



# **Aéroports de Paris Rapport financier semestriel au 30 juin 2007**

---

*Le présent rapport financier semestriel est établi conformément à l'article L. 451-1-2. III du Code monétaire et financier. Par ailleurs, il comprend le rapport semestriel prévu à l'article L. 232-7 alinéa 3 du code de commerce et l'attestation des commissaires aux comptes prévue à l'article R. 232-13 du code de commerce, ainsi que les comptes semestriels consolidés résumés de la société Aéroports de Paris relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2007.*

## Sommaire

<b>1.</b>	<b>Déclaration des personnes physiques responsables de ce document .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Comptes semestriels consolidés .....</b>	<b>4</b>
2.1.	Données clefs .....	4
2.2.	Normes comptables .....	5
2.2.1.	Règles et méthodes comptables .....	5
2.2.2.	Utilisation d'estimations .....	5
2.3.	Périmètre de consolidation .....	6
2.4.	Organigramme simplifié des filiales et participations d'Aéroports de Paris au 30 juin 2007 .....	7
<b>3.</b>	<b>Rapport semestriel d'activité .....</b>	<b>7</b>
3.1.	Evénements significatifs survenus lors du premier semestre 2007 .....	7
3.1.1.	Evolution du trafic .....	7
3.1.2.	Projet de réorganisation des activités d'assistance en escale .....	9
3.1.3.	Contrat de régulation et redevances .....	10
3.1.4.	Mutuelles .....	10
3.1.5.	Cession des titres BCIA .....	11
3.1.6.	Suites de l'accident en 2004 du terminal 2E .....	11
3.1.7.	Evolution des tarifs des redevances aéroportuaires .....	11
3.1.8.	Augmentation de la taxe d'aéroport .....	12
3.1.9.	Contrôle fiscal .....	12
3.2.	Analyse du compte de résultat .....	12
3.2.1.	Evolution de l'EBITDA .....	12
3.2.2.	Evolution du résultat opérationnel courant et résultat opérationnel .....	14
3.2.3.	Evolution du résultat net .....	15
3.3.	Analyse par segment .....	16
3.4.	Tableau des flux de trésorerie .....	21
3.5.	Investissements .....	21
3.6.	Principaux risques et incertitudes pour le second semestre 2007 .....	22
3.7.	Principales conventions entre parties liées .....	23
<b>4.</b>	<b>Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes semestriels .....</b>	<b>24</b>
<b>5.</b>	<b>Annexe .....</b>	<b>25</b>

# 1. Déclaration des personnes physiques responsables du rapport financier semestriel

---

## *Responsables du rapport financier semestriel*

Monsieur Pierre Graff, Président-directeur général d'Aéroports de Paris.  
Laurent Galzy, Directeur général adjoint finances et administration.

## *Attestation des responsables*

Nous attestons, à notre connaissance, que 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 que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Le Président-directeur général

Pierre Graff

Le Directeur général adjoint  
finances et administration  
Laurent Galzy

## 2. Comptes semestriels consolidés

### 2.1. Données clefs

#### Compte de résultat consolidé

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06 <sup>(6)</sup>	S1 2007 / S1 2006
Chiffre d'affaires <sup>(1)</sup>	1 081,4	991,8	+9,0%
EBITDA <sup>(2)</sup>	354,0	326,3	+8,5%
Résultat opérationnel courant <sup>(3)</sup>	209,2	184,3	+13,6%
Résultat opérationnel	176,9	130,1	+36,0%
Résultat financier	69,7	-45,2	ns
Résultat net <sup>(4)</sup>	201,6	44,9	+349,0%
Résultat net hors éléments non récurrents <sup>(5)</sup>	114,5	91,9	+24,6%

(1) Produits des activités ordinaires.

(2) EBITDA : résultat opérationnel courant majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises.

(3) Le résultat opérationnel courant est le résultat opérationnel avant l'impact de certains produits et charges non courants, notamment ceux liés à l'ouverture de capital en 2006 et au projet de réorganisation de l'activité d'escale en 2007.

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

(5) Charges et produits 2006 et 2007 non récurrents liés à l'accident du terminal CDG 2E, à l'ouverture de capital, aux provisions liées au projet de réorganisation de l'escale et à la cession des titres BCIA.

(6) Les comptes 2006 avaient fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la norme IAS 17. Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. En effet, le Groupe a estimé que seul ce mode de comptabilisation permet de donner une image fidèle de la performance financière du segment Immobilier auquel ces produits se rattachent. Le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. L'incidence de ce reclassement s'élève respectivement à 3,0 et 3,2 millions d'euros au cours des premiers semestres 2007 et 2006.

#### Bilan consolidé

En millions d'euros	30/06/07	31/12/06	2007 / 2006
Actifs non-courants	5 447,5	5 423,5	+0,4%
Actifs courants	1 111,6	1 117,8	-0,6%
<b>Total actif</b>	<b>6 559,1</b>	<b>6 541,4</b>	<b>+0,3%</b>
Capitaux propres	2 823,2	2 786,8	+1,3%
Passifs non courants	2 772,1	2 766,3	+0,2%
Passifs courants	963,8	988,3	-2,5%
<b>Total passif</b>	<b>6 559,1</b>	<b>6 541,4</b>	<b>+0,3%</b>

#### Flux de trésorerie consolidés

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	312,4	228,1	+37,0%
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	-189,1	-223,2	-15,2%
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	-156,8	454,7	ns
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>-33,5</b>	<b>459,6</b>	<b>ns</b>

## **2.2. Normes comptables**

### **2.2.1. Règles et méthodes comptables**

Les règles et méthodes appliquées par le Groupe dans les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 juin sont comparables à celles appliquées au 31 décembre 2006 à l'exception de l'adoption des normes / interprétations suivantes, entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :

- IFRIC 7 - Modalités pratique de retraitement des états financiers dans le cadre d'IAS 29 - Information financière dans les économies inflationnistes ;
- IFRIC 8 - Champ d'application d'IFRS 2 ;
- IFRIC 9 - Réexamen des dérivés incorporés ;
- IFRIC 10 - Information financière intermédiaire et dépréciation.

L'adoption de ces nouvelles normes/interprétations n'a toutefois pas d'incidence sur les états financiers résumés du Groupe au 30 juin 2007.

Il est rappelé que le Groupe n'a pas opté précédemment pour une comptabilisation en capitaux propres de la totalité des écarts actuariels au titre de régimes à prestations définies, telle que prévue par l'amendement d'IAS 19. Le Groupe continue donc à appliquer la méthode du corridor pour comptabiliser les écarts actuariels dans le compte de résultat, sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Par ailleurs, les comptes 2006 avaient fait l'objet d'un changement de présentation des produits d'intérêts constatés par le Groupe en tant que bailleur au titre des contrats de location financement relevant de la Norme IAS 17. Ces produits, qui figuraient précédemment en Produits financiers, sont désormais comptabilisés sous une rubrique spécifique du Produit des activités ordinaires. En effet, le Groupe a estimé que seul ce mode de comptabilisation permet de donner une image fidèle de la performance financière du segment Immobilier auquel ces produits se rattachent. Le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie ont été retraités en conséquence afin d'en assurer la comparabilité. L'incidence de ce reclassement s'élève respectivement à 3 et 3,2 millions d'euros au cours des premiers semestres 2007 et 2006.

Enfin, conformément à IAS 8.30, Aéroports de Paris a choisi de ne pas appliquer par anticipation certaines normes et interprétations, approuvées par l'Union Européenne mais d'application non obligatoire en 2007, notamment :

- IFRIC 11 - IFRS 2 - Actions propres et transactions intra-groupe.

Aéroports de Paris n'anticipe pas d'incidences significatives résultant de l'application de ces normes et interprétations.

### **2.2.2. Utilisation d'estimations**

La préparation des états financiers consolidés intermédiaires nécessite de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées.

Dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés intermédiaires, les jugements significatifs exercés par la direction pour appliquer les méthodes comptables du Groupe et les sources principales d'incertitude relatives aux estimations sont identiques à ceux et celles décrits dans les états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2006.

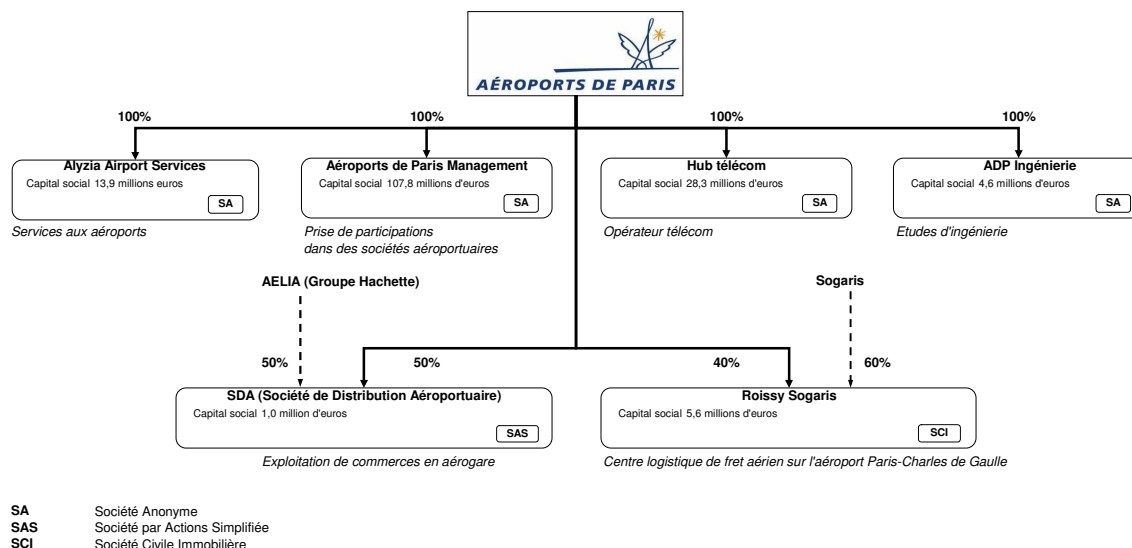
## 2.3. Périmètre de consolidation

Les seuls mouvements de périmètre enregistrés au cours du premier semestre 2007 concernent la mise en équivalence, à compter du 1<sup>er</sup> janvier, des sociétés Cires Telecom (Maroc) et Bolloré Télécom détenues respectivement à hauteur de 49% et 10,52% par Hub télécom.

Les titres Bolloré Télécom, qui avaient été acquis en 2006, figuraient précédemment en Actifs disponibles à la vente. Leur reclassement en Participations mises en équivalence s'est avéré nécessaire malgré une détention inférieure à 20% en raison notamment d'une représentation minimale de Hub télécom de 25% au conseil d'administration de cette société et de l'influence notable qui en résulte.

Entités	Adresse	Siren	Pays	% intérêt	% contrôle	Filiale de
Aéroports de Paris	291, Boulevard Raspail 75675 Paris cedex 14	552 016 628	France	MÈRE	MÈRE	
<b>Filiales</b>						
ADP ingénierie	Ceinture de l'Aéroport 91200 Athis-Mons	431 897 081	France	100,0%	100,0%	ADP
Aéroports de Paris Management	291, Boulevard Raspail 75014 Paris	380 309 294	France	100,0%	100,0%	ADP
Hub télécom	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	437 947 666	France	100,0%	100,0%	ADP
Alyzia Airport Services	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	552 134 975	France	100,0%	100,0%	ADP
Alyzia Handling	Bât 449 - Aérogare Sud - BP 135 94541 Orly Aérogare cedex	441 341 666	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Alyzia Sûreté	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	411 381 346	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Locmafer	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	777 345 653	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Sapser	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	320 268 352	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Aviance France	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	450 927 355	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Alyzia Ramp Assistance	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	481 601 276	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Sapser Handling	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	484 821 236	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
Alyzia Training	Roissy-pole - Le Dôme - 4, rue de la Haye 93290 Tremblay-en-France	449 308 915	France	100,0%	100,0%	ALYZIA
<b>Coentreprise</b>						
Société de Distribution Aéroportuaire	114, av. Charles de Gaulle 92200 Neuilly-sur-Seine	448 457 978	France	50,0%	50,0%	ADP
<b>Entreprises associées</b>						
GIE Roissy-pôle	17, Cours Valmy 92800 Puteaux	380 893 438	France	90,0%	49,0%	ADP
SCI Roissy Sogaris	Avenue de Versailles RN 186 94654 Rungis cedex	383 484 987	France	40,0%	40,0%	ADP
SETA	Viaducto Miguel Aléman 81 piso 2, Col. Escandon Mexico (District Fédéral - Mexique)		Mexique	25,5%	25,5%	ADPM
SAB	Aéroport de Bierstet 4460 Grâce-Hollogne (Belgique)		Belgique	25,6%	25,6%	ADPM
Cires Télécom	Zone franche de Ksar El majaz, Oued R'Mel 93000 Anjra (Maroc)		Maroc	49,0%	49,0%	Hub T
Bolloré Télécom	31-32 quai de Dion Bouton 92800 Puteaux	487 529 232	France	10,5%	10,5%	Hub T

## 2.4. Organigramme simplifié des filiales et participations d'Aéroports de Paris au 30 juin 2007



## 3. Rapport semestriel d'activité

### 3.1. Événements significatifs survenus lors du premier semestre 2007

#### 3.1.1. Evolution du trafic

En millions de passagers	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Paris-Charles de Gaulle	28,5	27,2	+4,9%
Paris-Orly	13,0	12,5	+3,4%
<b>Total ADP</b>	<b>41,5</b>	<b>39,7</b>	<b>+4,4%</b>

En nombre de mouvements d'avions commerciaux	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Paris-Charles de Gaulle	266 236	259 792	+2,5%
Paris-Orly	116 771	113 723	+2,7%
<b>Total ADP</b>	<b>383 007</b>	<b>373 515</b>	<b>+2,5%</b>

Le trafic passagers d'Aéroports de Paris s'est inscrit en progression de 4,4 % au premier semestre 2007 par rapport au premier semestre 2006, pour atteindre 41,5 millions de passagers (y compris passagers en transit). Le trafic a crû de 4,9 % pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle avec 28,5 millions de passagers, et de 3,4 % pour l'aéroport de Paris-Orly avec 13 millions de passagers. Cette évolution confirme la capacité du groupe à capter la croissance du trafic, compte tenu notamment de la complémentarité entre ses plates-formes.

Traduisant la politique d'amélioration du coefficient de remplissage des compagnies, le nombre de mouvements n'augmente pour sa part que de +2,5%, avec un total de 383 007 mouvements.

### **Trafic passagers par flux géographiques**

La répartition du trafic passagers par faisceaux est la suivante :

Faisceau	Passagers (en millions)	% du total	S1 2007 / S1 2006
<b>National</b>	<b>8,7</b>	<b>21,0%</b>	<b>+0,1%</b>
<b>DOM-TOM</b>	<b>1,6</b>	<b>3,7%</b>	<b>+7,3%</b>
<b>Europe</b>	<b>17,2</b>	<b>41,6%</b>	<b>+6,7%</b>
<b>Autre international</b>	<b>14,0</b>	<b>33,7%</b>	<b>+4,1%</b>
<i>Afrique</i>	<i>4,3</i>	<i>10,4%</i>	<i>+6,3%</i>
<i>Amérique du Nord</i>	<i>3,9</i>	<i>9,4%</i>	<i>+1,9%</i>
<i>Amérique Latine</i>	<i>1,4</i>	<i>3,4%</i>	<i>+1,4%</i>
<i>Asie-Pacifique</i>	<i>2,6</i>	<i>6,3%</i>	<i>+0,6%</i>
<i>Moyen-Orient</i>	<i>1,7</i>	<i>4,1%</i>	<i>+12,8%</i>
<b>Total</b>	<b>41,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>+4,4%</b>

Le trafic national reste stable, avec une croissance de seulement +0,1% entre le premier semestre 2006 et le premier semestre 2007. Ce résultat tient pour l'essentiel à la mise en service du TGV Est depuis le 10 juin 2007, au décalage des congés et jours fériés entre 2007 et 2006 et aux élections présidentielles qui ont eu une incidence significative sur le trafic en avril et mai.

Les DOM-TOM, qui représentent 3,7% du trafic, enregistrent la plus forte progression du semestre (+7,3% par rapport à 2006), après un point bas en 2006 causé par l'épidémie de chikungunya. Le trafic vers la Réunion est ainsi en augmentation de +28% par rapport à l'an dernier.

Cependant, la contribution la plus importante à la croissance globale du trafic émane du trafic Europe qui représente 2,8 points des 4,4% de croissance enregistrée. Au sein de cet ensemble, le trafic vers l'Union Européenne (26 pays hors la France) croît de 6,9% et le trafic sur les 12 derniers entrants dans l'Union Européenne est en progression de 9%.

Sur les autres faisceaux internationaux, la situation est contrastée. Si le Moyen-Orient et l'Afrique progressent respectivement de 12,8% et 6,3%, en revanche les autres destinations croissent faiblement. En effet, la parité euro/dollar s'est située autour de 1,33 en moyenne entre janvier et juin 2007, soit une hausse de 8,1% par rapport à 2006 et cette situation rend les pays de la zone euro moins attractifs pour les voyageurs, en particulier pour les américains et les asiatiques. L'Amérique du Nord, qui représente 9,4% du trafic parisien, a ainsi connu une faible hausse de son trafic (+1,9%), l'Asie-Pacifique, qui représente quant à elle 6,3% du trafic parisien, a connu une hausse encore plus modérée (+0,6%).

### **Trafic passagers par compagnies**

Le groupe Air France-KLM qui représente plus de 55% du trafic commercial de passagers avec 23 millions de passagers transportés, est en croissance de 1,8% par rapport à 2006. Les compagnies à bas coûts ont transporté plus de 3,7 millions de passagers, en progression de 31,4% par rapport à l'exercice précédent. Elles représentent désormais 8,9% du trafic total. Les autres compagnies présentes à Paris connaissent une hausse de 3,1% du trafic passagers à 14,7 millions de passagers.

### **Evolution du trafic passagers sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

Au premier semestre 2007, le trafic a continué à progresser sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, atteignant 28,5 millions de passagers, en hausse de 4,9% par rapport au premier semestre 2006.

Comme en 2005 et 2006, la croissance est tirée par le trafic international, avec 26,1 millions de passagers sur le premier semestre 2007, soit une progression de 5,1% par rapport au premier semestre 2006. Le nombre de passagers en correspondance a augmenté de 2,4% en 2007 pour atteindre 4,5 millions de passagers. Ces passagers représentent 31,9% du trafic total de la plateforme.



### ***Evolution du trafic passagers sur l'aéroport de Paris-Orly***

Le premier semestre 2007 confirme la tendance de reprise amorcée en 2004 avec une hausse de 3,4% du trafic de l'aéroport de Paris-Orly, avec 13 millions de passagers accueillis.

La croissance du trafic reste tirée par le trafic international qui a dépassé la barre des 50% du trafic de l'aéroport. La croissance du faisceau Europe est particulièrement forte (+14,2% entre le premier semestre 2006 et le premier semestre 2007) grâce au développement sur la plate-forme de compagnies à bas coût, au premier rang desquelles la compagnie easyJet.

### ***Le Bourget***

Avec 34 695 mouvements, tous types de services confondus (vols privés, vols militaires etc.), l'activité de l'aéroport du Bourget est en hausse de 8,4%.

#### **3.1.2. Projet de réorganisation des activités d'assistance en escale**

Un projet de réorganisation des activités d'assistance en escale a été présenté au Comité d'Entreprise des 8 mars 2007 et 11 juillet 2007 et reste sujet à d'éventuelles observations qui pourront être formulées par le Comité d'Entreprise au cours des prochaines réunions prévues en septembre 2007. Par ailleurs, un débat au Conseil d'administration sur la stratégie "Assistance en escale" et la validation du processus industriel envisagé sera organisé d'ici cette échéance.

Aéroports de Paris entend maintenir l'activité d'assistance en escale au sein du Groupe. Dans cette perspective, l'entreprise envisage de regrouper l'ensemble des activités dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts.

Souhaitant privilégier le dialogue social, la Direction a engagé une négociation en vue de définir les mesures qui seront proposées dans le cadre du dispositif d'accompagnement social. Au terme de la dernière réunion de négociation du 19 juin 2007, la direction et les partenaires sociaux ont abouti à la rédaction d'un projet "d'accord relatif à la gestion de l'emploi sur le périmètre Escale".

Le Comité d'Entreprise d'Aéroports de Paris SA a été réuni mercredi 11 juillet 2007 pour compléter l'information relative aux "conséquences de la création d'un pôle de services aéroportuaires pour la direction de l'Escale" et donner son avis sur le projet d'accord relatif à la gestion de l'emploi sur le périmètre Escale qui définit les mesures sociales d'accompagnement de ce projet.

Les principes et les grandes lignes de cet accord, signé le 16 juillet 2007 entre la direction d'Aéroports de Paris et quatre organisations syndicales, sont les suivants :

- Chaque salarié de la direction de l'Escale d'Aéroports de Paris SA se verrait proposer une solution adaptée à sa situation. Les mesures envisagées seraient fondées sur le volontariat, sans aucun départ contraint de l'entreprise, et assorties de dispositions de nature à sécuriser le parcours professionnel de chacun.
- Les salariés de l'Escale auraient la faculté, jusqu'au 31 décembre 2008, de choisir entre :
  - la mutation par redéploiement au sein d'Aéroports de Paris SA,
  - la mobilité vers le pôle de services aéroportuaires,
  - le départ en cessation anticipée d'activité,
  - la possibilité d'un départ en retraite anticipée,
  - le départ volontaire pour accéder à un emploi salarié en dehors du Groupe Aéroports de Paris ou bien pour créer ou reprendre une entreprise, ou pour réaliser un projet personnel.

L'aboutissement du processus d'information-consultation du Comité d'entreprise sur le projet de réorganisation des activités d'assistance en escale et les conséquences sociales est préalable à la mise en œuvre de celui-ci.

Les différentes mesures envisagées ont fait l'objet d'un chiffrage estimatif. Les hypothèses retenues à ce jour portent sur :

- une estimation de la décomposition des salariés par type de mobilité,
- une valorisation des mesures financières accordées en fonction de "l'accord relatif à la gestion de l'emploi sur le périmètre Escale" signé le 16 juillet 2007 et des probabilités d'occurrence des aides associées à chaque solution de mobilité.

Pour les départs anticipés, la valorisation de l'engagement a été effectuée par un actuare.

Sur la base des hypothèses retenues, le coût des mesures prévues a provisoirement été estimé à 43,8 millions d'euros. En application des règles comptables, compte tenu de l'existence d'un engagement à la clôture tel que défini par la norme IAS 37, une provision nette des reprises de provision pour indemnités de fin de carrière des salariés visés par le projet de réorganisation de l'escala a été constituée à hauteur de 30,8 millions d'euros dont 23,6 millions d'euros pour les cessations anticipées d'activités. En application des règles et méthodes comptables, les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont réalisées à partir de l'expérience passée et d'autres facteurs considérés comme raisonnables au vu des circonstances. Les valeurs réelles peuvent être différentes des valeurs estimées. La différence entre le coût total estimé et la provision comptabilisée représente les charges de période qui seront constatées dans les comptes en charges non courantes au fur et à mesure de leur survenance.

### **3.1.3. Contrat de régulation et redevances**

Le Conseil d'Etat a rejeté le 25 avril 2007 les recours engagés en mai 2006 contre le contrat de régulation économique (CRE) conclu le 6 février 2006 entre l'Etat et Aéroports de Paris pour la période 2006-2010.

Par ailleurs, le Conseil d'État a annulé les décisions fixant les tarifs aéroportuaires entre le 15 mai 2006 et le 31 mars 2007, au motif que des règles de procédure n'ont pas été respectées. Cette décision ne remet pas par elle-même en cause le niveau des tarifs considérés et n'implique pas le remboursement par Aéroports de Paris des sommes correspondantes.

Dans le respect des procédures précisées par le Conseil d'État, Aéroports de Paris prévoit de prendre de nouvelles décisions qui maintiendront pour 2006 les mêmes tarifs de redevances. Aéroports de Paris prévoit également à cette occasion de conforter formellement les décisions tarifaires entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2007.

D'autre part, différents organismes et compagnies ont déposé un recours en annulation devant le Conseil d'État à l'encontre des décisions tarifaires fixant les tarifs des redevances aéroportuaires entre le 1<sup>er</sup> avril 2007 et 30 mars 2008. Par ailleurs, Ryan Air a déposé un recours contre les textes définissant les modalités de fixation de la redevance par passagers et FedEx a déposé un recours contre les textes définissant les modes de la redevance d'atterrissage<sup>1</sup>.

### **3.1.4. Mutuelles**

Après consultation des représentants des salariés, Aéroports de Paris a conclu le 12 février 2007 un accord permettant d'instituer un dispositif collectif et obligatoire de remboursements complémentaires des frais de santé.

Dans le cadre de cette négociation, il a été convenu, au regard du contexte légal et fiscal, de mettre un terme à l'engagement de maintenir au profit des futurs retraités le financement de la garantie de base.

En application de cet accord, un contrat collectif de retraite par capitalisation auprès d'un organisme assureur sera souscrit, complété par la mise en place d'un régime de retraite complémentaire à prestations définies, de type additionnel.

---

<sup>1</sup> Voir le paragraphe 3.6. "Principaux risques et incertitudes pour le 1<sup>er</sup> semestre 2007".

L'impact comptable de ce dispositif sera déterminé sur la base des conditions précises du contrat collectif souscrit auprès de l'organisme assureur, les termes définitifs de cet accord étant susceptibles de modifier l'évaluation du coût des services passés retenue dans les comptes au 30 juin 2007.

La variation de l'engagement entre l'ancien régime mutuelles et le nouveau dispositif est qualifiée comme un coût des services passés à étaler jusqu'à la date d'acquisition des droits (date de départ à la retraite des salariés) et se traduit par une reprise de provision évaluée à 3,4 millions d'euros dans les comptes arrêtés au 30 juin 2007.

### 3.1.5. Cession des titres BCIA

Le groupe Aéroports de Paris a cédé le 26 février 2007 l'intégralité de sa participation dans Beijing Capital International Airport Company Limited (BCIA) pour un montant net de 188,9 millions d'euros. La plus-value avant impôts ressort à 109,8 millions d'euros.

Cette opération marque l'aboutissement d'une collaboration fructueuse de plus de 7 ans entre Aéroports de Paris Management et BCIA.

Plus généralement, cette opération s'inscrit dans la stratégie du Groupe à l'international, qui consiste à privilégier les interventions sur des aéroports à fort potentiel de développement, là où l'expertise industrielle du Groupe en tant qu'opérateur aéroportuaire est la plus utile et fortement créatrice de valeur.

### 3.1.6. Suites judiciaires de l'accident en 2004 du terminal 2E

Il est rappelé qu'en juillet 2005 la compagnie Air France-KLM a présenté un dossier de réclamation aux experts judiciaires chargés de déterminer les causes du sinistre et les éventuels dommages subis par les parties. Cette réclamation évalue le montant du préjudice à 244 millions d'euros.

Aucune demande n'étant faite à Aéroports de Paris d'une part, le droit à réparation des éventuels préjudices n'étant actuellement pas démontré et, d'autre part, la charge finale de l'éventuelle indemnisation restant dépendante de la part de responsabilités qui sera fixée par les tribunaux lorsqu'ils seront saisis, il n'existe aucun élément d'appréciation qui permette de constituer à ce stade de provisions pour charges.

Au titre du préjudice matériel et du préjudice moral, Aéroports de Paris a de son côté présenté une réclamation pour un montant de 201 millions d'euros<sup>2</sup>.

### 3.1.7. Evolution des tarifs des redevances aéroportuaires

Conformément aux dispositions du IV de l'article R. 224-3 du Code de l'aviation civile, un avis a été publié le 26 février 2007 pour informer les usagers de la disponibilité des tarifs des redevances pour services rendus fixés par Aéroports de Paris pour les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Ces tarifs sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2007. Sur la période 2006-2007, le niveau moyen pondéré des tarifs augmente de 4,25% dans le respect des stipulations du CRE et se décompose comme suit :

Evolution en %	Au 1 <sup>er</sup> avril 2007	Au 15 mai 2006
Redevance d'atterrissage	+1,7%	+1,6%
Redevance stationnement	+5,6%	+6,7%
Redevance passager	+5,8%	+7,2%
Redevance carburant	+0,0%	+0,0%
<b>Evolution moyenne</b>	<b>+4,25%</b>	<b>+5,0%</b>

<sup>2</sup> Voir le paragraphe 3.6. "Principaux risques et incertitudes pour le 1<sup>er</sup> semestre 2007".

### 3.1.8. Augmentation de la taxe d'aéroport

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la taxe d'aéroport s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier (contre 8,5 euros par passager au départ et à 0,3 euro par tonne de fret ou de courrier en 2006). Le plafond de la taxe, tel qu'autorisé par l'article 1809 quatercies du Code général des impôts pour les aéroports exploités par Aéroports de Paris, se situe depuis la loi de finances rectificative pour 2006 à 9,5 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier.

### 3.1.9. Contrôle fiscal

La vérification de la comptabilité de la société Aéroports de Paris portant sur les exercices 2003 et 2004 et commencée en 2006 s'est poursuivie au cours du premier semestre 2007. Un règlement de 10 millions d'euros a été effectué en juillet 2007 pour la partie du redressement non contestée.

Quant aux éléments contestés, ils sont provisionnés dans les comptes d'Aéroports de Paris en provisions pour impôts.

## 3.2. Analyse du compte de résultat

Les différents soldes intermédiaires de gestion contribuant à la formation de l'EBITDA et du Résultat Net du groupe au 30 juin 2007 s'établissent comme suit :

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Chiffre d'affaires	1 081,4	991,8	+9,0%
EBITDA	354,0	326,3	+8,5%
Résultat opérationnel courant	209,2	184,3	+13,6%
Résultat opérationnel	176,9	130,1	+36,0%
Résultat financier	69,7	-45,2	ns
Résultat net	201,6	44,9	+349,0%
Résultat net hors éléments non récurrents	114,5	91,9	+24,6%

### 3.2.1. Evolution de l'EBITDA

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Chiffre d'affaires	1 081,4	991,8	+9,0%
Production immobilisée	23,6	20,8	+13,3%
Total charges courantes	-766,1	-697,1	+9,9%
Autres produits opérationnels courants	9,2	6,6	+38,8%
Dépréciations de créances nettes de reprises	2,3	3,7	-37,2%
Dotations aux provisions nettes de reprises	3,7	0,4	+814,2%
<b>EBITDA</b>	<b>354,0</b>	<b>326,3</b>	<b>+8,5%</b>

#### *Evolution du chiffre d'affaires*

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'établit au 30 juin 2007 à 1 081,4 millions d'euros, en hausse de 9% par rapport aux 991,8 millions d'euros réalisés au 30 juin 2006.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaires consolidé par segment :

Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Services aéroportuaires	872,3	827,4	+5,4%
Escale et prestations annexes	93,5	82,8	+12,9%
Immobilier	95,5	86,4	+10,5%
Autres activités	146,6	108,5	+35,1%
Eliminations intersegments	-126,5	-113,2	+11,7%
<b>Chiffre d'affaires consolidé</b>	<b>1 081,4</b>	<b>991,8</b>	<b>+9,0%</b>

Le chiffre d'affaires est détaillé par segment au paragraphe 2.3 "Analyse par segments" ci-dessous.

### **Evolution des charges courantes**

Au premier semestre 2007, les **charges opérationnelles courantes** du Groupe (hors dépréciations et amortissements) ont progressé de 9,9% pour atteindre un total de 766,1 millions d'euros (soit 70,8% du chiffre d'affaires), contre 697,1 millions d'euros au premier semestre 2006 (soit 70,3% du chiffre d'affaires). Elles se détaillent comme suit :

En millions d'euros	30/06/07	Part CA	30/06/06	Part CA	S1 2007 / S1 2006
Achats	67,4	6,2%	62,5	6,3%	+7,8%
Services extérieurs	268,9	24,9%	245,7	24,8%	+9,5%
<i>dont sous-traitance</i>	161,3	14,9%	146,9	14,8%	+9,8%
Charges de personnel	329,1	30,4%	314,5	31,7%	+4,6%
Impôts et taxes	71,3	6,6%	63,1	6,4%	+13,0%
Autres charges d'exploitation	29,4	2,7%	11,3	1,1%	+160,4%
<b>Total charges courantes</b>	<b>766,1</b>	<b>70,8%</b>	<b>697,1</b>	<b>70,3%</b>	<b>+9,9%</b>

Les **achats consommés** progressent de 7,8%. En raison de la croissance de l'activité de la Société de Distribution Aéroportuaire, les achats de marchandises augmentent de 59,6%, à 29,2 millions d'euros, et représentent 43,3% des achats consommés. Les achats d'électricité augmentent de 1 million d'euros à 8,4 millions d'euros, en raison d'augmentations tarifaires. En revanche, les autres achats et notamment ceux de combustibles diminuent grâce aux conditions climatiques clémentes de cet hiver.

Les **services extérieurs** sont en hausse de 9,5% à 268,9 millions d'euros. Le principal poste de dépense est la sous-traitance, qui augmente de 9,8% en liaison notamment avec le développement important de l'activité de la filiale ADP ingénierie, de l'augmentation des charges de la base arrière taxis et de nouvelles dépenses telles que la pré-maintenance du système de tri bagages Est et la mise en service du CDGVal et de LISA. Les dépenses d'entretien-réparation augmentent de 8,9%, principalement en raison de la maintenance des infrastructures de Paris-Charles de Gaulle.

Les **charges de personnel** progressent de 4,6% à 329,1 millions d'euros. Les charges de personnel de la maison-mère ne progressent pas, contrairement à celles des filiales qui doivent faire face à l'accroissement de leur activité. Les effectifs moyens se détaillent comme suit :

	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
ADP SA	7 455	7 604	-2,0%
<i>dont escale</i>	647	707	-8,5%
Groupe Alyzia	2 505	2 273	+10,2%
Reste du groupe	910	730	+24,7%
<b>Total</b>	<b>10 870</b>	<b>10 607</b>	<b>+2,5%</b>

L'augmentation des effectifs du Groupe Alyzia provient essentiellement du développement des activités d'Aviance et d'Alyzia Sûreté. L'augmentation des effectifs du reste du Groupe est à mettre au compte de la Société de Distribution Aéroportuaire (+135 personnes) en raison de l'extension du

périmètre de ses activités sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle 3 et de Paris-Orly au 1<sup>er</sup> janvier 2007, et de ADP ingénierie (+53 personnes), en lien avec l'accroissement important de l'activité sur le premier semestre 2007, et dont presque la moitié est le fait de personnels locaux.

Les **impôts et taxes** progressent de 8,2 millions d'euros (+13%). Tandis que la taxe professionnelle (25,5 millions d'euros) n'augmente que faiblement (+1,8%) en raison de l'atteinte du plafonnement à 3,5% de la valeur ajoutée, les taxes foncières (20,8 millions d'euros) augmentent 20,9% en raison de la hausse des taux et des bases. L'impact de la nouvelle redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome perçue par la DGAC depuis septembre 2006 accentue le phénomène et s'élève à 1,5 million d'euros sur le premier semestre 2007.

Les **autres charges d'exploitation** ont augmenté de 18,1 millions d'euros pour atteindre 29,4 millions d'euros. Elles comprennent notamment les pertes sur créances irrécouvrables pour 5,8 millions d'euros, dont 3,1 millions d'euros au titre des créances impayées de Air Horizons, ainsi que les impacts du contrôle fiscal. Ces deux éléments sont entièrement couverts par une reprise de provision antérieurement constituée et portée en "dotations aux provisions, nettes de reprises".

### ***Evolution des autres produits et charges opérationnels***

Les **dépréciations de créances** nettes de reprises sont stables sur la période.

Les **dotations aux provisions** nettes de reprises sont impactées par la reprise de la dépréciation de la créance de Air Horizons et par la reprise de la provision pour impôt liée au contrôle fiscal évoquées ci-dessus.

### ***Evolution du taux de marge brute***

Ainsi l'**EBITDA** augmente de 8,5% sur la période à 354 millions d'euros. En revanche, le taux de marge brute diminue très légèrement (de 0,2 point) puisqu'il passe de 32,9% au premier semestre 2006 à 32,7% au premier semestre 2007. Cette évolution est due à l'évolution de la structure de l'activité du Groupe.

En effet, le taux de marge brute s'améliore dans trois des quatre segments : Services Aéroportuaires (+1,4 point), Escale (+2,6 points) et Immobilier (+0,7 point)<sup>3</sup>. Mais d'un autre côté, le poids du segment Autres Activités, dont le taux de marge est structurellement plus faible que celui des autres segments en raison des secteurs d'activités qu'il recouvre (ingénierie et distribution notamment) augmente : ce segment représente désormais 13,6% du chiffre d'affaires total contre 10,9% au 30 juin 2006. De plus, le taux de marge brute du segment Autres Activités diminue de 5,9 points, puisqu'il passe de 15,9% en 2006 à 10% en 2007.

Globalement, l'évolution du taux de marge brute se décompose en :

- un effet favorable de progression des marges : impact de + 0,7 point,
- un effet défavorable de mix : impact de -0,9 point.

### **3.2.2. Evolution du résultat opérationnel courant et résultat opérationnel**

A l'exception du taux de marge brute, les marges du Groupe ont globalement progressé entre le premier semestre 2006 et le premier semestre 2007. Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'EBITDA, du résultat opérationnel courant et du résultat opérationnel du Groupe entre les périodes considérées :

<sup>3</sup> Voir paragraphe 3.3. "Analyse par segment".

En millions d'euros	30/06/07	Part CA	30/06/06	Part CA	S1 2007 / S1 2006
<b>EBITDA</b>	<b>354,0</b>	32,7%	<b>326,3</b>	32,9%	+8,5%
Dotations aux amortissements	-144,8		-142,0		+2,0%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>209,2</b>	19,3%	<b>184,3</b>	18,6%	+13,6%
Autres produits et charges non courants	-32,3		-54,1		-40,3%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>176,9</b>	16,4%	<b>130,1</b>	13,1%	+36,0%

Le **résultat opérationnel courant** est en progression sensible à 209,2 millions d'euros soit une hausse de 13,6% par rapport à 2006.

Cette progression résulte d'une part de la croissance de l'EBITDA telle qu'expliquée ci-dessus et d'autre part de la hausse modérée des **dotations aux amortissements** (+2%).

Le ratio Résultat Opérationnel Courant / Produits passe ainsi de 18,6% en juin 2006 à 19,3% en juin 2007, soit une progression de 0,7 point. Cette évolution est obtenue malgré la croissance des activités par nature à plus faible marge que sont celles du segment "Autres Activités".

Le solde négatif des **autres produits et charges non courants** s'établit à -32,3 millions d'euros et est essentiellement constitué de la provision liée au projet de réorganisation des activités d'assistance en escale. En 2006, ce poste regroupait les charges liées à l'ouverture du capital pour un montant de 52,8 millions d'euros.

Après impact de ces éléments non récurrents, le **résultat opérationnel** s'établit en hausse de 36% à 176,9 millions d'euros, contre 130,1 millions d'euros en 2006.

Le ratio Résultat Opérationnel / Produits passe ainsi de 13,1% en juin 2006 à 16,4% en juin 2007, soit une progression de 3,3 points.

### 3.2.3. Evolution du résultat net

Le **résultat financier** ressort en positif à 69,7 millions d'euros, contre un solde négatif de -45,2 millions d'euros au 30 juin 2006.

Le *coût de l'endettement financier brut* (-50 millions d'euros) diminue de 1 million d'euros, ce qui traduit deux tendances opposées :

- d'une part, la diminution des charges financières pour environ 6,9 millions d'euros grâce au remboursement de deux emprunts obligataires sur le second semestre 2006,
- d'autre part, l'impact négatif de l'augmentation des taux d'intérêts<sup>4</sup> et donc du poids de la dette à taux variable pour environ 6 millions d'euros.

Les *produits de trésorerie et équivalents* sont en revanche en hausse de 4,6 millions d'euros à 9,2 millions d'euros, grâce notamment aux revenus issus des placements réalisés à la suite de l'augmentation de capital et de la cession des titres détenus par Aéroports de Paris Management dans Beijing Capital International Airport Company limited (BCIA), intervenue le 26 février 2007.

Cette cession a permis de dégager une plus-value de 109,8 millions d'euros, ce qui permet aux *autres produits financiers* d'augmenter de manière significative puisqu'ils atteignent 110,6 millions d'euros, contre 1,3 millions d'euros en 2006.

L'**impôt sur les bénéfices** du Groupe est en hausse de 12,1% à 46,3 millions d'euros. Le taux d'impôt effectif ressort à 18,8%. Le niveau très faible de ce taux provient de l'impact de la taxation à taux réduit de la plus-value dégagée sur la cession des titres BCIA, soumise au taux de droit commun à hauteur de 5% de son montant.

Le **résultat net part du Groupe** est en augmentation de 156,7 millions par rapport au 30 juin 2006 à 201,6 millions d'euros. Hors éléments non récurrents liés à l'ouverture du capital, à l'accident du

<sup>4</sup> Le taux moyen de l'Euribor 3 mois est passé de 2,75% à 3,95% entre le premier semestre 2006 et le premier semestre 2007.

terminal 2E, aux provisions liées au projet de réorganisation de l'escale et à la cession des titres BCIA, le résultat net se serait établi à 114,5 millions d'euros, en hausse de 24,6% par rapport à 2006.

### 3.3. Analyse par segment

Le Groupe Aéroports de Paris a défini son information sectorielle primaire sur la base d'une information par secteur d'activité. Les segments identifiés sont les suivants :

- **Services aéroportuaires** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par le Groupe qui sont nécessaires ou liés au traitement des avions sur les aéroports ou au flux des passagers aériens et de leurs accompagnants dans les installations du Groupe. Les services aéroportuaires incluent notamment les redevances aéroportuaires, les revenus locatifs liés au traitement des avions et des passagers, les revenus des commerces, ainsi que la taxe d'aéroport.
- **Escale et prestations annexes** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services fournis par le Groupe aux compagnies aériennes au titre de l'assistance en escale, tels qu'énumérés par l'annexe de l'article R. 216-1 du Code de l'aviation civile, et de certains autres services.
- **Immobilier** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et services de location immobilière fournis par le Groupe à l'exclusion des locations immobilières réalisées dans les aérogares qui sont liées au traitement des avions et des passagers et par voie de conséquence affectées au segment "Services Aéroportuaires".
- **Autres activités** : ce segment regroupe l'ensemble des produits et des services fournis pour l'essentiel par les filiales du Groupe Aéroports de Paris n'entrant pas dans les segments précédents ainsi que certaines activités de diversification.

La performance de chacun des secteurs d'activité est analysée ci-dessous à partir de leurs produits et leurs résultats opérationnels avant affectation des frais de siège.

Les revenus et le résultat du Groupe se décomposent de la manière suivante :

30/06/07	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Eliminations et non affecté	Total
Produit des activités ordinaires	872,3	93,5	95,5	146,6	(126,5)	1 081,4
EBITDA	343,1	(7,3)	47,6	14,6	(44,0)	354,0
Résultat opérationnel courant	222,2	(8,6)	32,0	7,7	(44,0)	209,2
Résultat opérationnel	220,7	(39,5)	32,0	7,7	(44,0)	176,9
Résultat net						201,6

30/06/06	Services aéro- portuaires	Escale & prestations annexes	Immobilier	Autres activités	Eliminations et non affecté	Total
Produit des activités ordinaires	827,4	82,8	86,4	108,5	(113,2)	991,8
EBITDA	313,8	(8,6)	42,5	17,2	(38,7)	326,3
Résultat opérationnel courant	197,8	(10,1)	24,2	11,1	(38,6)	184,3
Résultat opérationnel	196,3	(10,1)	24,2	11,1	(91,3)	130,1
Résultat net						44,9



## Services aéroportuaires

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Produits des activités ordinaires	872,3	827,4	+5,4%
Charges courantes	-566,9	-536,4	+5,7%
EBITDA	343,1	313,8	+9,3%
Amortissements	-120,9	-116,1	+4,2%
Résultat Opérationnel Courant	222,2	197,8	+12,3%
Résultat Opérationnel	220,7	196,3	+12,4%
EBITDA / CA	39,3%	37,9%	+1,4 pt
ROC / CA	25,5%	23,9%	+1,6 pt

Les produits du segment **Services aéroportuaires** sont en hausse de 5,4%, à 872,3 millions d'euros grâce au dynamisme du trafic, à l'augmentation des tarifs des redevances et au développement des recettes commerciales. Ils se détaillent comme suit :

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Redevances aéronautiques	345,4	315,3	+9,6%
Redevances spécialisées	52,7	49,4	+6,8%
Activités commerciales	107,0	101,3	+5,6%
Parcs et accès	74,4	71,6	+3,9%
Prestations industrielles	36,5	37,6	-3,0%
Taxe d'aéroport	174,8	167,2	+4,5%
Recettes locatives	38,1	33,6	+13,1%
Autres recettes	43,4	51,4	-15,5%
<b>Total</b>	<b>872,3</b>	<b>827,4</b>	<b>+5,4%</b>

Tirées par la progression du trafic (+4,4% à 41,5 millions de passagers), la hausse des tarifs (+4,25% au 1<sup>er</sup> avril 2007) et l'effet report de la hausse intervenue au 15 mai 2006, les **redevances aéronautiques** sont en hausse de 9,6% à 345,4 millions d'euros.

Les **redevances spécialisées**, catégorie qui regroupe les redevances accessoires (tri bagages, banques d'enregistrement, dégivrage) et autres prestations (accueils officiels, locations de réseaux) sont en augmentation de 6,8 % à 52,7 millions d'euros. La baisse de 69% du nombre d'avions dégivrés du fait de conditions climatiques clémentes est compensée par la forte progression des recettes de tri bagages (+21,1%). Sur la plate-forme Paris-Charles de Gaulle, celle-ci provient du changement de tarification au terminal 1 et de la mise en service du système de tri bagages Sud au terminal E.

Les **produits commerciaux** sont globalement en hausse de 5,6% à 107 millions d'euros. Les boutiques sous douane sont particulièrement dynamiques, avec une croissance de 7,5% entre le premier semestre 2006 et le premier semestre 2007.

Les recettes des **parcs de stationnement** automobiles sont en hausse de 3,9% à 74,4 millions d'euros. Hors subvention du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) qui n'est plus perçue depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007, date de mise en service du CDGVal, la croissance aurait été de 6,9%.

Les **prestations industrielles** (fourniture d'énergie, de fluides ...) sont en retrait de 3% à 36,5 millions d'euros. Cette évolution reflète la baisse des quantités thermiques vendues, conséquence de la douceur de l'hiver dernier, et l'évolution du prix de l'énergie.

Le produit de la **taxe d'aéroport**, qui permet de financer les activités relatives à la sûreté, progresse de 4,5%, à 174,8 millions d'euros. Cette évolution reflète l'effet combiné de la hausse du trafic et du relèvement par l'Etat du montant de la taxe d'aéroport pour faire face au renforcement des mesures de sûreté en vigueur depuis le 6 novembre 2006.

Les **recettes locatives**, qui correspondent à la location de locaux en aérogares, sont en hausse de 13,1% à 38,1 millions d'euros, du fait en particulier de l'indexation des prix sur l'indice du coût de la construction (+7% appliqués depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007). Elles sont également impactées favorablement par de nouvelles surfaces louées dans les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, notamment au terminal 2E.

Les **autres recettes** sont en retrait de 15,5% à 43,4 millions d'euros en raison de la diminution des services rendus aux services de la Navigation Aérienne et de la baisse des produits inter-segments.

La bonne maîtrise des charges courantes et l'augmentation modérée des dotations aux amortissements permettent au **résultat opérationnel courant** de progresser de 12,3% et au taux de marge Résultat Opérationnel Courant / Produits de gagner 1,6 point sur la période.

### **Escale et prestations annexes**

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Produits des activités ordinaires	93,5	82,8	+12,9%
Charges courantes	-102,1	-93,0	+9,8%
EBITDA	-7,3	-8,6	+14,8%
Amortissements	-1,3	-1,5	-14,8%
Résultat Opérationnel Courant	-8,6	-10,1	+14,8%
Résultat Opérationnel	-39,5	-10,1	-289,6%
EBITDA / CA	-7,8%	-10,4%	+2,6 pt
ROC / CA	-9,2%	-12,2%	+3,0 pt

Les produits du segment **Assistance en escale et prestations annexes** atteignent 93,5 millions d'euros, en hausse de 12,9% par rapport au premier semestre 2006, ce dernier ayant été particulièrement pénalisé par la perte de clients importants à la fin de l'année 2005. Au sein de cet ensemble, les prestations dans le domaine de la sûreté sont en forte croissance (+26,5%), grâce notamment à l'effet semestre plein de deux contrats (le contrôle d'accès du Bourget repris fin 2006 et le contrat d'inspection-filtrage passagers d'Orly Sud repris en février 2006), à la tenue du salon du Bourget en juin 2007, et à l'effet positif des ajustements tarifaires intervenus en fin d'année 2006.

Le **résultat opérationnel courant** du segment Escale et prestations annexes s'établit à -8,6 millions d'euros en 2007 contre -10,1 millions d'euros en 2006. L'activité hors escale, notamment à travers la filiale Alyzia Sûreté, s'établit à l'équilibre. En revanche, s'agissant de l'activité escale proprement dite, le Groupe se trouve confronté à une forte concurrence. Pour y faire face, l'entreprise envisage de regrouper l'ensemble de ses activités d'assistance en escale dans une filiale unique, pour lui permettre d'exercer durablement son activité dans des conditions compétitives de prix et de coûts. Le coût des mesures sociales d'accompagnement prévues dans ce projet a été provisoirement estimé à 43,8 millions d'euros, dont 30,8 millions ont été provisionnés dans les comptes au 30 juin 2007<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Voir le paragraphe 3.1.2 "Projet de réorganisation des activités d'assistance en escale".

### **Immobilier (hors aéroports)**

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Produits des activités ordinaires	95,5	86,4	+10,5%
Charges courantes	-47,6	-48,6	-2,1%
EBITDA	47,6	42,5	+12,1%
Amortissements	-15,6	-18,3	-14,7%
Résultat Opérationnel Courant	32,0	24,2	+32,3%
Résultat Opérationnel	32,0	24,2	+32,3%
EBITDA / CA	49,9%	49,2%	+0,7 pt
ROC / CA	33,5%	28,0%	+5,5 pt

Les produits du segment **Immobilier**, en hausse de 10,5% à 95,5 millions d'euros, ont été soutenus par l'augmentation de l'indice des coûts de construction (+7% appliqués depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007). Cette progression est accentuée par la fin de montée en puissance des loyers des nouvelles surfaces de terrains louées en 2006 et destinées à accueillir la Base Maintenance Ouest pour les futurs A380, le centre logistique FedEx et le Centre de Maintenance du Hub sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Parallèlement, les **charges courantes** sont en baisse de 2,1% ce qui permet à l'EBITDA du segment de progresser de 12,1% par rapport au premier semestre 2006.

Le premier semestre 2006 avait été pénalisé par une dotation exceptionnelle aux amortissements pour un montant de 4 millions d'euros résultant de travaux de réhabilitation et de la démolition de bâtiments vétustes, contre 0,5 million d'euros sur le premier semestre 2007. Hors cet élément non récurrent, les amortissements auraient augmenté de 5,4%.

Le résultat opérationnel courant ressort à 32 millions, en progression de 32,3%. Le taux de marge nette s'établit à 33,5%, en progression sensible de 5,5 points par rapport à 2006.

### **Autres activités**

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Produits des activités ordinaires	146,6	108,5	+35,1%
Charges courantes	-132,8	-94,0	+41,3%
EBITDA	14,6	17,2	-15,1%
Amortissements	-6,9	-6,3	+9,6%
Résultat Opérationnel Courant	7,7	11,1	-30,4%
Résultat Opérationnel	7,7	11,1	-30,4%
EBITDA / CA	10,0%	15,9%	-5,9 pt
ROC / CA	5,2%	10,2%	-5,0 pt

Les contributions au segment de chaque entité s'établissent comme suit :

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>146,6</b>	<b>108,5</b>	<b>+35,1%</b>
Aéroports de Paris	2,3	6,4	-64,7%
ADP ingénierie	27,0	15,0	+80,0%
Aéroports de Paris Management	4,2	3,4	+23,2%
Hub télécom	38,7	36,1	+7,1%
Société de Distribution Aéroportuaire	74,4	47,6	+56,3%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>7,7</b>	<b>11,1</b>	<b>-30,4%</b>
Aéroports de Paris	-1,5	4,9	-131,3%
ADP ingénierie	1,4	0,8	+67,0%
Aéroports de Paris Management	0,5	0,1	+266,7%
Hub télécom	3,3	2,9	+12,2%
Société de Distribution Aéroportuaire	4,1	2,2	+82,2%

La contribution d'**Aéroports de Paris** aux produits des activités ordinaires s'établit à 2,3 millions d'euros contre 6,4 millions d'euros en 2006, soit une baisse de 4,1 millions d'euros. Cette forte diminution s'explique par le transfert des forfaits avec les opérateurs de téléphonie mobile vers le segment "Services Aéroportuaires" (3 millions d'euros de recettes sur le premier semestre 2006) et par l'effet non récurrent du paiement par un client d'une réclamation à l'export d'un montant de 1,5 million d'euros en 2006.

**ADP ingénierie** enregistre un développement remarquable avec des produits en hausse de 80% à 27 millions d'euros. Cette performance reflète la signature de nouveaux contrats, notamment ceux de Jeddah (Arabie Saoudite) et de Bogota (Colombie).

Les produits d'**Aéroports de Paris Management** s'établissent à 4,2 millions d'euros, en hausse de 23,2%, grâce aux nouveaux contrats signés notamment ceux de Jeddah (Arabie Saoudite) et d'Amman (Jordanie).

La contribution de **Hub télécom** s'établit à 38,7 millions d'euros, en hausse de 7,1% par rapport à la même période 2006. La poursuite de la baisse de la téléphonie fixe est compensée par la croissance du Wifi professionnel et grand public et par le développement des prestations de services.

La contribution la plus importante provient de la **Société de Distribution Aéroportuaire**. Détenue en partenariat avec Aelia, filiale du Groupe Hachette spécialisée dans la distribution aéroportuaire, la société exploite désormais les boutiques alcool-tabac-parfum-cosmétiques de l'ensemble de nos aéroports. Les produits de la Société de Distribution Aéroportuaire s'établissent en hausse de 56,3% à 74,4 millions d'euros sous l'effet conjugué de la croissance organique de l'activité liée à la progression du trafic et de l'extension du périmètre de ses activités au 1<sup>er</sup> janvier 2007 au terminal 3 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ainsi qu'aux deux terminaux de l'aéroport de Paris-Orly (Orly Sud et Orly Ouest)<sup>6</sup>. Hors effet de périmètre, la contribution de la Société de Distribution Aéroportuaire s'est accrue de 13,1% entre les premiers semestres 2006 et 2007, reflétant le dynamisme des ventes des boutiques sous douane.

En ce qui concerne les contributions au **résultat opérationnel courant** du segment, la contribution d'Aéroports de Paris ressort à -1,5 million d'euros en 2007 contre une contribution positive de 4,9 millions d'euros en 2006, soit une baisse de 6,4 millions d'euros. Celle-ci s'explique par deux éléments non récurrents : en plus des produits du premier semestre 2006 évoqués ci-dessus (forfaits avec les opérateurs de téléphonie et réclamation auprès d'un client) d'un montant global de 4,5 millions d'euros qui ne généraient aucune charge, des reprises de provisions ont impacté favorablement l'exercice 2006 pour un montant de 1,7 million d'euros. La contribution d'ADP ingénierie ressort à 1,4 million d'euros contre 0,8 million d'euros en 2006, celle d'Aéroports de Paris Management à 0,5 million d'euros contre 0,1 million d'euros en 2006. La contribution d'Hub télécom ressort pour sa part à 3,3 millions d'euros contre 2,9 millions d'euros en 2006, tandis que celle de la Société de Distribution Aéroportuaire s'établit à 4,1 millions d'euros, contre 2,2 millions d'euros en 2006, en hausse de 82,2%.

<sup>6</sup> Parallèlement, le pourcentage de consolidation proportionnelle est passé de 49% à 50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

### 3.4. Tableau des flux de trésorerie

En millions d'euros	30/06/07	30/06/06	S1 2007 / S1 2006
Résultat opérationnel	176,9	130,1	+36,0%
Amortissements et provisions	171,2	149,8	+14,3%
Coût des avantages accordés aux salariés (ORS)	-	33,3	ns
Décalages de paiement des indemnités du 2E	-	41,4	ns
Autres flux sans effet sur la trésorerie	2,0	-8,0	ns
<b>Capacité d'autofinancement avant impôts</b>	<b>350,2</b>	<b>346,7</b>	<b>+1,0%</b>
Autres flux provenant des activités opérationnelles	-37,7	-118,6	-68,2%
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>312,4</b>	<b>228,1</b>	<b>+37,0%</b>
Investissements corporels et incorporels	-335,2	-287,1	+16,8%
Produits de cession de participations non consolidées	189,9	0,1	ns
Produits de cession d'immobilisations corporelles	5,3	117,6	-95,5%
Autres flux liés aux activités d'investissement	-49,0	-53,7	-8,6%
<b>Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement</b>	<b>-189,1</b>	<b>-223,2</b>	<b>-15,2%</b>
Produits de l'émission d'actions	-	581,3	ns
Intérêts payés	-115,2	-107,9	+6,7%
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-93,0	-63,2	+47,2%
Autres flux liés aux activités de financement	51,4	44,5	+15,4%
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>-156,8</b>	<b>454,7</b>	<b>ns</b>
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>-33,5</b>	<b>459,6</b>	<b>ns</b>

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles sont en hausse de 37% à 312,4 millions d'euros contre 228,1 millions euros au premier semestre 2006 compte tenu en particulier de l'évolution favorable du besoin en fonds de roulement et de la diminution de l'impôt sur le résultat payé.

Les flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement sont en baisse de 15,2% mais cette évolution recouvre deux éléments non récurrents : les produits de cession des titres BCIA en 2007 et des produits de cession d'immobilisations en 2006, notamment ceux liés à la rétrocession à l'Etat des actifs de la navigation aérienne et des bâtiments utilisés par les services publics. La ventilation des investissements du Groupe est décrite au paragraphe 3.5. "Investissements" ci-dessous.

Les flux de trésorerie provenant des activités de financement sont en baisse de 611,5 millions d'euros. Le premier semestre 2006 avait en effet enregistré le produit net de l'émission d'actions consécutif à l'augmentation du capital intervenue en juin 2006 pour 581,3 millions d'euros.

La variation de trésorerie est légèrement négative, à -33,5 millions d'euros.

### 3.5. Investissements

Les investissements du groupe au premier semestre 2007 se décomposent comme suit :

En millions d'euros	30/06/07			30/06/06		
	ADP	Filiales	Groupe	ADP	Filiales	Groupe
Développement des capacités	193,4	6,4	199,8	167,0	9,3	176,3
Restructuration	28,5	-	28,5	15,0	-	15,0
Rénovation et qualité	47,2	1,4	48,6	42,5	1,1	43,7
Développement immobilier	5,6	-	5,6	6,6	-	6,6
Sûreté	12,4	-	12,4	11,9	-	11,9
FEST	36,6	-	36,6	32,0	-	32,0
Autres	3,7	-	3,7	0,7	1,0	1,7
<b>Total</b>	<b>327,4</b>	<b>7,8</b>	<b>335,2</b>	<b>275,7</b>	<b>11,4</b>	<b>287,1</b>

Cette évolution reflète pour l'essentiel la poursuite des projets de développement de capacité et de réhabilitation engagés par Aéroports de Paris, notamment :

Sur la plate-forme de **Paris-Charles-de-Gaulle** :

- la fin du chantier du satellite S3, dont la Galerie parisienne a été inaugurée le 27 juin 2007,
- la réhabilitation du terminal 1, avec la mise en service du second quart des travaux en mars 2007 et le démarrage du troisième quart le 15 mai 2007,
- la mise en service du CDGVal reliant les aérogares 1, 2 et 3 en avril 2007,
- l'ouverture des aires avions Est du S3 et Lima en avril 2007
- la poursuite des travaux de la reconstruction de la jetée du terminal 2E,
- la poursuite des travaux du système de tri bagages Est, dont l'ouverture est prévue en octobre 2007,
- la poursuite du chantier de terminal régional T2G,
- la mise en service d'une nouvelle gare de fret en juin 2007.

Sur la plate-forme de **Paris-Orly** :

- la poursuite de la reconfiguration des circuits internationaux d'Orly Sud,
- la poursuite des travaux de rénovation du parc de stationnement automobile P0.

### **3.6. Principaux risques et incertitudes pour le second semestre 2007**

Aéroports de Paris exerce son activité dans un environnement qui fait naître de nombreux risques, dont certains qu'il ne peut pas contrôler. Ces risques pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière et/ou ses résultats. Parmi les principaux risques liés aux activités d'Aéroports de Paris, on peut citer :

- le risque lié au fait que le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris dépend principalement de l'évolution du trafic aérien, lui-même fonction de facteurs dont Aéroports de Paris n'a, pour certains, pas la maîtrise,
- le risque découlant du fait qu'une partie significative des activités d'Aéroports de Paris est liée aux activités du groupe Air France-KLM,
- le risque lié au fait qu'une partie importante de l'activité d'Aéroports de Paris est réglementée, ce qui impacte entre autres le niveau et les conditions d'évolution des redevances, le nombre et l'attribution des créneaux horaires, la politique de sûreté et de sécurité,
- le risque lié aux contraintes réglementaires en matière environnementale qui pourrait restreindre l'activité d'Aéroports de Paris, freiner son développement ou entraîner des dépenses importantes,
- le risque lié au fait qu'Aéroports de Paris doit faire face à un environnement concurrentiel important, en étant notamment en concurrence directe avec les grands aéroports européens (Londres Heathrow, Amsterdam Schiphol, Francfort et Madrid Bajas),
- les risques découlant des investissements importants envisagés : le retour sur les investissements réalisés pourrait se révéler inférieur aux attentes d'Aéroports de Paris pour rémunérer de manière adéquate les capitaux employés,
- les risques liés aux litiges existants ou potentiels concernant les redevances des services aéroportuaires rendus par Aéroports de Paris, et plus particulièrement les recours à l'encontre des décisions tarifaires 2007-2008 et le recours contre certaines dispositions réglementaires afférentes à la détermination de certaines redevances<sup>7</sup>,

---

<sup>7</sup> Voir le paragraphe 3.1.3 "Contrat de régulation et redevances".

- les risques liés aux autres litiges, et notamment les procédures en relation avec l'effondrement de la jetée du terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en mai 2004<sup>8</sup>.

### **3.7. Principales conventions entre parties liées**

Les principales conventions entre parties liées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 sont la convention cadre et le protocole financier d'application pour l'année 2007, datés du 27 juillet 2007, qui ont été conclues entre l'Etat et Aéroports de Paris en application de l'article 36 du cahier des charges annexé au décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris. Ces conventions portent sur la réalisation par Aéroports de Paris d'un certain nombre de prestations en faveur de certains services de l'Etat, sur demande de ce dernier, afin de lui permettre d'assurer ses missions de prestataires de services de navigation aérienne.

---

<sup>8</sup> Voir le paragraphe 3.1.6 "Suites de l'accident du terminal 2E".

## 4. Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes semestriels

---

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes et en application de l'article L. 232-7 du Code de commerce, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Aéroports de Paris, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2007, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport financier semestriel.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes professionnelles applicables en France. Un examen limité de comptes intermédiaires consiste à obtenir les informations estimées nécessaires, principalement auprès des personnes responsables des aspects comptables et financiers, et à mettre en œuvre des procédures analytiques ainsi que toute autre procédure appropriée. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit effectué selon les normes professionnelles applicables en France. Il ne permet donc pas d'obtenir l'assurance d'avoir identifié tous les points significatifs qui auraient pu l'être dans le cadre d'un audit et, de ce fait, nous n'exprimons pas une opinion d'audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité, dans tous leurs aspects significatifs, des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 3.1.2. de l'annexe aux comptes consolidés résumés, qui décrit l'état des procédures en cours relatives au Contrat de Régulation Economique.

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations données dans le rapport financier semestriel commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense, le 31 août 2007

Les commissaires aux comptes

Salustro Reydel  
Membre de KPMG International  
Philippe Arnaud  
*Associé*

ERNST & YOUNG Audit

Alain Perroux  
*Associé*



## **5. Annexe**

---

Comptes consolidés résumés du Groupe Aéroports de Paris au 30 juin 2007.