



Le nouveau cadre de régulation 2011-2015

Avertissement

Des déclarations prospectives figurent dans cette présentation. Ces déclarations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par Aéroports de Paris. Elles comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Aéroports de Paris. Ces données, hypothèses et estimations sont sujettes à des risques (dont ceux décrits dans le document de référence déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 22 mars 2010 sous le numéro R. 10-0135 et modifié par le rectificatif du document de référence déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 29 mars 2010 sous le numéro D. 010-0135-R01) et des incertitudes qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Aéroports de Paris et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations.

ADP est bien positionné pour faire face à la concurrence

Des atouts de 1^{er} plan

Une localisation privilégiée

- Paris : 1^{ère} destination touristique mondiale
- Peu de concurrence dans un rayon de 200km

Un cadre réglementaire stable et incitatif

Du potentiel de création de valeur

- Des actifs aéronautiques de 1^{er} plan
 - Capacités pistes et terminales
 - Le hub le plus puissant d'Europe
- Commerces
- Immobilier

Des enjeux forts

Capter la reprise attendue du trafic et faire face à la concurrence

- Politique tarifaire attractive
- Amélioration significative de la qualité de services

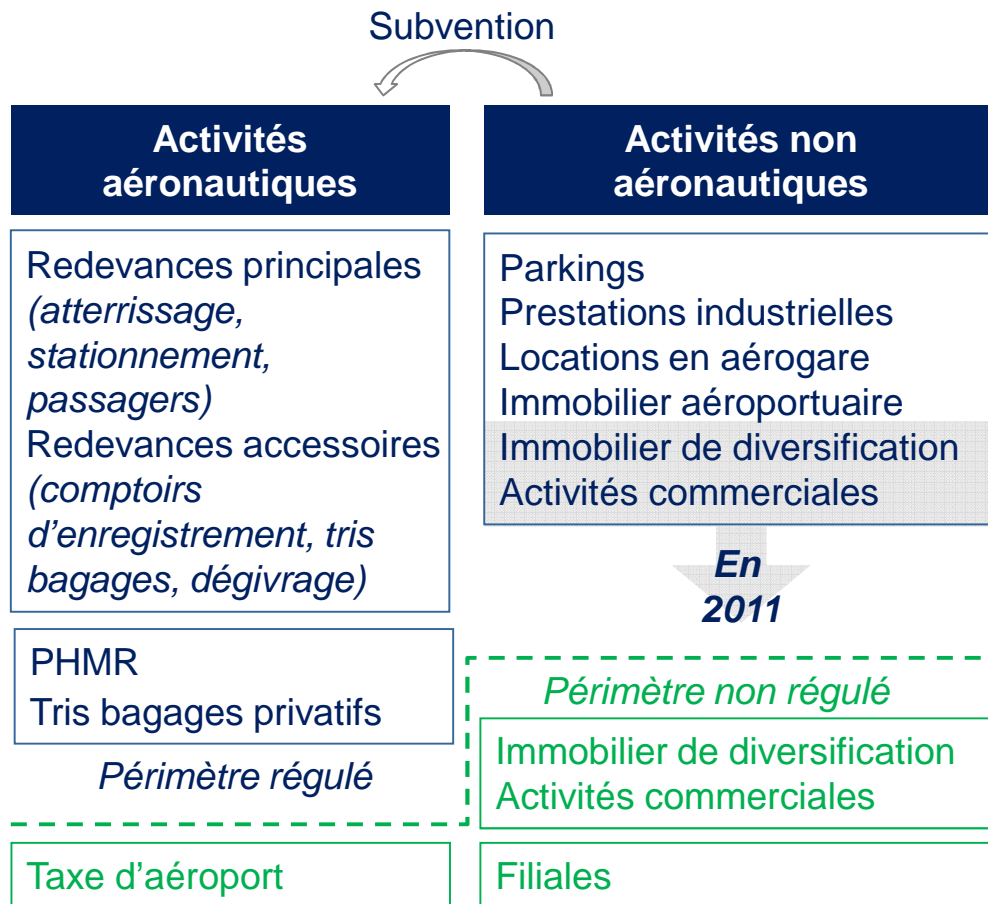
Améliorer la rentabilité du périmètre régulé

- Développement du trafic
- Efforts de productivité

Poursuivre le développement des activités commerciales et immobilières

Une évolution périmètre de régulation créatrice de valeur sur le long terme

Une évolution incitative du périmètre de régulation



Les grands équilibres

Sortie des activités commerciales et de l'immobilier de diversification

- Activités les plus rentables
- Baisse mécanique de la rentabilité du périmètre régulé

Engagement de restaurer progressivement la rentabilité du périmètre régulé

- Un CRE 2 de transition du point de vue des actifs régulés : rentabilité en ligne avec le WACC en moyenne sur le CRE 3

Engagement d'amélioration de la qualité de service

- Compatible avec l'objectif de stabilisation des coûts par passager⁽¹⁾

1) Coûts du périmètre régulé par passager en € courants, hors amortissements et impôts et taxes

Orientations stratégiques du CRE 2011-2015

Principales dispositions du contrat signé le 23 juillet 2010

- 1,8 Md€⁽¹⁾ d'investissements sur le périmètre régulé principalement dédiés à l'amélioration des terminaux les plus anciens
- Une modération tarifaire : inflation + 1,38% en moyenne par an
- Un objectif d'amélioration significative de la qualité de service

Perspectives de trafic

- Hypothèse d'une croissance annuelle moyenne du trafic de 3,2% sur 2010-2015, avec une reprise progressive ⁽²⁾
- Un mécanisme d'ajustement lié au trafic revu en profondeur pour être moins volatile et moins contra-cyclique

10 indicateurs liés à la qualité de service

- 3 catégories d'indicateurs avec un poids renforcé des indicateurs de satisfaction client
- Impact de +/- 0,1% par indicateur sur le plafond d'évolution des redevances

1) € 2010, hors investissements financiers. Le programme prévisionnel d'investissements de la société Aéroports de Paris s'élève à 2,4 Md€

2) 0% en 2010, +2,0% en 2011, +2,4% en 2012 et +3,9% en 2013, 2014 et 2015

Une politique tarifaire attractive pour renforcer la compétitivité des plates-formes

Une évolution modérée des tarifs au cours du CRE 2

- 1,38% en moyenne par an (au-delà de l'IPC⁽¹⁾)
- Évolution des tarifs des redevances :

2011	2012	2013	2014	2015
IPC + 0,0%	IPC + 1,0%	IPC + 1,5%	IPC + 2,2%	IPC + 2,2%

Une stratégie réalisable grâce à :

- La baisse des investissements :
 - Les investissements majeurs de capacité ont déjà été réalisés au cours du CRE1
 - Les besoins en investissements seront plus modérés sur le CRE2 :
~ -20% vs CRE 1⁽²⁾
- Des efforts de productivité

Une stratégie incitative au développement du trafic

1) Indice des prix à la consommation (4018E)

2) Périmètre Société Aéroports de Paris

La qualité de service : une priorité stratégique

Un enjeu majeur de compétitivité

Garantir un niveau de service et une expérience client homogène entre tous les terminaux

Renforcer l'attractivité vis-à-vis des segments les plus concurrentiels de passagers, notamment en correspondance

Renforcer l'efficacité des opérations pour les compagnies

Mobilisation de 3 leviers

Investissements

- Levier clé de performance : taux de satisfaction très élevé dans les nouvelles installations (2E, S3, 2G)

Leviers opérationnels

- Développement des modes coopératifs (compagnies, DPAF, prestataires de sûreté)
- Application de bonus/malus aux prestataires externes en fonction de la satisfaction clients

Leviers managériaux

- Création d'une Université du Service
- Renforcement de la dimension clients dans la rémunération variable des salariés et dans les projets d'investissements

Un engagement contractuel avec l'Etat

5 indicateurs du CRE mesurent directement la satisfaction passagers

Indicateur

- Satisfaction globale
- Propreté
- Parcours en correspondance
- Orientation / Information
- Salle d'embarquement

Objectif 2015 ⁽¹⁾

- 87,1%
- 87,7%
- 74,0%
- 87,7%
- 87,0%

Surperformance

- 88,1%

4 priorités actuelles

Axe

- Contrôles aux PIF
- Bars et restaurants
- Salle d'embarquement
- Correspondance

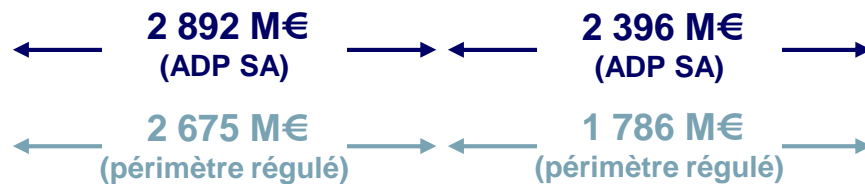
Enjeu

- Amélioration de la fluidité
- Refonte de la stratégie
- Amélioration du confort
- Facilitation des parcours

Une ambition : atteindre en 2015 la surperformance définie par le CRE 2 pour la satisfaction globale

1) Niveau donnant lieu à application de bonus / malus sur le plafond d'évolution des redevances

Un programme d'investissements orienté vers la qualité de service et l'optimisation des capacités



Poursuite de l'amélioration de la performance du hub

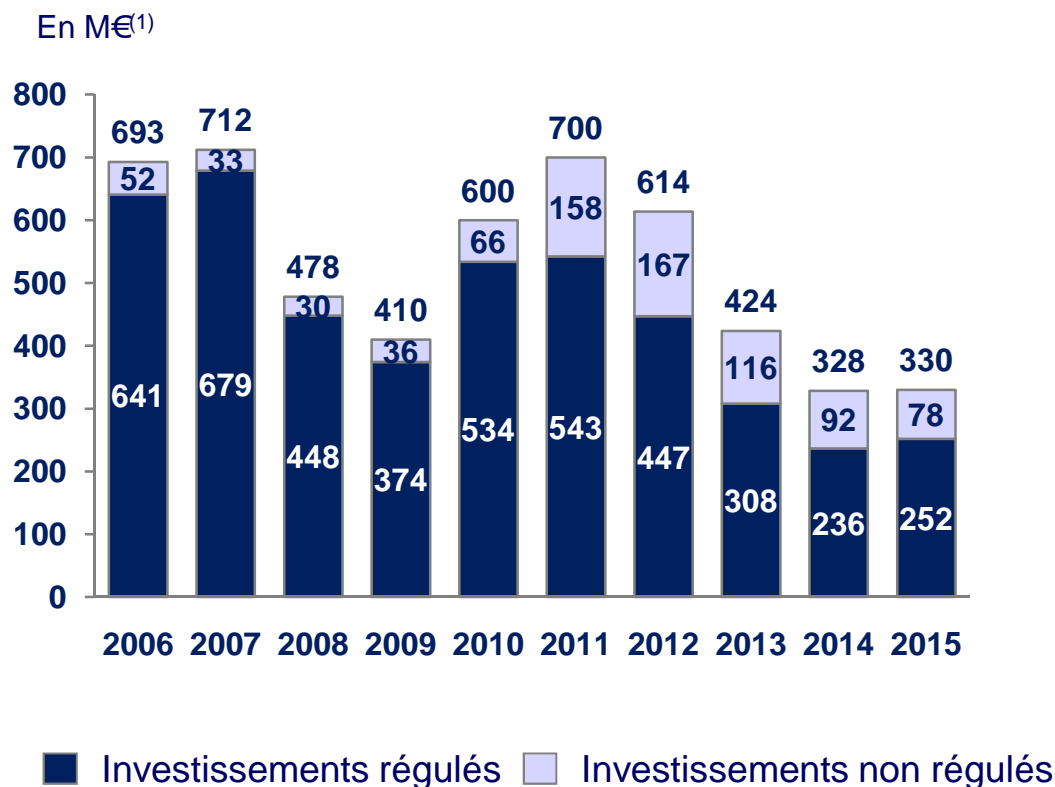
- Livraison du S4 au T3 2012
- Trieurs bagages

Amélioration de la qualité de service

- Important programme de rénovations et d'optimisation : CDG 2B, Orly Ouest, CDG1, jonction AC, IFU
- Enveloppe dédiée pour des opérations ciblées à fort effet de levier

Poursuite du développement des activités stratégiques

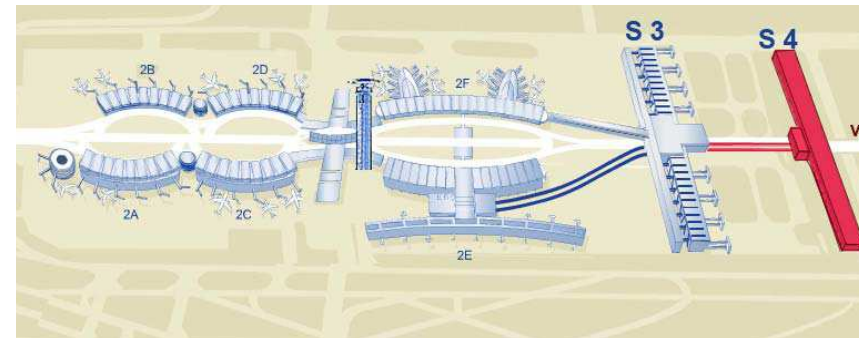
- Immobilier
- Commerces



1) En M€ 2010 à compter de 2010, hors investissements financiers et dans les filiales

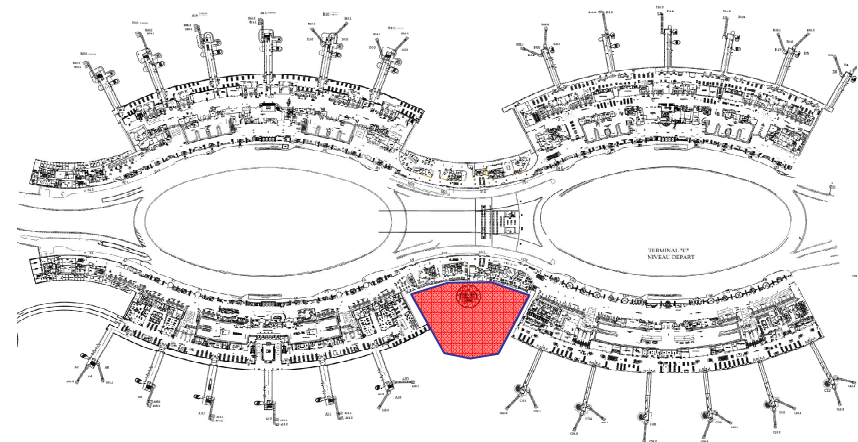
CDG - Satellite 4

- Salle d'embarquement du terminal 2E
- Capacité de 7,8 M pax
- 16 postes gros porteurs dont 7 A380
- Salle 100% internationale, aux meilleurs standards en termes de qualité de service:
 - Orientation facilitée
 - Ambiance intérieure chaleureuse
- 3 700 m² de boutiques à l'ouverture et 4 600 m² en 2013
- 900 m² de bars et restaurants à l'ouverture, 1 400 m² en 2013
- Investissement : 560 M€
- Mise en service : 3^{ème} trimestre 2012



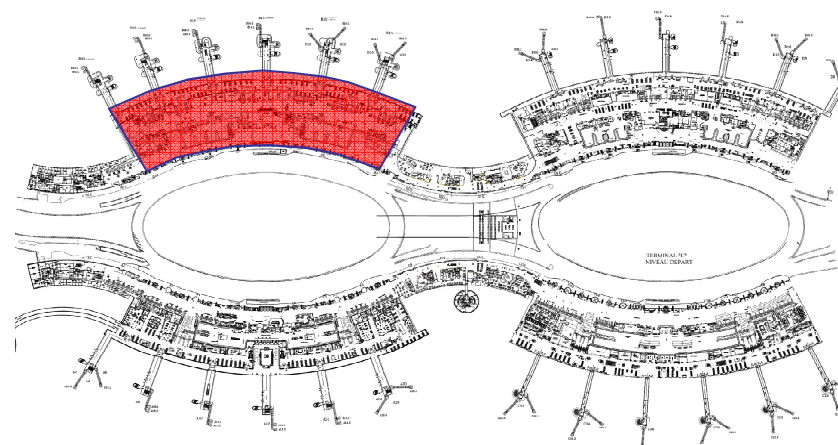
CDG - Jonction des terminaux A et C

- Création d'un bâtiment central entre les terminaux A et C permettant de :
 - Regrouper les contrôles de sûreté et de police
 - Créer une zone de commerces unique
 - Unifier les salles d'embarquement
 - Augmenter les surfaces de salons
 - Regrouper les correspondances et permettre la mise en place de l'IFU
- 2 300 m² de boutiques et bars et restaurants
- Investissement : 71 M€ (dont 16 M€ pour la sûreté)
- Mise en service : 2^{ème} trimestre 2012



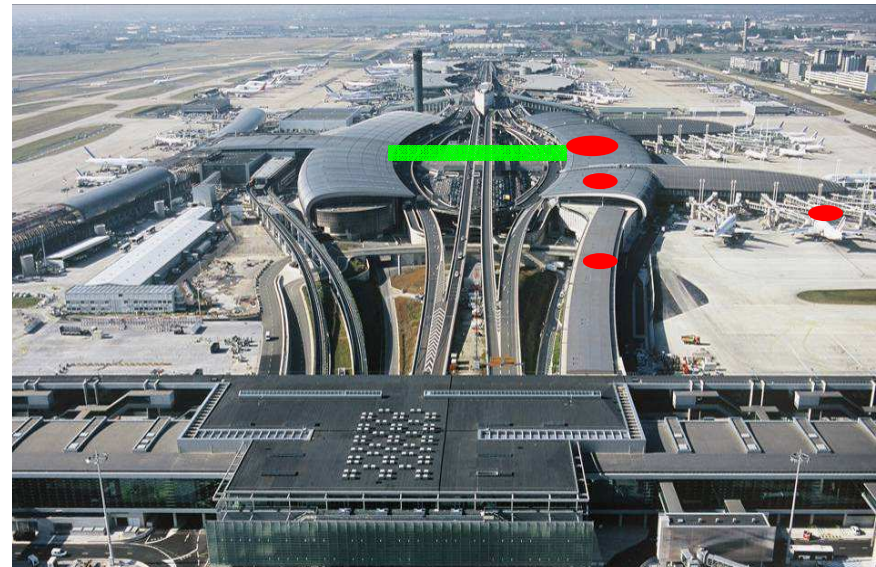
CDG - Réhabilitation du terminal 2B

- Réhabilitation totale du bâtiment :
 - Technique
 - Fonctionnelle : regroupement des contrôles de sûreté, flexibilité Schengen / non Schengen
 - De l'ambiance : restructuration de l'espace d'embarquement pour se rapprocher des standards des terminaux les plus récents
- Capacité : 6,5 M pax (5,4 M pax avant réhabilitation)
- 3 000 m² de boutiques et bars et restaurants
- Investissement : 105 M€
- Mise en service : fin 2015



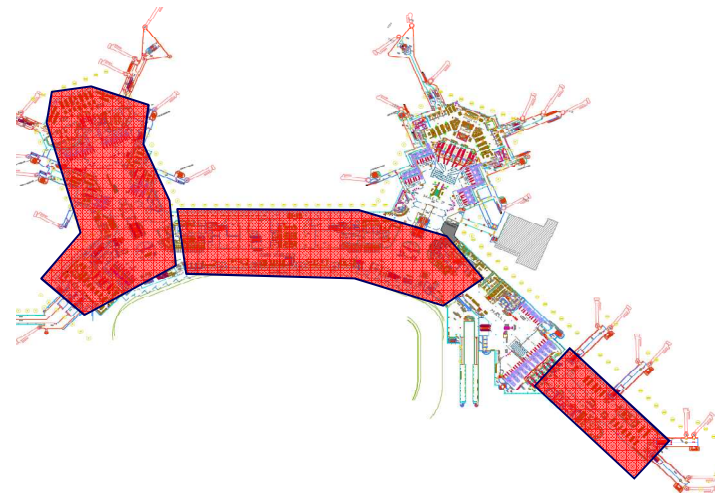
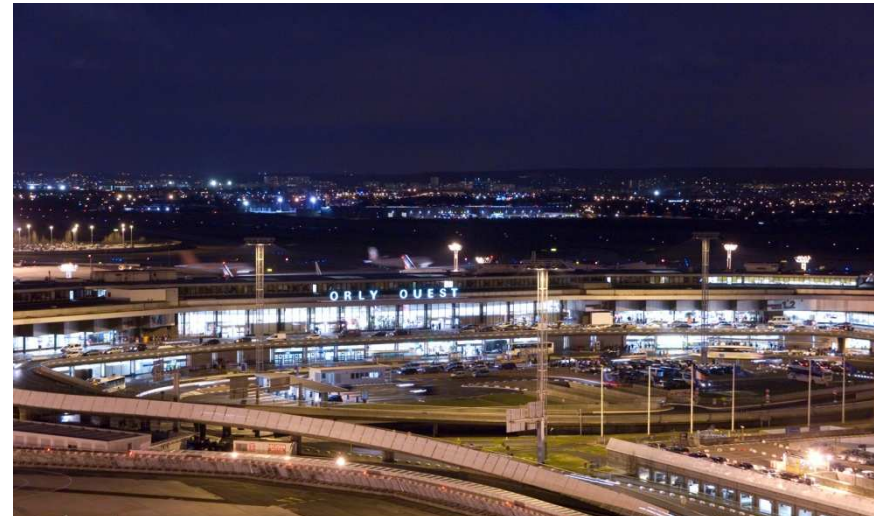
CDG - Optimisation des terminaux E et F et liaison IFU

- Transformation du 2F2 en terminal Schengen :
 - Regroupement des contrôles de sûreté du 2F
 - Réaménagement et extension de la zone commerciale du 2F
- Création d'une galerie de liaison Inspection Filtrage Unique (IFU) entre le 2E et le 2F
- Investissement : 54 M€ (dont 21 M€ pour la sûreté)
- Mises en service étalées entre 2011 et 2014



Orly - Reconfiguration des halls 3 et 4 d'Orly Ouest

- Objectifs :
 - Rendre le terminal compatible avec les évolutions du mix Schengen / international
 - Améliorer la satisfaction clients
- Regroupement des salles d'embarquement des halls 3 et 4
- Regroupement des salles de livraison bagages
- Regroupement des contrôles de sûreté et de police
- Investissement : 77 M€
- Mise en service : fin 2015



Une caisse ajustée créatrice de valeur sur le long terme

Une double incitation à développer le trafic

Périmètre régulé : amélioration progressive de la rentabilité

Augmentation attendue du ROCE

- 5,4% en 2015 vs 2,9% en 2010

3 leviers de création de valeur

- Croissance du trafic
- Maîtrise des coûts
- Baisse des investissements

ROCE en ligne avec le WACC en moyenne sur le CRE 3



Forte incitation au développement des activités non régulées

Commerces : augmentation du CA / pax

- Augmentation des surfaces
- Optimisation de l'organisation des zones
- Enrichissement de l'offre

Immobilier

- Développement des surfaces
- Priorité à la diversification
- Renforcement du rôle d'investisseur

Création de valeur

L'ambition pour le Groupe

Sur la base d'une hypothèse de croissance du trafic de :

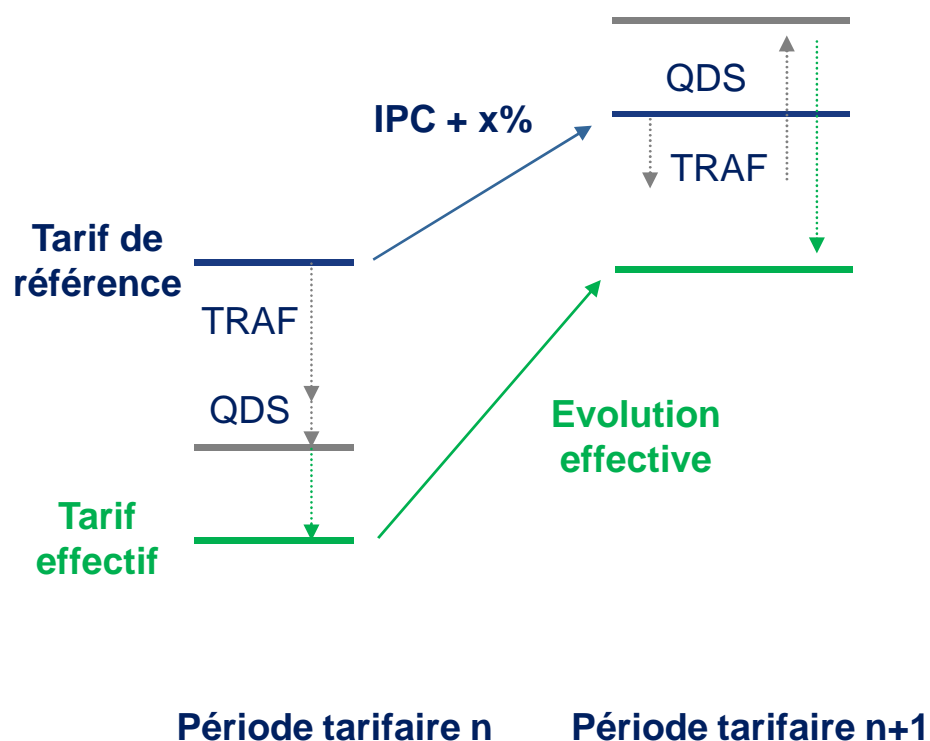
- 0% en 2010
- +2,0% en 2011
- +2,4% en 2012
- +3,9% en 2013, 2014 et 2015

**Objectif d'une croissance de l'EBITDA de 40%
entre 2009 et 2015**

Annexes

Une évolution tarifaire modérée

Principe de l'évolution tarifaire



Facteurs d'ajustement

Facteur lié au trafic

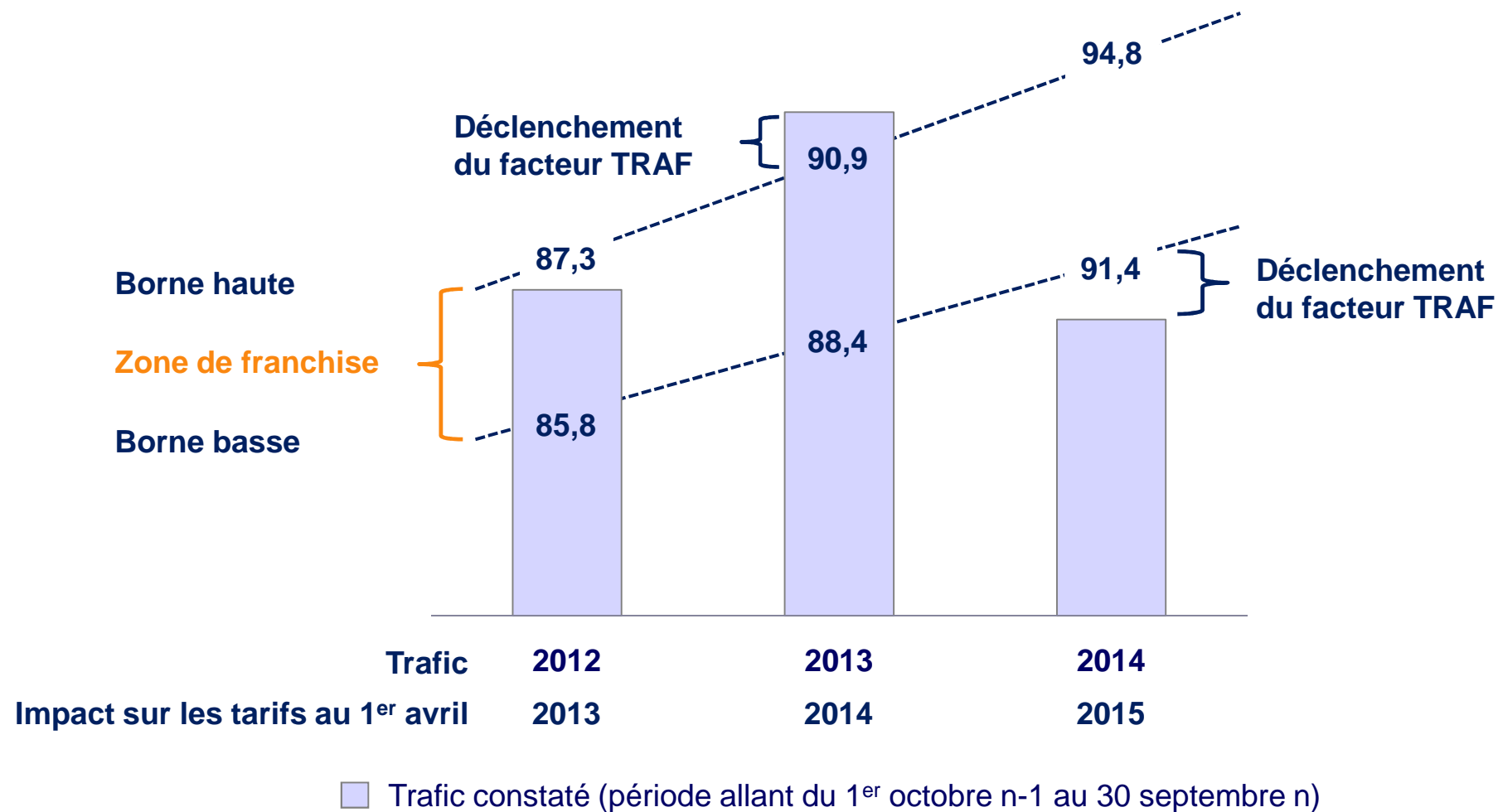
- Partage du risque à 50/50 avec les compagnies aériennes
- Zone de franchise de +/- 0,5 pt
- Plafonné à +/- 0,5 pt sur les tarifs
- Appliqué à partir de 2013

Facteur lié à la qualité de service

- 10 indicateurs
- Impact de +/- 0,1pt par indicateur

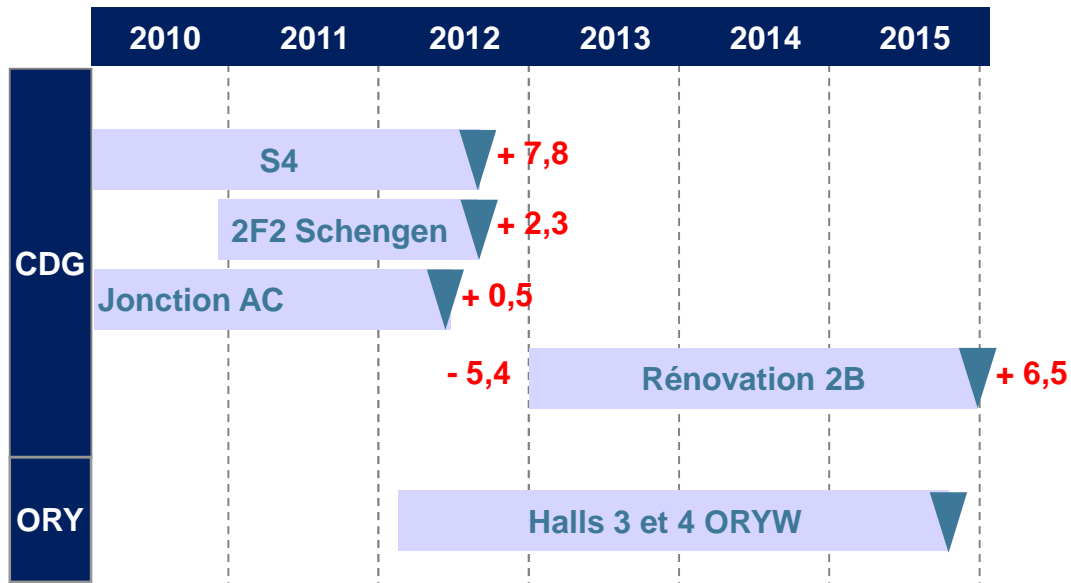
Facteur lié au respect du calendrier des investissements

Schéma du facteur TRAF



Capacités

Calendrier des principales opérations



M pax additionnels

Evolution des capacités

