la consolidation et le reporting, et Hyperion Interactive Reporting pour la rédaction des tableaux de bord.

Depuis 2012, le pôle SI gestion finances de la Direction des systèmes d'information assure, pour les directions concernées du pôle finances et administration, l'expertise fonctionnelle, l'administration et le support des systèmes d'information comptables et financiers, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des projets informatiques dans ce domaine. Ces missions, auparavant du ressort du pôle SI de la Direction des comptabilités, ont été transférées à la Direction des systèmes d'information lors de sa constitution début 2012.

Outils de pilotage

La Direction du contrôle de gestion produit tous les mois, en s'appuyant notamment sur les notes d'analyse établies par les entités, un tableau de bord destiné au Comex. Il intègre les comptes mensuels consolidés du Groupe ainsi que l'information sectorielle comparable à l'information comptable établie conformément à la norme IFRS 8.

Elle conçoit le processus de déclinaison du plan stratégique en plans opérationnels et budgets, ainsi que le dispositif de revues de performance annuelles ou biennuelles. Elle prépare les notes de cadrage annuelles envoyées par le Président-Directeur général aux directions et filiales pour l'établissement des plans opérationnels.

Elle pilote son référentiel de gestion analytique et le transcrit dans les schémas de gestion de SAP/CO ; elle produit les documents analytiques souhaités selon les axes et segments définis par l'entreprise et les communique au Comex et aux directions concernées. Ces éléments font l'objet d'une revue analytique semestrielle dont les résultats sont communiqués aux Commissaires aux comptes et à la Direction des opérations financières et des participations.

PROCESSUS CONCOURANT À L'ÉLABORATION DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

Processus opérationnels d'alimentation des comptes

L'ensemble des processus alimentant les comptes, notamment les ventes, les achats, la gestion des immobilisations et de la trésorerie font l'objet de procédures spécifiques, de suivis, de règles de validation, d'autorisation et de comptabilisation.

Clôture des comptes, consolidation et informations de gestion

Le processus de clôture des comptes sociaux et consolidés est encadré par des instructions figurant dans le livre des procédures comptables et le manuel de consolidation. Il repose sur un calendrier détaillé, diffusé à toutes les sociétés du périmètre consolidé de façon à assurer le respect des délais et la cohérence de la préparation des états financiers, avec toute la qualité attendue.

En appui de la direction des comptabilités, la filière des contrôleurs de gestion contribue au processus de clôture des comptes dans le cadre d'un contrôle de cohérence des données.

De plus, les responsables des unités opérationnelles, de certaines unités fonctionnelles et des sociétés consolidées s'engagent, par la signature d'une lettre d'affirmation, sur l'exactitude des informations comptables communiquées.

Communication financière

En tant qu'émetteur de l'information réglementée, la Direction des opérations financières et des participations exerce une maîtrise de l'élaboration et de la diffusion des messages à caractère financier. Elle est chargée de valider, avec la Direction juridique et des assurances, les projets de communication contenant une « information sensible », c'est-à-dire une information financière ou juridique, ou ayant des implications financières ou juridiques, une indication chiffrée et/ou une information susceptible d'avoir une influence sur le cours de bourse d'Aéroports de Paris.

Deux procédures, portant l'une sur la communication du groupe Aéroports de Paris et l'autre sur la communication financière du Groupe, visent à garantir la fiabilité de l'information, notamment financière, et à s'assurer du respect par le Groupe de ses obligations dans ce domaine.

Un calendrier annuel des principales obligations périodiques du Groupe en matière de communication comptable, financière et vis-à-vis des actionnaires, est établi par la Direction juridique et des assurances et diffusé en interne.

3.7 La surveillance périodique du dispositif

La surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques, permettant son amélioration continue, est assurée par l'audit interne au sein de la Direction de l'audit et du contrôle interne et par des structures externes telles que les Commissaires aux comptes et d'autres organismes relevant, notamment, des services de l'État.

3.7.1 La Direction de l'audit et du contrôle interne

La Direction de l'audit et du contrôle interne a pour objectif de donner à l'entreprise et au Groupe une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise de ses opérations, leur conformité aux lois et règlements et aux procédures internes mises en place, le respect des orientations stratégiques et des instructions de la Direction générale et la fiabilité des informations financières. Dans le cadre de sa mission d'évaluation de la qualité du contrôle interne du Groupe, elle s'assure que les risques significatifs (opérationnels, financiers, de conformité) sont pris en compte de manière appropriée et que toutes les conditions sont réunies pour sécuriser, fiabiliser, développer l'activité du Groupe. Dans cette perspective, elle entretient des relations étroites avec la Direction de la sûreté et du management des risques.

La Direction de l'audit et du contrôle interne est rattachée hiérarchiquement à la Direction générale et rend compte au comité d'audit, auquel la Directrice de l'audit interne a attesté de son indépendance le 20 février 2012. En outre, la direction est en relation avec les Commissaires aux comptes qu'elle rencontre régulièrement.

Pour ses activités d'audit interne, la Direction a pour vocation d'intervenir dans tous les domaines d'activité de l'entreprise et de ses filiales. Elle met en œuvre le programme d'audit annuel validé par le Comex et présenté au comité d'audit. Adhérente de l'IFACI (Institut français de l'audit et du contrôle internes), elle applique les normes internationales de la profession.

La mission, les pouvoirs et les responsabilités de l'audit interne sont définis dans la charte de l'audit interne du Groupe, à laquelle est annexé un Code de déontologie de l'auditeur. La charte a été actualisée en juillet 2012 afin d'intégrer les évolutions de la démarche – renforcement des interactions entre missions d'audit, management des risques et contrôle interne – ainsi que la création du réseau des coordinateurs ARC.

En matière d'audit, la certification IFACI obtenue en 2008 a été renouvelée en 2011 sans aucune non-conformité ; l'audit de suivi

intervenue en novembre 2012 a confirmé la certification, les observations méthodologiques émises en 2011 ayant été traitées pour la plupart.

La Direction rend compte du suivi des plans d'action issus des recommandations des audits au Comex de façon semestrielle et au comité d'audit de façon annuelle.

S'inscrivant dans une démarche qualité, la Direction de l'audit et du contrôle interne adresse aux responsables des entités auditées un questionnaire d'évaluation des missions d'audit afin de déceler des pistes d'amélioration de son activité.

3.7.2 Les structures externes de contrôle

Il s'agit en premier lieu des Commissaires aux comptes titulaires nommés par l'assemblée générale du 28 mai 2009 : le cabinet Ernst & Young et Autres et le cabinet KPMG SA.

Par ailleurs, Aéroports de Paris est soumis à des contrôles spécifiques en raison de son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'État. Ainsi, la Cour des comptes, la Commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat, le Contrôle général économique et financier, le Conseil général de l'environnement et du développement durable, notamment, exercent une surveillance dans les domaines financier, de gestion et de contrôle interne.

L'entreprise est également soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la Direction générale de l'aviation civile et la Commission européenne dans le cadre de la conformité à la réglementation, 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, mentionnées dans le rapport de gestion 2012 – chapitre 3 – Risques et gestion des risques.



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

Aux Actionnaires

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre Société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Il appartient au Président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la Société et donnant les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière ; et
- d'attester que le rapport comporte les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la Société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Autres informations

Nous attestons que le rapport du Président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense, le 18 mars 2013

Les Commissaires aux comptes

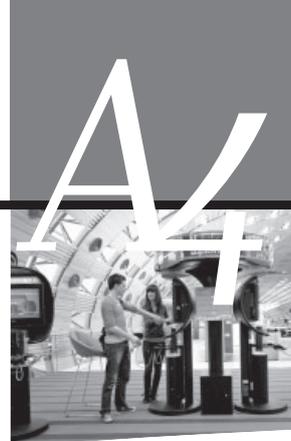
KPMG Audit
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ERNST & YOUNG et Autres

Jacques Pierres
Associé

RAPPORT FINANCIER ANNUEL



Le présent document de référence inclut le rapport financier annuel mentionné établi en application des articles L. 451-1-2 du Code monétaire et financier et 222-3 du Règlement général de l'AMF.

Les documents mentionnés à l'article 222-3 du règlement précité et les rubriques correspondantes du présent document de référence sont précisés ci-après.

Comptes sociaux annuels d'Aéroports de Paris : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Comptes consolidés du groupe Aéroports de Paris : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Rapport de gestion :

- analyse de la situation financière et du résultat : voir chapitres 9 et 10 du présent document de référence ;
- indications sur l'utilisation des instruments financiers par l'entreprise : voir les notes 4.12, 4.13, 5, 31 et 32 des comptes consolidés et la note 2.10 des comptes sociaux ;
- description des principaux risques et incertitudes : voir chapitre 4 du présent document de référence ;
- éléments susceptibles d'avoir une influence sensible en cas d'offre publique : voir sections des chapitres 14 (« Conseil d'administration », 15 (« Rémunération des mandataires sociaux », 16 (« Fonctionnement des organes d'administration de direction »), 18 (« Actionnariat de la Société » et « Changement de contrôle de la Société »), 21 (« Informations concernant le capital social » et « Dispositions statutaires ») du présent document de référence.

Déclaration des personnes physiques qui assument la responsabilité du rapport financier annuel : voir chapitre 1 du présent document de référence.

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels : voir chapitre 20 du présent document de référence.

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés : voir chapitre 20 du présent document de référence.

