

Introduction en Bourse

31 mai 2006



AÉROPORTS DE PARIS

Sommaire

	Page
1. Présentation générale d' Aéroports de Paris	4
2. Equity Story	10
3. Analyse du trafic	33
4. Services aéroportuaires	43
4.1 Services aéronautiques	46
4.2 Activités commerciales	80
4.3 Parkings	90
5. Immobilier	94
6. Escale et prestations annexes	110
7. Autres activités	118
8. Cadre de régulation	131

Equipe de présentation

Direction générale

Pierre Graff – *Président Directeur Général*

François Rubichon – *Directeur Général Délégué*

Laurent Galzy – *Directeur Général Adjoint Finances et Administration*

Directions opérationnelles

René Brun – *Directeur de l'aéroport Paris–Charles de Gaulle*

Patrice Hardel – *Directeur de l'aéroport Paris–Orly*

Pascale Cartier – *Directeur des Commerces*

Jila Darabiha – *Directeur de l'Immobilier*

Francis Gisselmann – *Directeur de l'Escale*

Dominique Pannier – *Directeur des Filiales et Participations*

1

Présentation générale d'Aéroports de Paris

Pierre GRAFF - PDG

Une des premières plates-formes aéroportuaires mondiales

2ème groupe aéroportuaire européen⁽¹⁾ :

- 78,7 millions de passagers en 2005 (+4,4% // 2004)
- 461 compagnies

1er groupe aéroportuaire européen en fret et courrier traité

- 2,1m tonnes de fret et de courrier traités en 2005 (+6,3% // 2004)

6 686 ha : le plus grand domaine aéroportuaire d'Europe

10 688 employés au 31 décembre 2005

Paris-Charles de Gaulle

- 2ème place européenne en nombre de passagers
- 1ère place européenne en tonnes de fret traitées (fret + courrier)



Paris-Le Bourget

1ère plate-forme européenne d'aviation d'affaires

AAG ⁽²⁾

- 10 aérodromes
- 1 hélicoptère

Paris-Orly

10ème place européenne en nombre de passagers

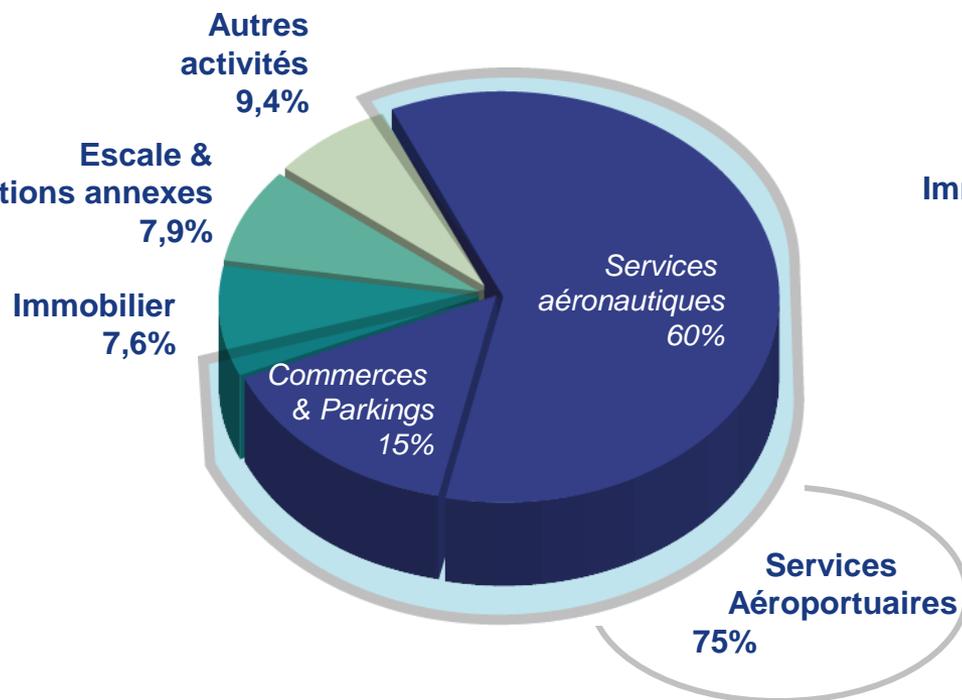


(1) En termes de chiffre d'affaires aéroportuaire
 (2) AAG : aérodromes d'aviation générale

Principales lignes d'activités – 2005

Chiffre d'affaires €1 915m

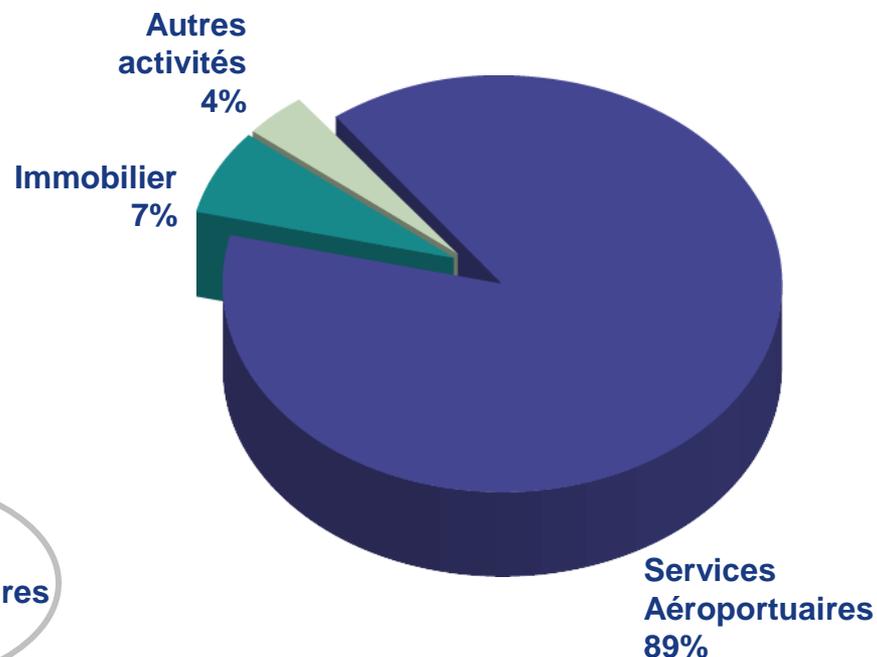
Répartition du chiffre d'affaires 2005⁽¹⁾
(avant éliminations des inter-segments)



Source : Comptes Consolidés 2005

Résultat opérationnel €355m

Répartition du résultat opérationnel 2005⁽²⁾
(avant éliminations des inter-segments)



Source : Comptes Consolidés 2005

(1) € 2 130m - avant éliminations des échanges inter-segments

(2) €453m - avant éliminations (€0,5m) et allocations de charges et produits non-affectables (€86m), excluant l'Escale (en déficit de €12,2m)

€m	2005	Variation 04-05
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	1 915	 +5,7%
EBITDA Marge	592 31%	 +9,1%
Résultat opérationnel courant	331	 +13,8%
Résultat net part du Groupe ⁽²⁾	180	 +24,9%

(1) Produits des activités ordinaires

(2) Inclut l'impact du T2E. Hors T2E, le résultat net en 2004 et en 2005 s'établit à respectivement €154,5m et €158,1m, soit une progression de 2,3%



Pierre GRAFF, Président-Directeur Général



François RUBICHON, Directeur Général Délégué



Laurent GALZY

Directeur général adjoint,
Finances et Administration



Marc NOYELLE

Directeur général adjoint,
Aménagement et Développement



René BRUN

Direction de l'aéroport de
Paris-Charles de Gaulle



Patrice HARDEL

Direction de l'aéroport de
Paris-Orly

Devenir le groupe aéroportuaire européen de référence



Par son efficacité



la qualité de ses services



sa gestion de l'environnement



ses performances économiques



2

Equity Story

Pierre GRAFF - PDG



Une stratégie de croissance équilibrée

1

Un marché alliant
croissance et
résilience

2

Un positionnement stratégique pour
capter tous les types de trafics

Un fort potentiel de
croissance et de création
de valeur

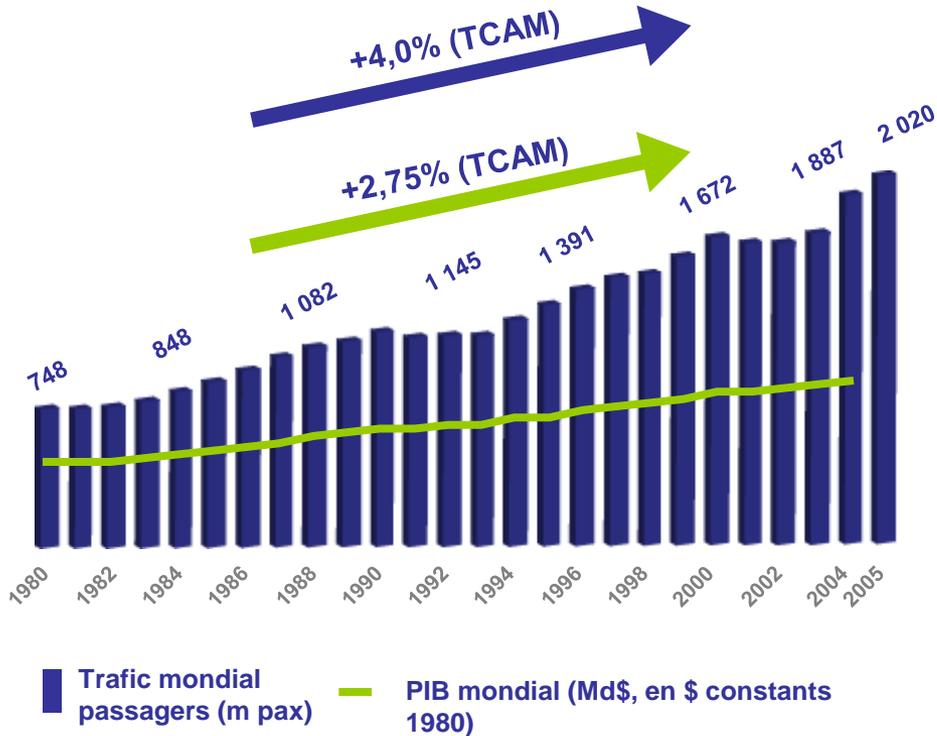
3

Un cadre réglementaire
favorable et incitatif



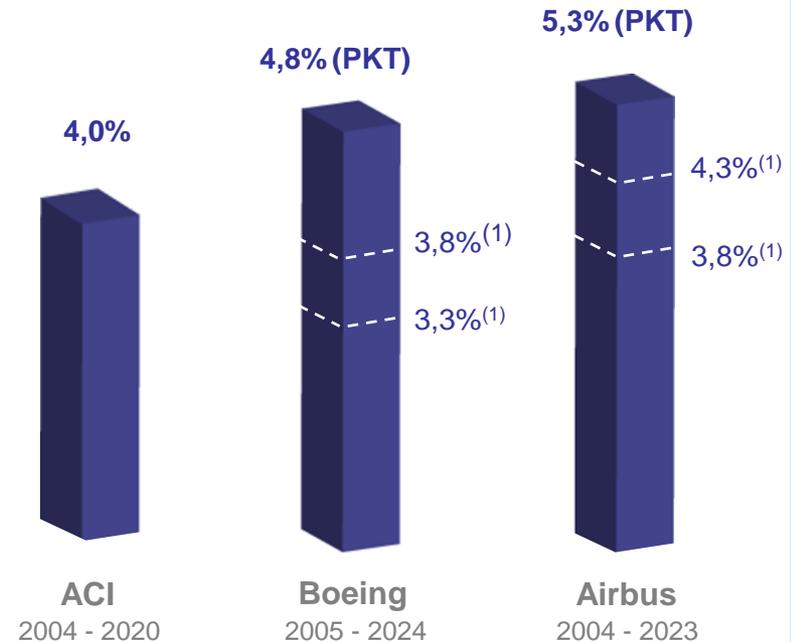
Un marché alliant croissance et résilience

Evolution du trafic mondial de passagers sur longue période 1980 - 2005



Sources : OACI et Bloomberg

Prévisions de croissance du trafic mondial de passagers



(1) Historiquement la croissance en PKT est supérieure de 1 à 1,5% à celle de la croissance passagers. Cette différence est due à la croissance proportionnellement plus forte des vols long courrier





2 Un positionnement unique pour capter tous les types de trafics

1

Un groupe aéroportuaire majeur

2

Une situation et une attractivité exceptionnelles

3

Forte complémentarité des 3 plates-formes

4

Plates-formes bien desservies et bénéficiant d'une forte intermodalité

5

Des infrastructures aéronautiques de premier plan

6

Une clientèle diversifiée composée des acteurs majeurs du transport aérien

7

Une position concurrentielle solide



1. Un groupe aéroportuaire majeur

10 premiers aéroports européens

Aéroport	pax 2005 (m)
1. Londres, Royaume-Uni (LHR)	67,9
2. Paris, France (CDG)	53,8
3. Francfort, Allemagne (FRA)	52,2
4. Amsterdam, Pays-Bas (AMS)	44,2
5. Madrid, Espagne (MAD)	41,9
6. Londres, Royaume-Uni (LGW)	32,8
7. Rome, Italie (FCO)	28,6
8. Munich, Allemagne (MUC)	28,6
9. Barcelone, Espagne (BCN)	27,1
10. Paris, France (ORY)	24,9

Source : ACI 2005

10 premiers aéroports mondiaux

Aéroport	pax 2005 (m)
1. Atlanta, Géorgie (ATL)	85,9
2. Chicago, Illinois (ORD)	76,8
3. Londres, Royaume-Uni (LHR)	67,9
4. Tokyo, Japon (HND)	63,3
5. Los Angeles, Californie (LAX)	61,5
6. Dallas, Texas (DFW)	59,1
7. Paris, France (CDG)	53,8
8. Francfort, Allemagne (FRA)	52,2
9. Las Vegas, Nevada (LAS)	44,3
10. Amsterdam, Pays-Bas (AMS)	44,2

Source : ACI 2005



2. Une situation et une attractivité exceptionnelles

La France

1^{ère} destination touristique au monde

(plus de 75 millions de touristes étrangers en 2005)

700 000 touristes chinois en 2005

(potentiel de croissance considérable à long terme)

2^e rang européen pour le nombre d'implantations de sociétés internationales

(17% des nouvelles implantations européennes en 2004)

Paris / Île-de-France

1^{ère} agglomération européenne

⇒ 9,9 millions d'habitants

1^{ère} destination mondiale pour le tourisme (26 millions de visiteurs étrangers en 2005)

1^{ère} ville au monde pour les congrès internationaux (229 congrès internationaux à Paris en 2005)

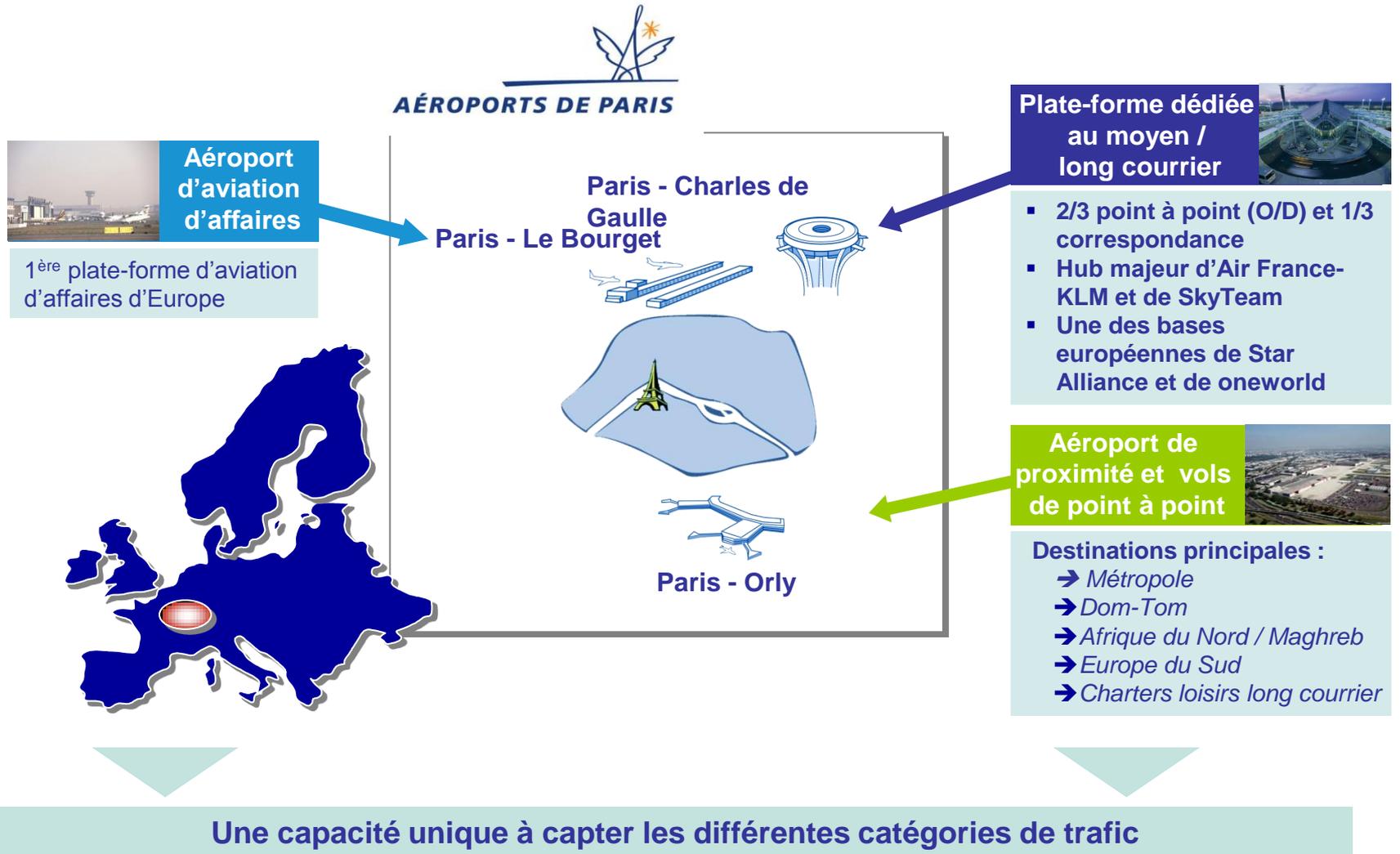
1^{ère} ville d'Europe pour l'offre hôtelière

1^{ère} région économique de France
30% du PIB français
32% des exportations françaises

Aéroports de Paris est une porte d'entrée incontournable en Europe

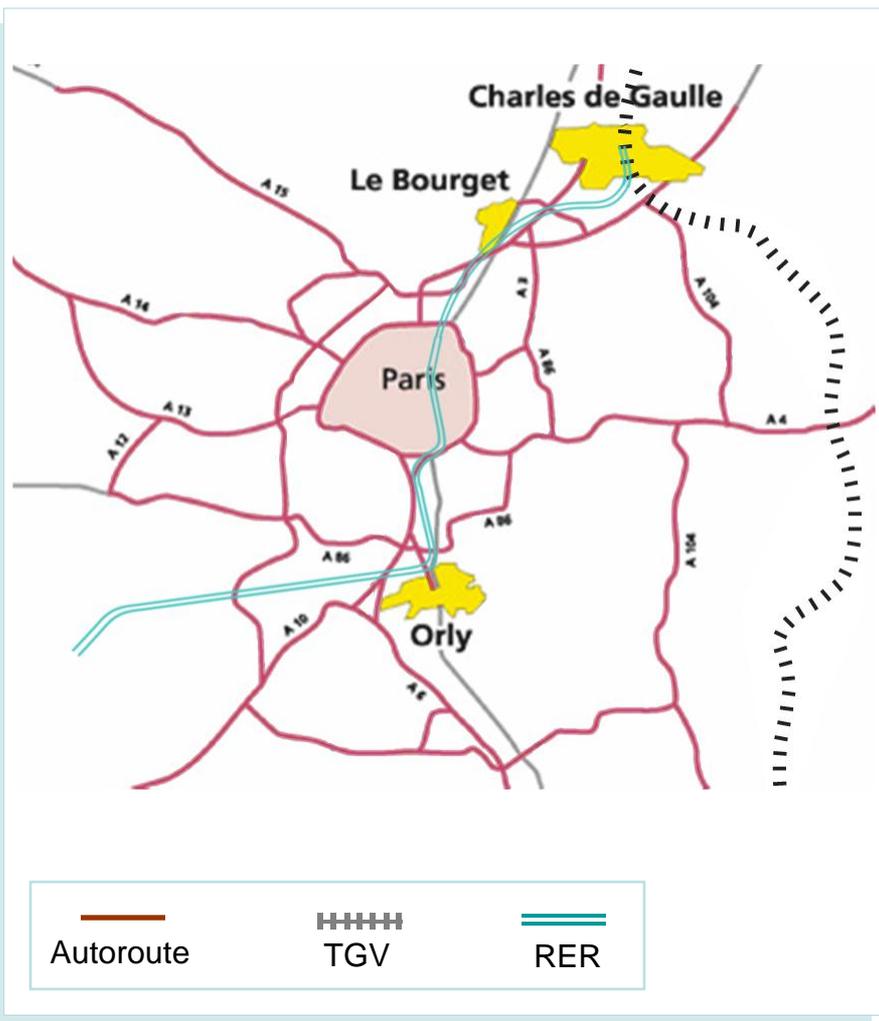


3. Forte complémentarité des 3 plates-formes





2 4. Plates-formes bien desservies et bénéficiant d'une forte intermodalité



Intermodalité à Paris-Charles de Gaulle

- **Gare TGV**
 - Plus de 3 millions de passagers en 2005 dont 75% en connexion train/avion
 - Représente 3% du trafic passager
 - Plus de 60 liaisons par jour vers Bruxelles et la province (Lyon, Lille, Marseille, Rennes)

Accès à Paris-Charles de Gaulle

- Réseau autoroutier dense (A1, A3 et A104)
- Deux gares RER
- **Projet CDG Express (en service en 2012)**
 - Paris à 20 minutes toutes les 15 minutes

Accès à Paris-Orly

- Réseau autoroutier dense (A6 et A86)
- Liaison directe (Orlyval) vers le RER



5. Des infrastructures aéronautiques de premier plan

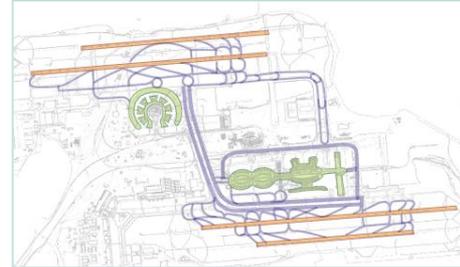
Pistes

- **Paris-CDG** : seul aéroport européen à disposer de 2 doublets de pistes indépendants
 - Capacité de 108 mouvements par heure (120 à l'horizon 2010)
- **Paris-Orly** : 3 pistes opérationnelles
 - Capacité de 76 mouvements par heure, limitée à 250 000 créneaux horaires /an

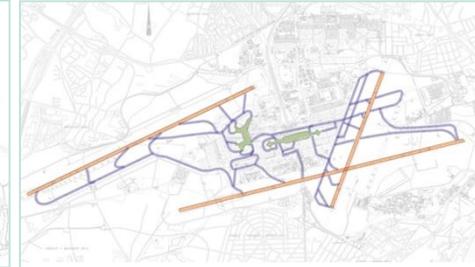
Terminaux

- **Paris-CDG** : 3 terminaux, capacité de 47m passagers (66,5m en 2010)
- **Paris-Orly**: 2 terminaux, capacité de 30m passagers

Paris-CDG



Paris-Orly



	Aéroports de Paris	BAA Londres*	Schiphol Group Amsterdam	Fraport Francfort
# pistes	7	4	5	3
Capacité pistes (Mouvements / Heure)	184	187	108	83
Capacité terminaux (m pax, début 2006)	77	116	53	55

* Heathrow, Gatwick et Stansted



2 6. Une clientèle diversifiée composée des acteurs majeurs du transport aérien

Air France-KLM

- Paris-Charles de Gaulle est le hub mondial d'Air France-KLM, première cie aérienne en Europe et 3^{ème} dans le monde
- Air France-KLM est la compagnie aérienne traditionnelle qui connaît la plus forte croissance

Compagnies aériennes (millions de PKT ⁽¹⁾ – 2005)



Deux leaders mondiaux du fret

- Hub mondial de fret d'Air France-KLM Cargo
- Hub européen de FedEx

Transporteurs aériens mondiaux de fret (milliards de FKT ⁽²⁾ – 2004)



Trois grandes alliances aériennes

- **SkyTeam** (Air France-KLM, Continental Airlines, Delta Airlines, Alitalia, etc.)
- **Star Alliance** (Lufthansa, United Airlines, etc.)
- **oneworld** (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, etc.)

Nouveaux acteurs alternatifs

- **Low costs** : easyJet, client no.2 d'Aéroports de Paris ⁽³⁾
- **Charters** : Corsair, client no.3 d'Aéroports de Paris ⁽³⁾

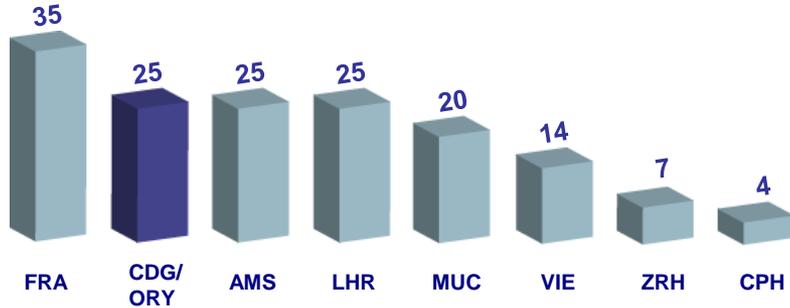
(1) Source : IATA
 (2) Source : IATA, Air France
 (3) En termes de trafic sur les plates-formes sur Aéroports de Paris



7. Une position concurrentielle solide

Zone de chalandise

(m d'habitants à moins de 200 km de l'aéroport)

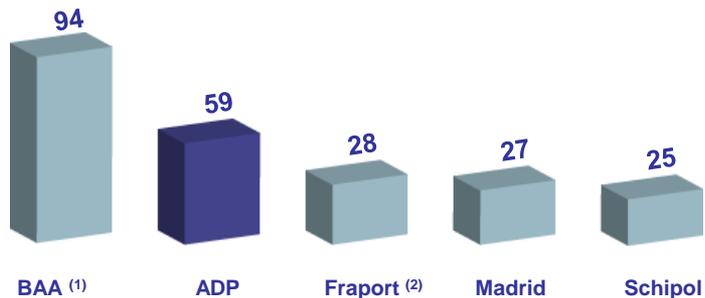


Villes accessibles en moins de 2 heures de vol



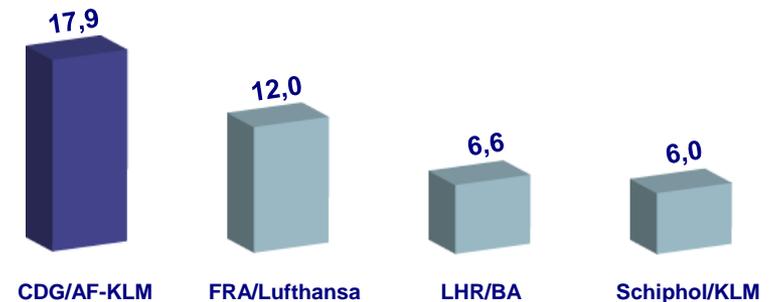
Un trafic O/D solide

(m pax - 2005)



Une offre unique en terme de correspondances

(Milliers d'opportunités de correspondances en moins de 2 heures au cours d'une semaine en 2005)



Source : Air France-KLM

(1) Heathrow, Gatwick et Stansted
 (2) Francfort + Hahn



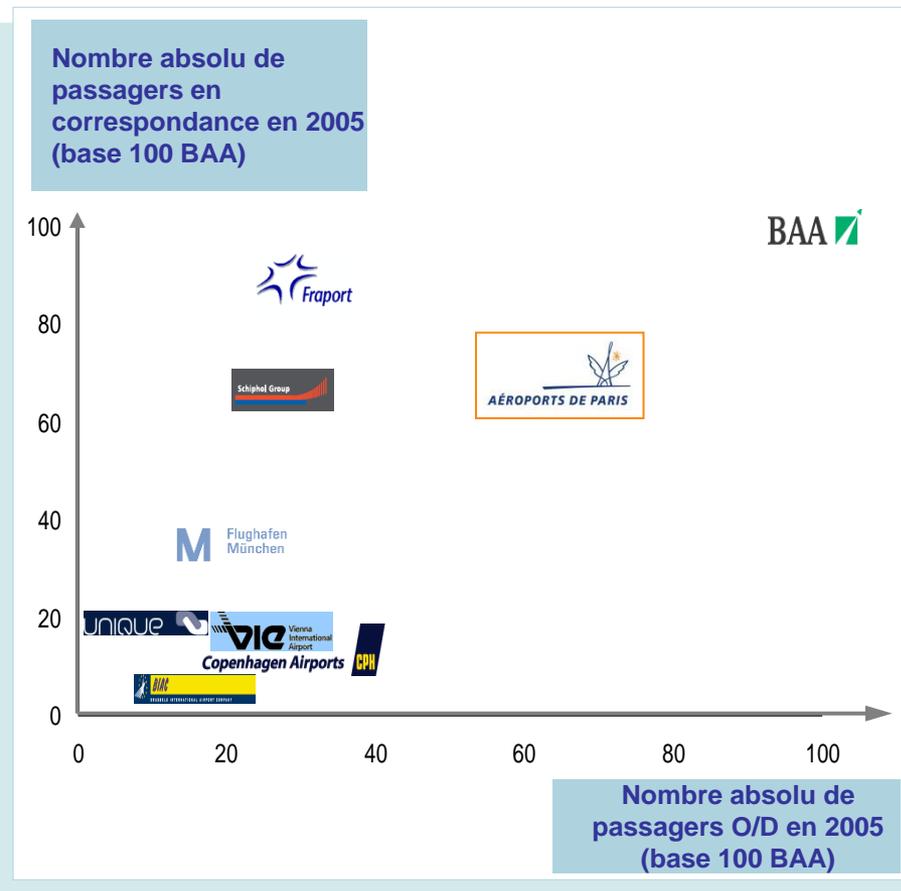
2 Un positionnement stratégique pour capter tous les trafics

- Zone de chalandise dense (bassin de population)
- Faible cannibalisation par des aéroports concurrents
- Forte attractivité touristique
- Pôle économique dynamique
- Accès et intermodalité

➔ Trafic O/D robuste

- Très grand nombre de destinations
- Fréquences élevées
- Installations de hub performantes
- Partenaires puissants dont Air France-KLM et SkyTeam

➔ Trafic correspondance dynamique





Un cadre réglementaire favorable et incitatif

Loi du 20 avril 2005

Décrets du 20 juillet et 8 décembre 2005

Arrêté ministériel du 16 septembre 2005

Droit d'exploitation

- Illimité dans le temps

Détention de tous les actifs

- Domaine foncier très étendu

Définition précise des responsabilités d'ADP

- Cahier des charges

Cadre de régulation prometteur

- Contrat de 5 ans avec l'État
- 1^{er} contrat en vigueur jusqu'en 2010



Un cadre réglementaire bien défini

Cadre de régulation prometteur

➔ Contrat de 5 ans avec l'État

➔ 1^{er} contrat en vigueur jusqu'en en 2010

Transparence

- Répartition claire des risques
- Critères de qualité de service
- Investissements

Grande visibilité sur les tarifs

- + 3,25% + inflation par an sur les cinq prochaines années

Approche économique

- Rémunération des capitaux employés
- Incitation à la performance
- Partage du risque trafic avec les compagnies aériennes

Evolution vers la "simple caisse aménagée"

- Sortie d'activités du périmètre régulé post 2010
 - Immobilier de diversification
 - Possibilité de plafonner la contribution des activités commerciales



Potentiel de croissance et de création de valeur

1

L'espace disponible pour soutenir la croissance future

2

Une adaptation des capacités adaptée à la croissance du trafic

3

Opportunité de croissance des activités commerciales

4

Une opportunité à moyen terme dans l'immobilier

5

Potentiel d'amélioration de la performance économique



1. L'espace disponible pour soutenir la croissance future

Domaine foncier

- ➔ 6 686 ha ⁽¹⁾ dont 4 977 ha exclusivement liés aux activités aéronautiques



CDG

Ha : 3 257



Orly

Ha : 1 540



Le Bourget
Ha : 553

AAG
Ha : 1 307

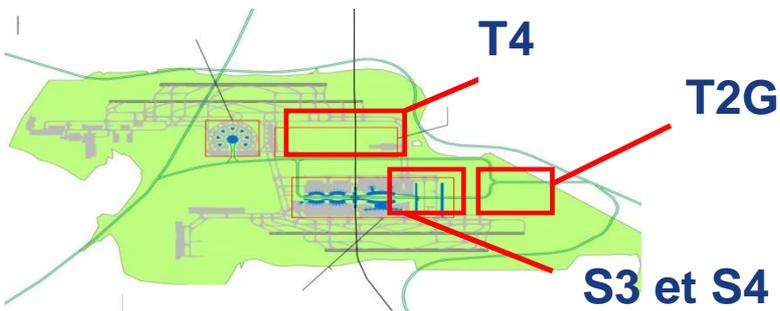
Une capacité unique en Europe

Schiphol ➔ 2 400 ha / 36%
de la surface totale d'ADP

Francfort ➔ 1 918 ha / 29%
de la surface totale d'ADP

Londres Heathrow ➔ 1 227 ha / 37%
de la surface totale de Paris-CDG

Des réserves foncières importantes pour développer des aérogaes



Une approche modulaire d'expansion

- ➔ Flexibilité du programme d'expansion avec des terminaux de taille moyenne

(1) Inclut 29ha de terrains extérieurs



2. Adaptation des capacités adaptée à la croissance du trafic

2006 - 2010

➔ Ouverture et/ou expansion de terminaux : S3, CDG 2E, CDG 1, T2G

- €2,7Md d'investissements
- +19,4m de capacités nominales

Au-delà de 2010

➔ Expansion modulaire à moindre coûts

- **Terrains** déjà disponibles
- Capacité disponible un niveau des **pistes**
- Mise en service échelonnée dans le temps **d'infrastructures de taille moyenne**

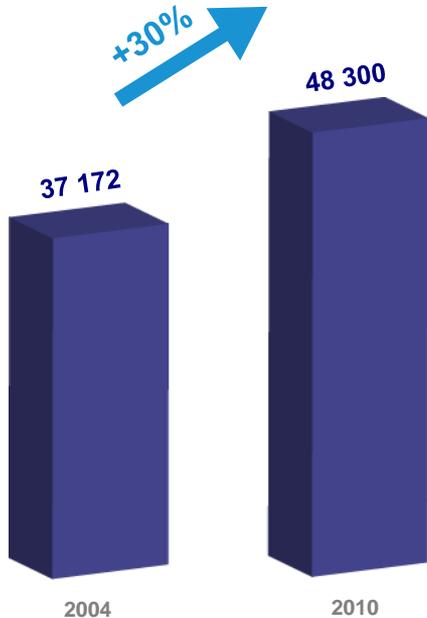
	2006	2010	2020-2025
Capacité piste (mouvements/heure)	184	➔ 196	➔ >196
Capacité terminal (m pax)	77	➔ 97	➔ 130
Trafic ⁽¹⁾ (m pax)	78,7	➔ 94,6	➔

(1) Trafic 2005 - Augmentation de 3,75%/an sur 2006-2010 suivant les hypothèses du CRE

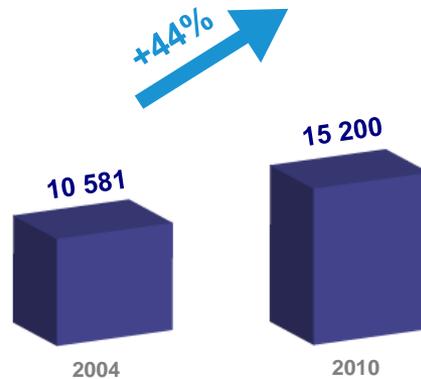


3. Opportunité de croissance des activités commerciales

Extension et rénovation des surfaces commerciales (m²)



Commerces, bars et restaurants



Boutiques en zone Internationale

Faibles coûts d'investissements

➔ Amélioration de l'ambiance des zones commerciales

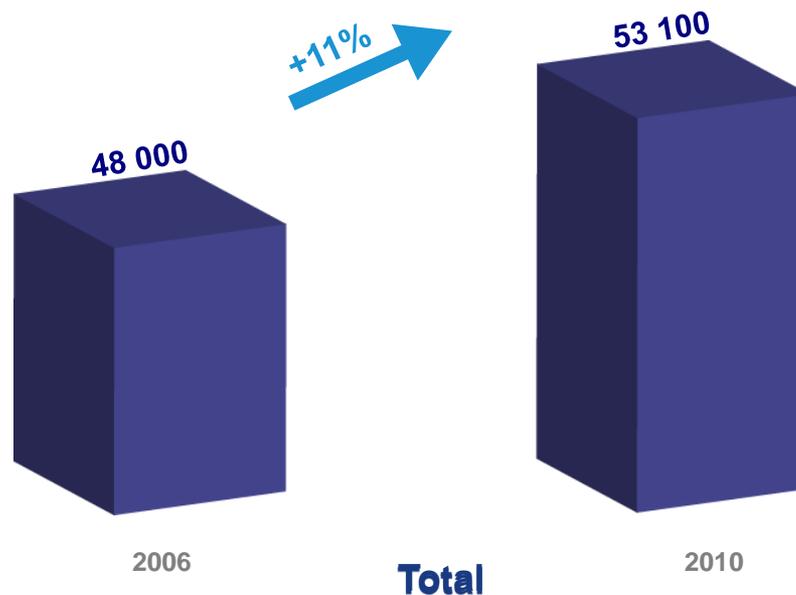
➔ Optimisation de la perception prix et élargissement de l'offre commerciale

➔ Amélioration de la gestion des flux de passagers



3. Opportunité de croissance des activités commerciales

Augmentation du nombre de places de parking

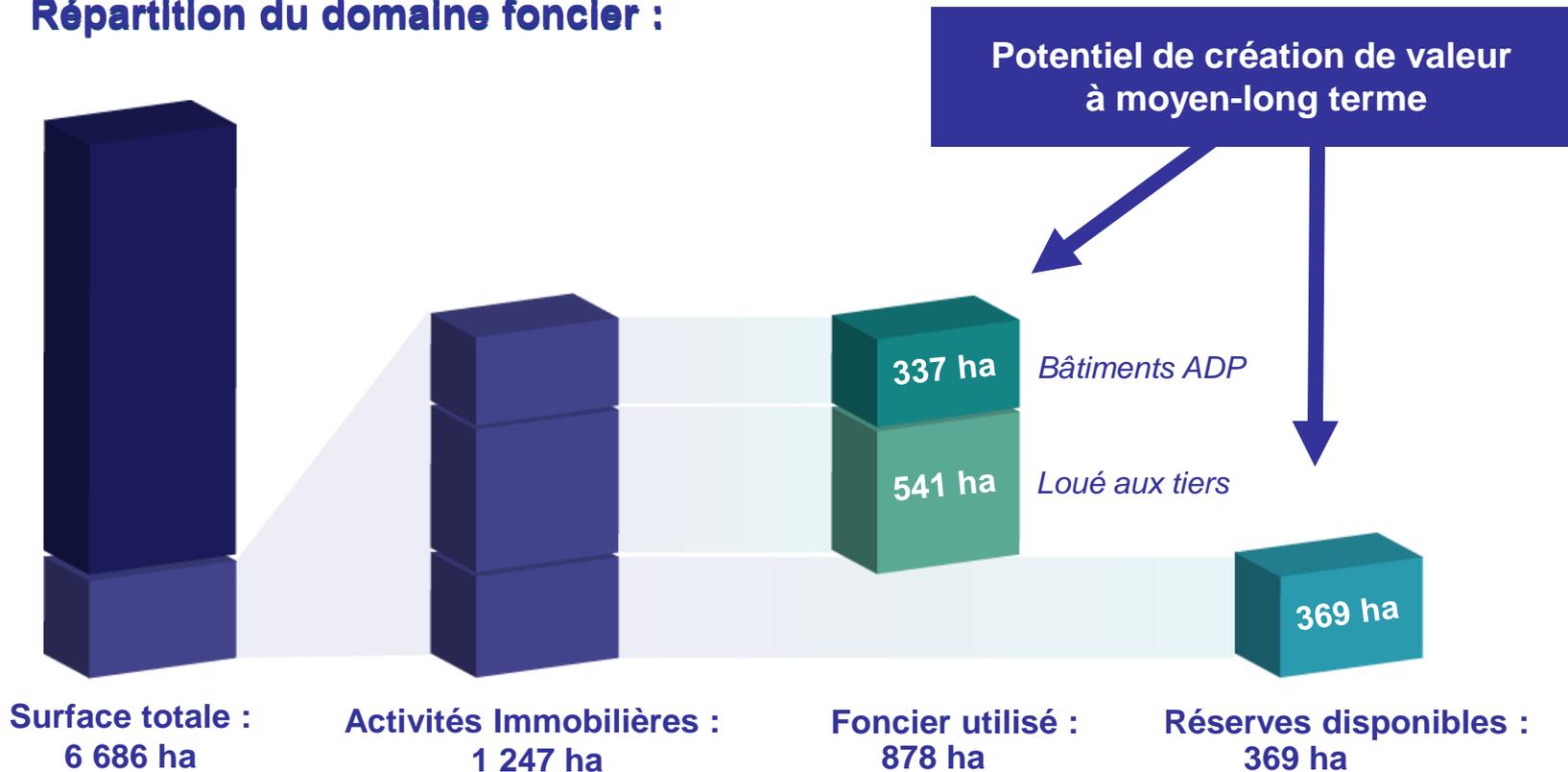


Adaptation du parc à la croissance du trafic passagers



4. L'immobilier : une source complémentaire de croissance à moyen terme

Répartition du domaine foncier :



L'immobilier dit de « diversification » sortira du périmètre de régulation à l'issue du premier CRE



4. L'immobilier : une source complémentaire de croissance à moyen terme

Notre positionnement métier

- ➔ Une surface urbanisable exceptionnelle aux portes de Paris
- ➔ Attractivité et avantages concurrentiels de la présence sur les plateformes
- ➔ Aménagement et viabilisation de l'ensemble de l'activité
- ➔ Développement et investissement dans l'immobilier aéroportuaire, et sélectivement dans l'immobilier d'affaires

Objectifs 2006 - 2010

- ➔ €164m investis par Aéroports de Paris
- ➔ Projets de développements commercialisables avant 2010 :
 - Aménagement de 59 ha
 - Représentant plus de 315 000 m² de bâtiments

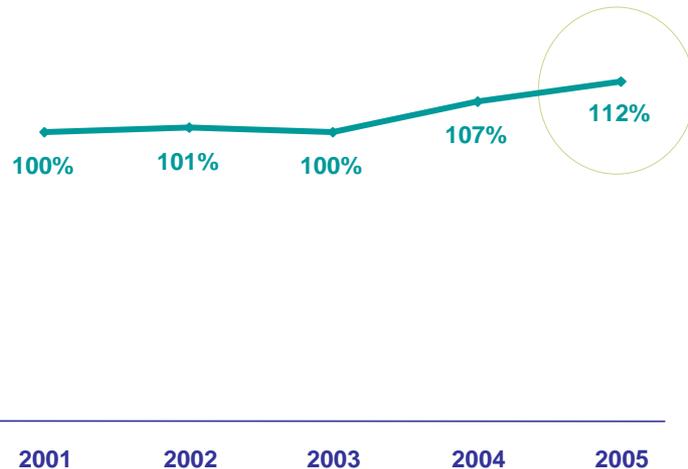


5. Potentiel d'amélioration de la performance économique

Historique de gains de productivité

Gains de productivité = m pax / employé

12% ⁽¹⁾ en termes de m pax / employé sur la période 2001 / 2005



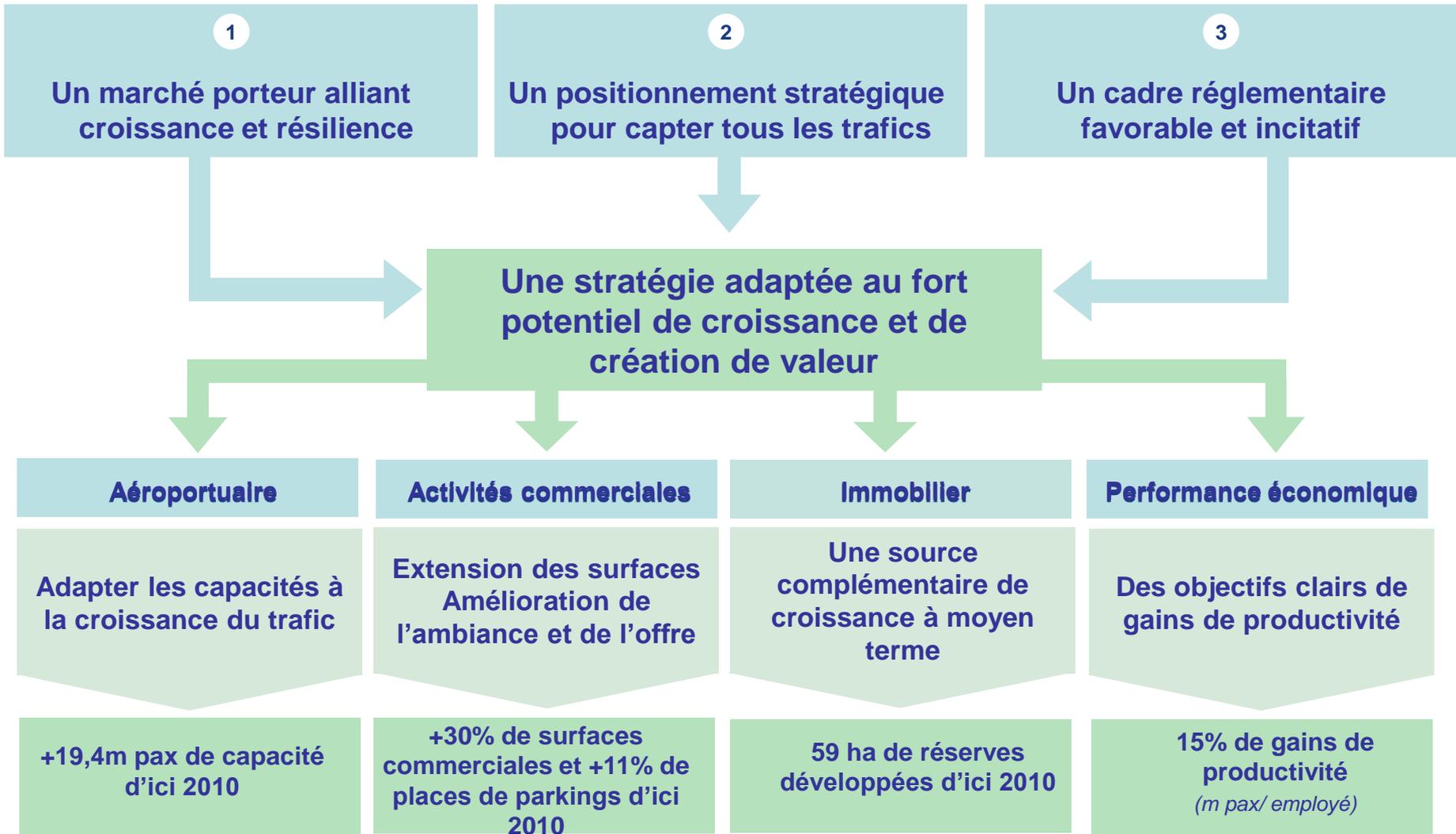
Amélioration de la performance économique

- ➔ Stabilisation et redéploiement des effectifs. Objectif de gains de productivité de 15% (m pax / employé) sur les 5 prochaines années
- ➔ Mesure individualisée de performance
- ➔ Maîtrise des coûts d'énergie
- ➔ Centralisation et rationalisation de la politique d'achat
- ➔ Incitation à la performance des sous-traitants
- ➔ Amélioration des résultats de l'assistance en escale (retour à l'équilibre en 2008)

(1) Périmètre ADP SA



Une stratégie claire axée sur la croissance



3

Analyse du trafic

François Rubichon – Directeur Général Délégué



Analyse du trafic

1

Tendances générales du trafic passager

2

Trafic d'ADP : principales tendances

3

Croissance du trafic à venir

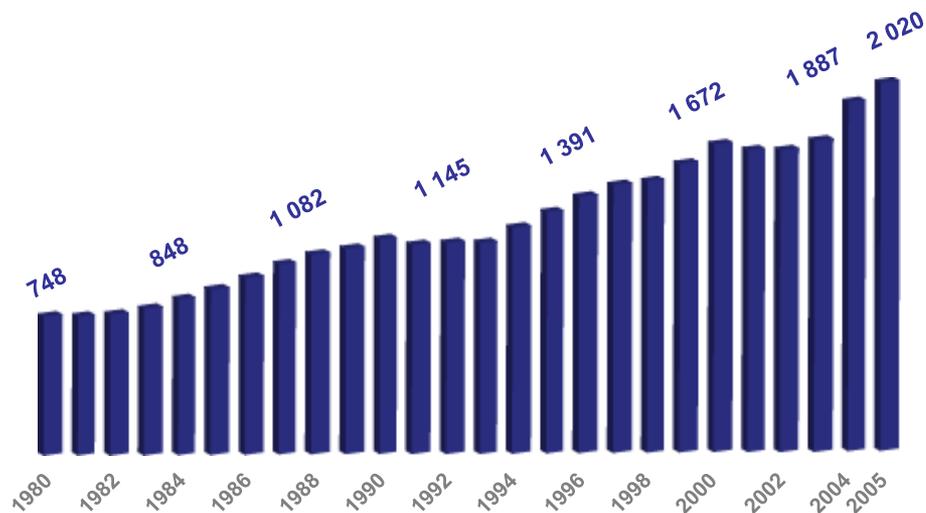


Croissance historique et forte résilience

Depuis 1980,
le trafic aérien passagers a crû fortement...

Trafic mondial de Passagers

⇒ + 4% de TCAM depuis 1980

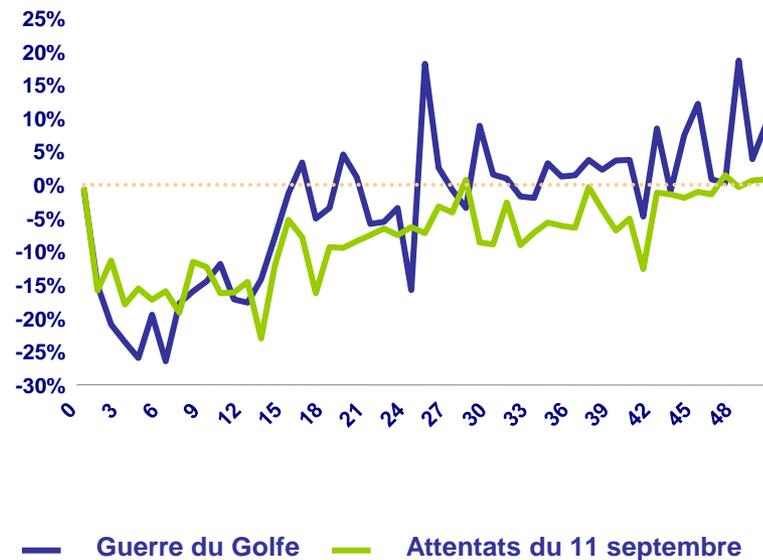


Unités : millions de passagers

Source : OACI (données 2005 provisoires)

... tout en démontrant une forte résistance
aux chocs externes

Evolution hebdomadaire du trafic à Paris





Un consensus sur la croissance à long terme du trafic légèrement inférieure à 4%

	Croissance Annuelle Moyenne	Périmètre	Période	Source
	+5,6%(PKT) ⁽¹⁾	Trafic international	2005-2009	Passenger Forecast 2005-2009 – Publié en octobre 2005
	+ 5,3% (PKT) ⁽¹⁾	Trafic mondial	2004-2023	Global Market Forecast 2004-2023
	+ 4,8% (PKT) ⁽¹⁾	Trafic mondial	2005-2024	Current Market Outlook 2004-2005
	+ 3,2% + 4,2%	Passagers domestiques (Europe) Trafic international	2004-2020	ACI - Actualisation août 2005
	+ 3,0%	BAA (Stansted tire la croissance)	2005-2014	BAA – Actualisation d'avril 2005
	+ 3,3%	Fraport	2004-2009	2006 - Fraport AG – Analyst Presentation

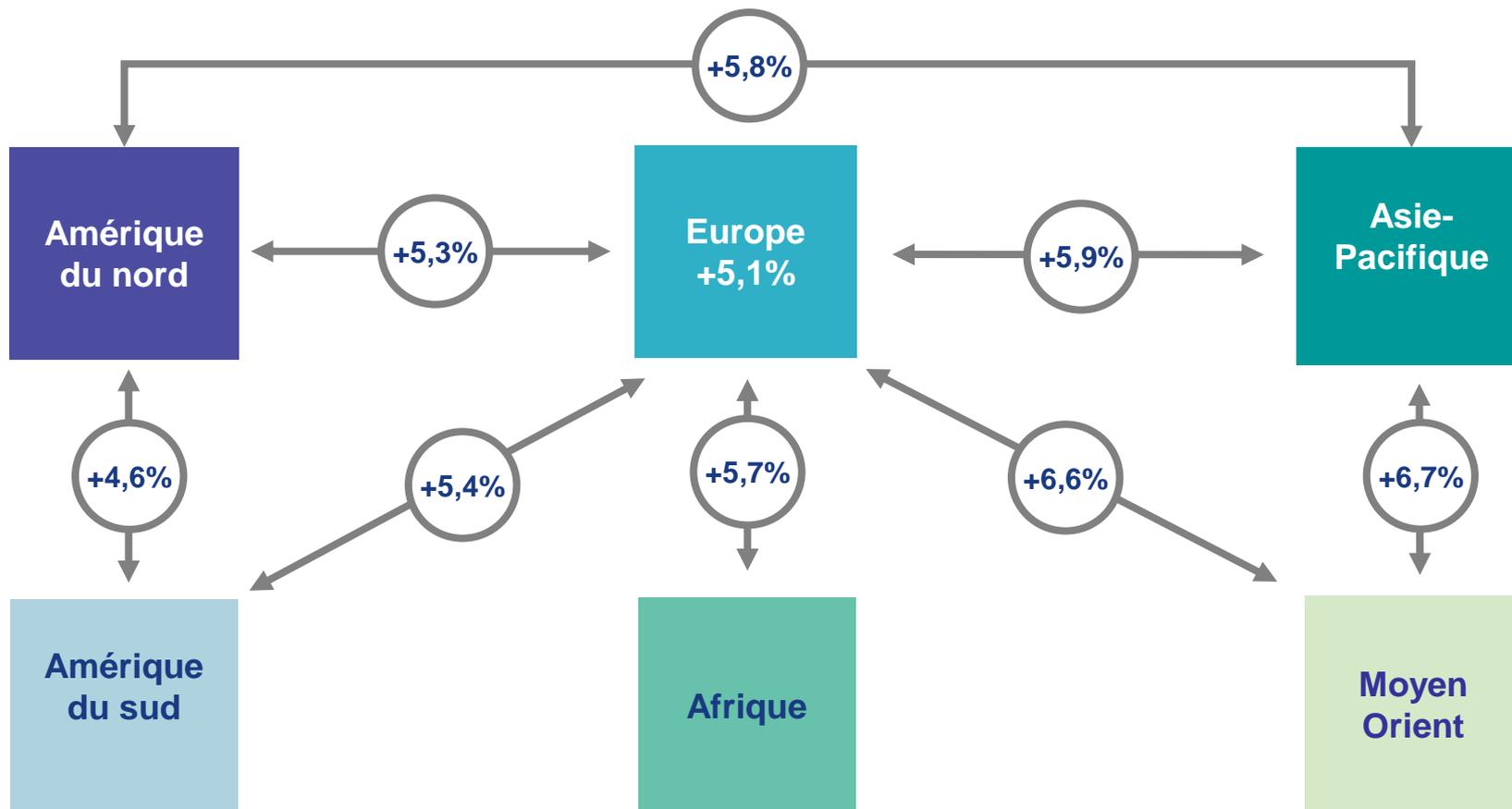
(1) Historiquement la croissance en PKT est supérieure de 1 à 1,5% à celle de la croissance passagers. Cette différence est due à la croissance proportionnellement plus forte des vols long courrier





Trafic international moteur de la croissance future

Croissance annuelle moyenne du trafic international passagers 2005 – 2009 : +5,6%

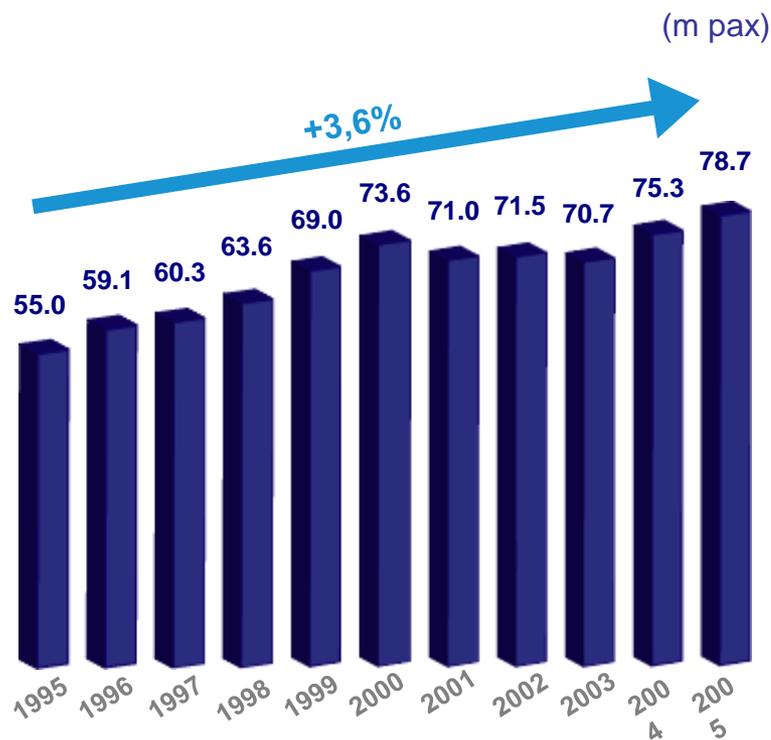


Source : IATA - Passenger Forecasts 2005-2009 (PKT)

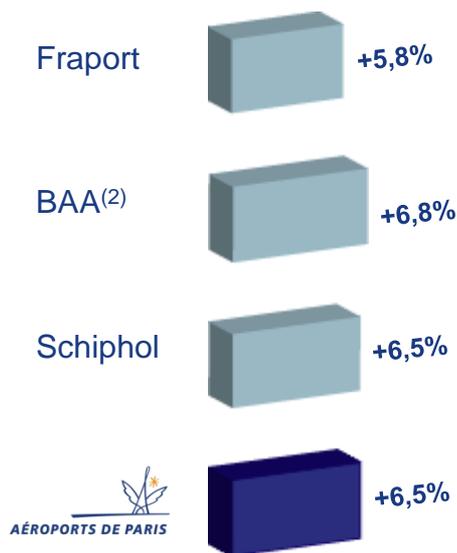


Une croissance du trafic passagers forte et solide chez Aéroports de Paris

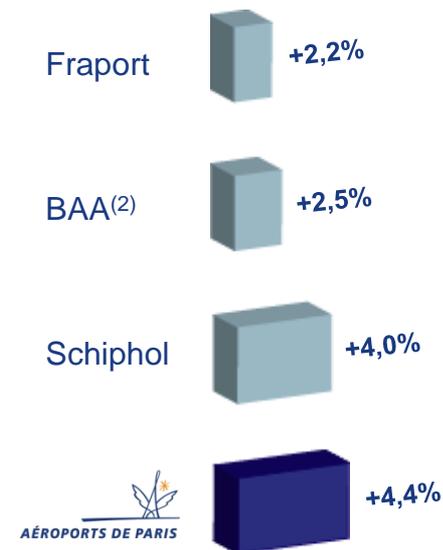
+ 3,6% de TCAM sur la période 1995-2005⁽¹⁾



Évolution 2004 / 2003



Évolution 2005 / 2004



Le trafic passager d'ADP montre une croissance forte et particulièrement solide sur les dernières années

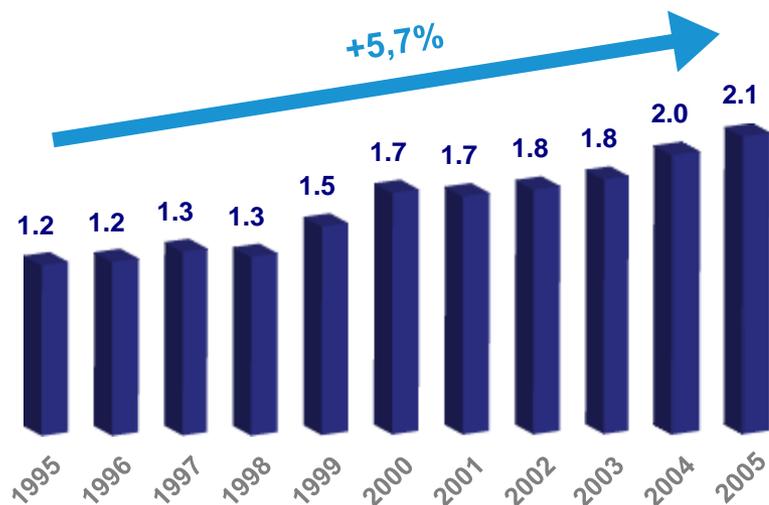
(1) Y compris transit
(2) Heathrow, Gatwick et Stansted



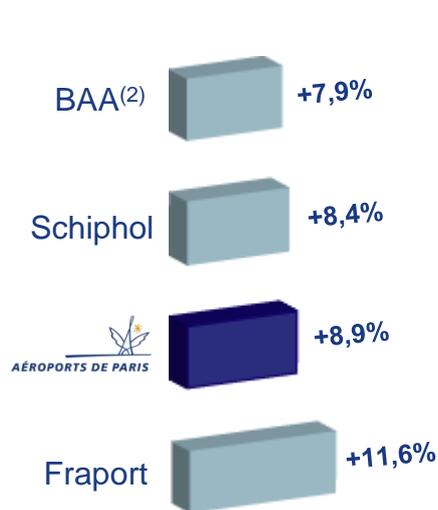
Une croissance particulièrement dynamique du fret

+ 5,5% de TCAM sur la période 1995 - 2005⁽¹⁾

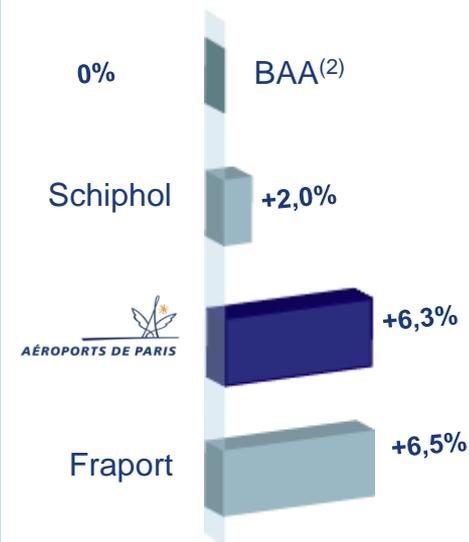
(m tonnes de fret et courrier)



Évolution 2004/ 2003



Évolution 2005 / 2004



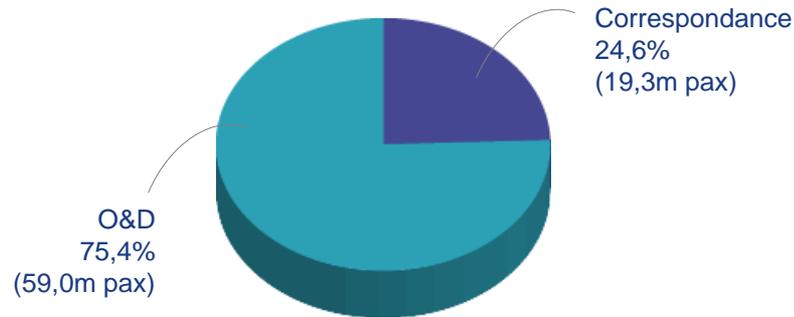
Une progression significative soutenue par la présence des hubs d'Air France-KLM Cargo, FedEx et Europe Airpost

(1) Progression du fret (dont express) + poste de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly en m de tonnes
(2) Heathrow, Gatwick et Stansted

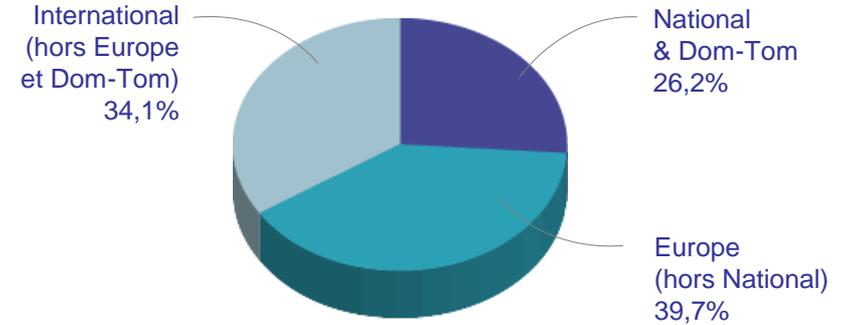


Un trafic solide et équilibré

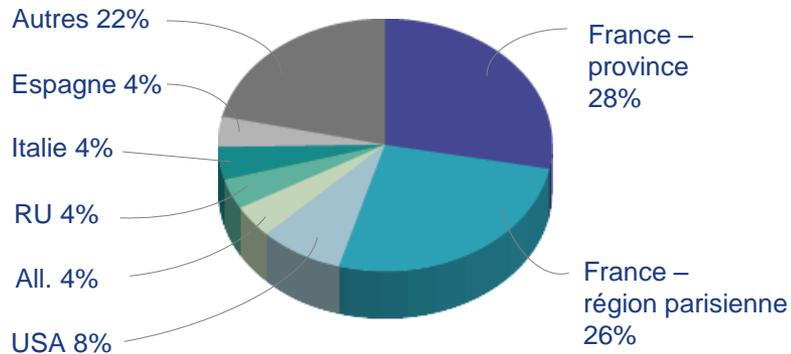
Trafics O&D et correspondance (hors transit)



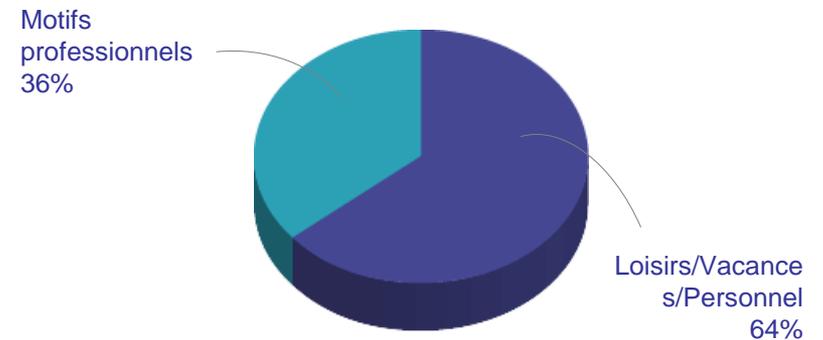
Exposition importante au trafic International



Lieu de résidence des passagers



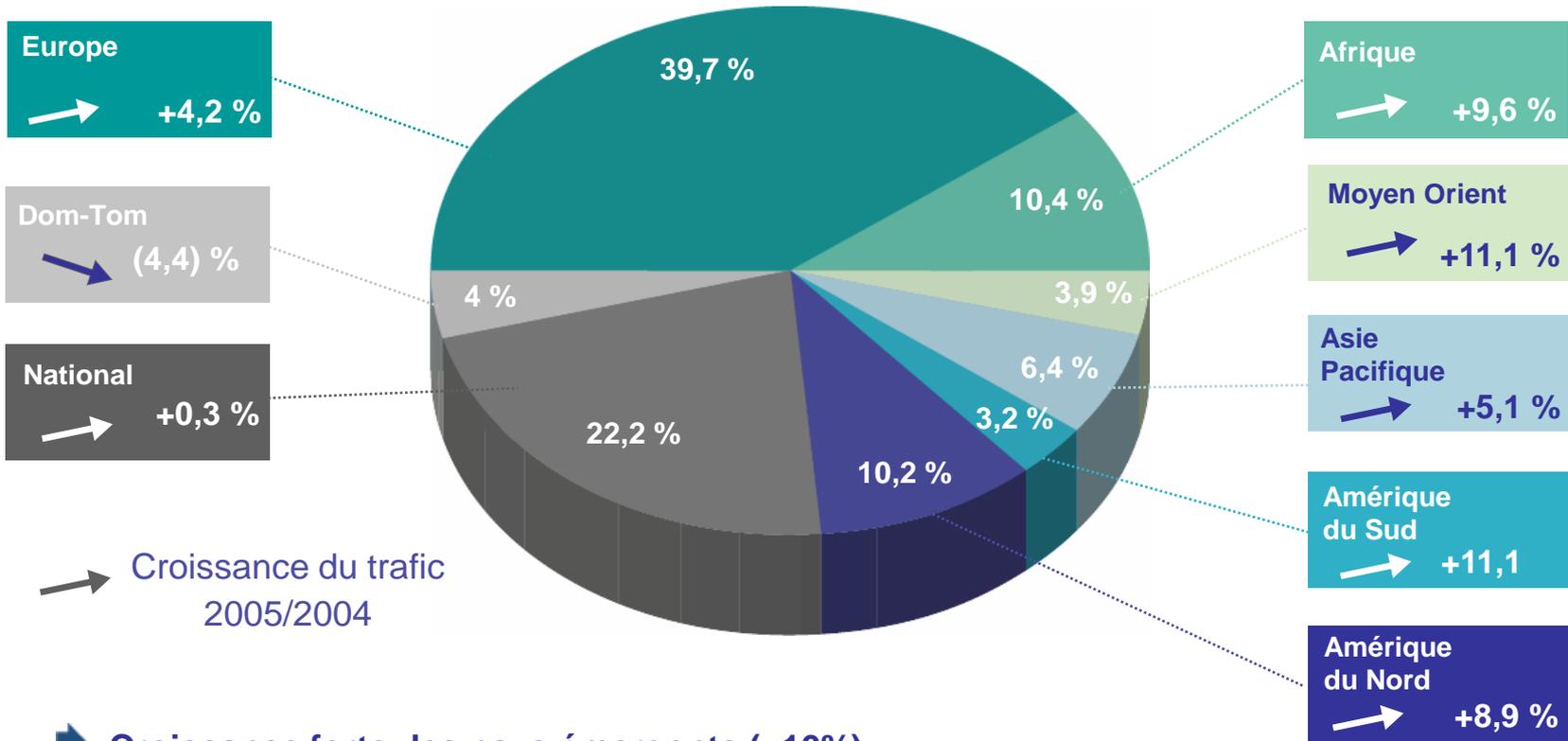
Raisons du voyage





Le trafic international, moteur de la croissance pour ADP

Croissance du trafic par destination 2005/2004



→ Croissance du trafic 2005/2004

- ➔ Croissance forte des pays émergents (>10%)
- ➔ Reprise du trafic Atlantique Nord – Asie (5-10 %)
- ➔ Marché plus mature en Europe occidentale (0-5%)



Hypothèse de trafic 2006-2010

Hypothèse de référence du CRE

- ➔ TCAM de +3,75% sur la période 2006 – 2010

Éléments moteurs de la croissance du trafic

- ➔ Trafic intercontinental (principalement Amérique du Nord, du Sud et Asie)
- ➔ Trafic Europe de l'Est et du Sud
- ➔ Trafic de correspondance

Éléments de maturité

- ➔ Trafic national
- ➔ Trafic Europe du Nord

4

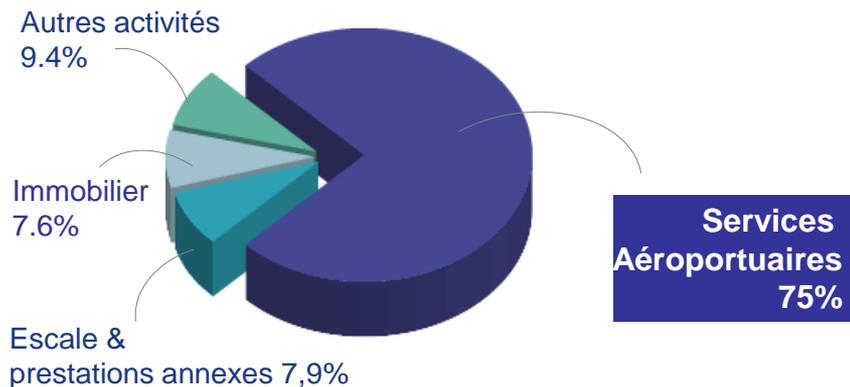
Services aéroportuaires

**François Rubichon – Directeur Général
Délégué**

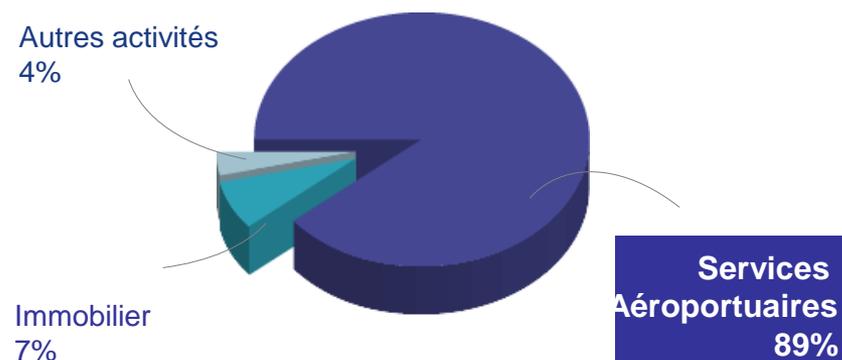


Services aéroportuaires

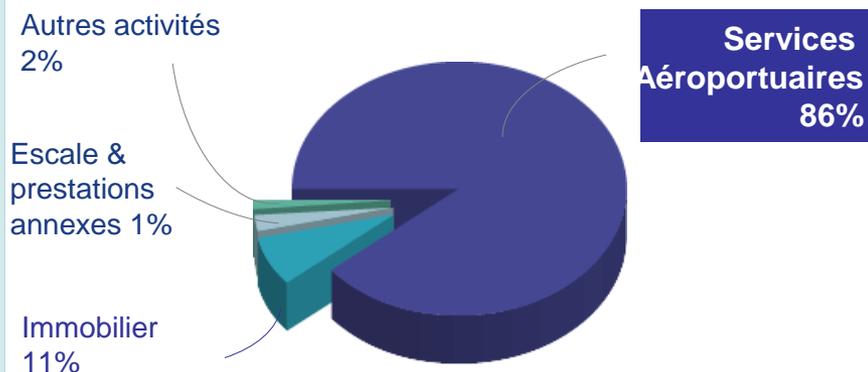
Chiffre d'affaires 2005 (1): €1 601m



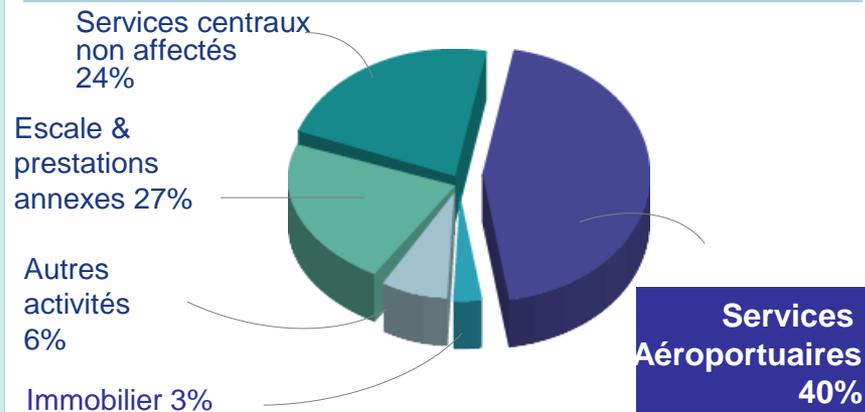
Résultat opérationnel courant 2005 (2): €377,5m



Actifs au 31 décembre 2005 (3): €4 693m



Effectifs au 31 décembre 2005: 4 278 employés



(1)
(2)
(3)

Avant éliminations inter-segments

Hors éliminations inter-segments, frais de sièges et produits / (charges) non affectables, excluant l'assistance de l'Escale et prestations annexes (en déficit de € 12,2m)

Hors actifs non affectés



Description des activités

Services offerts par Aéroports de Paris

Services aux compagnies aériennes

- Mise à disposition d'infrastructures (pistes, terminaux) et d'installations (tri bagages, banques d'enregistrement, etc..)

Services aux professionnels

- Fourniture d'énergie, fluides, etc.. aux entreprises localisées sur les plates-formes
- Autres : location d'espaces en aérogare, BAAC, autres

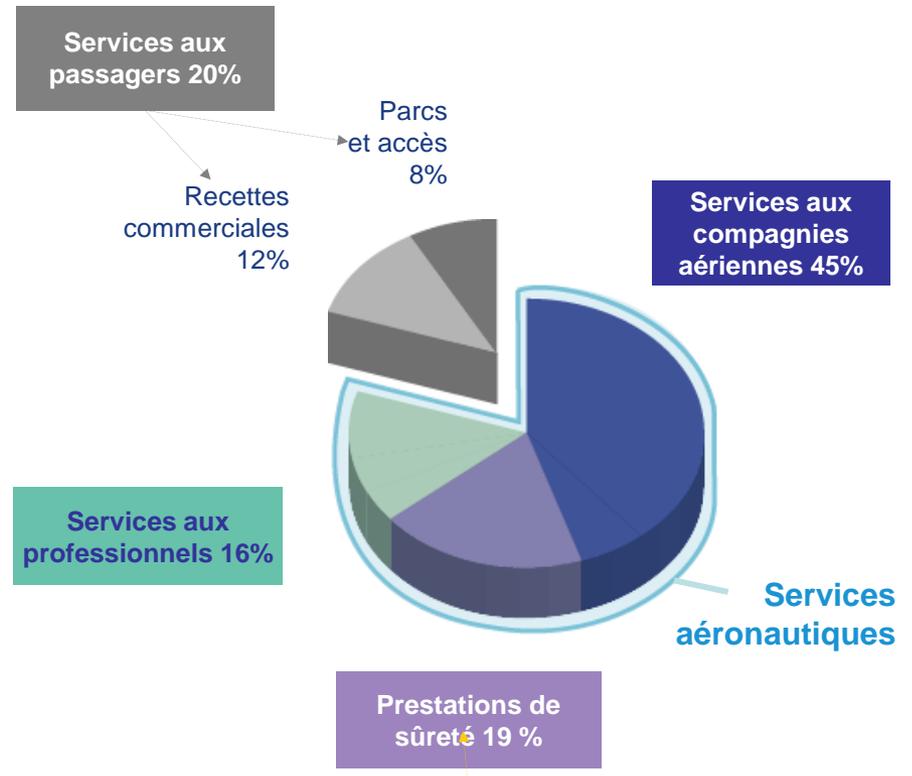
Prestations de sûreté

- Mise en œuvre des mesures de sûreté du transport aérien (inspection, filtrage des passagers, bagages, etc..)

Services aux passagers

- Accueil et information des passagers, mise à disposition de services : boutiques, restaurants, parkings, etc..

Chiffre d'affaires : €1,6Md (1)



(1) Avant éliminations des inter-segments (revenus totaux réalisés avec des tiers : €1,5Md)

4.1

Services aéronautiques

**François Rubichon – Directeur Général
Délégué**



Services aéronautiques

1

Description des activités

2

Stratégie et plan d'investissements

3

Présentation des plates-formes aéroportuaires

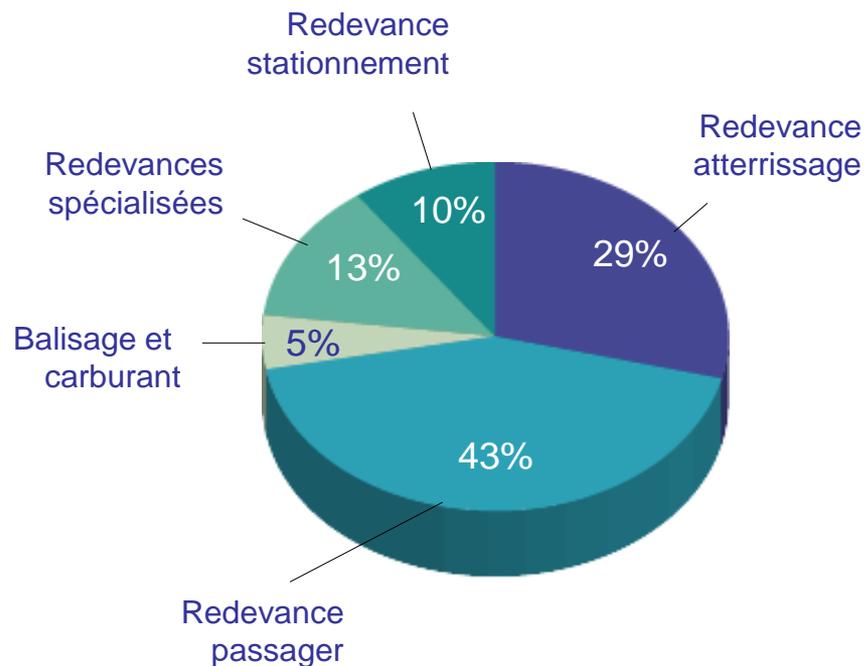


Services aux compagnies aériennes

Tarification

- ➔ Redevances perçues par passager ou par avion (Masse maximum au décollage, mouvement)
- ➔ Augmentation des tarifs plafonnée à 3,25% + inflation par an de 2006 à 2010 (5% en 2006)
- ➔ Tarifs révisés tous les ans et effectifs du 1er avril au 31 mars
- ➔ Les tarifs peuvent être ajustés selon les investissements réalisés, les conditions de trafic ou la qualité de service rendue (cf CRE et annexes)
- ➔ Flexibilité de la politique tarifaire au sein du plafond de 3,25% + inflation
 - Gros porteurs vs petits porteurs
 - Rééquilibrage redevances passagers/atterrissage

Chiffre d'affaires: €717m ⁽¹⁾



(1) Avant éliminations des inter-segments (revenus totaux réalisés avec des tiers : €1,5Md)



Services aux professionnels

Prestations Industrielles: €60,6m

	Chaud	Froid	Electricité	Eau	Déchets
Produit et distribue pour compte propre et tiers...	502 GWh en 2005	143 GWh en 2005	390 GWh en 2005	3,2 millions m3 distribués en 2005	56 500 Tonnes de déchets traités
Part d'Aéroports de Paris	Fourniture de l'essentiel du chauffage sur la zone aéroportuaire	Ouvert à la concurrence	Fourniture d'électricité uniquement à l'intérieur des aérogares	Seul fournisseur	Seul prestataire de service
A ses clients	Air France-KLM, Roissy-Print Le Figaro, FedEx, Servair, SNCF, hôtels de l'aéroport...				
Aéroports de Paris se fournit en matière première...	Du gaz (Gaz de France)	De l'électricité essentiellement auprès de la Compagnie du Rhône		Lyonnaise des Eaux Veolia Eau	



Services aux professionnels

Recettes locatives : €61,7m

- ➔ Recettes des locations de locaux, bureaux et salons en aérogares et de surfaces de stockage et de bâtiments de pistes sur les aires aéronautiques

Autres recettes : €121m

- ➔ Reversement du Budget Annexe de l'Aviation Civile (BAAC)
 - Services fournis au prestataire de la navigation aérienne (DGAC)
 - Principe de couverture des coûts engagés par ADP : maintenance équipements, mise à disposition de personnel, divers
- ➔ Autres : services fournis à des tiers ou aux autres segments du groupe
 - Fourniture d'énergie au segment immobilier
 - Location d'installations au segment assistance en escale et prestations annexes
 - Travaux, études...



Prestations de sûreté

Taxe d'aéroport : €309m

➔ Missions de sûreté relevant d'ADP

- **Inspection filtrage** des passagers et des bagages
- Des mesures de **contrôle des accès** aux zones réservées
- Des procédures de **sûreté d'utilisation des installations**
- Des aménagements en aérogares et hors aérogares

➔ Financement des activités de sûreté par la taxe d'aéroport dont le tarif est arrêté tous les ans par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile

- A compter du 1er Janvier 2006, €8,50 pour chaque passager au départ et €0,30 par tonne de fret et courrier
- **Taxe calculée de façon à couvrir les charges relatives à la sûreté, en prenant en compte l'amortissement et la rémunération des actifs immobilisés**



Stratégie dans les services aéroportuaires

Objectifs Poursuivis

Installations aéroportuaires

- Accompagner la croissance du trafic
- Renforcer l'attractivité du hub
- Optimiser les performances opérationnelles et commerciales des installations existantes

Qualité de service

- Mobiliser l'ensemble de l'entreprise pour la culture de service
- Faire de la qualité de service un moteur de la performance économique
- Développer l'offre de services marchands
- Offrir toujours plus de services à valeur ajoutée

Performance économique

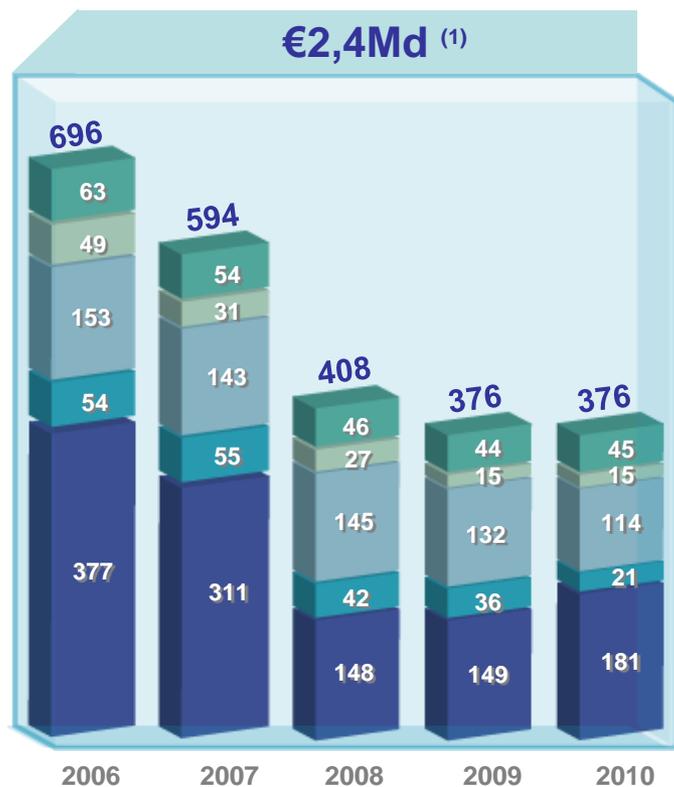
- Améliorer la rentabilité du groupe
- Faire croître de 15% les gains de productivité entre 2005 et 2010 en termes de passagers/employé ⁽¹⁾
- Maintenir la compétitivité des plates-formes

(1) Périmètre ADP SA



Programme d'investissements des services aéroportuaires

Investissements aéroportuaires



Sûreté et FEST⁽²⁾
17%

Augmentation
de capacités
47%

36%
Opérations courantes / Restructuration

■ Capacité ■ Restructuration ■ Opérations courantes ■ FEST (2) ■ Sûreté

(1) Euros constants 2006 – Exclut les investissements immobiliers. Les investissements de sûreté sont exclus du périmètre régulé

(2) FEST = Frais d'Etude et de Surveillance des Travaux





Ancrer Aéroports de Paris dans une culture de service

➔ Mobiliser l'ensemble de l'entreprise sur la culture de service

- Pilotage par unités opérationnelles et par objectifs orienté vers l'atteinte d'objectifs de qualité
- Rémunération des managers liée à des critères de qualité
- Des initiatives chocs: « Destination Clients »

➔ Faire de la qualité de service un moteur de la performance économique

- Atteindre les objectifs fixés dans le CRE (propreté, signalisation, disponibilité d'équipements...)
- Améliorer l'accueil, le confort et le flux des passagers
- Renforcer le partenariat avec les compagnies aériennes (SLA)

➔ Développer l'offre de services marchands

- Accroissement des surfaces et de la diversité des enseignes
- Augmentation des places de parkings et introduction d'une nouvelle gamme tarifaire

➔ Offrir toujours plus de services à valeur ajoutée

- Création de nouveaux services nomades (WiFi, espace de travail, SMS d'information vol)

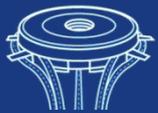


Amélioration de la performance économique

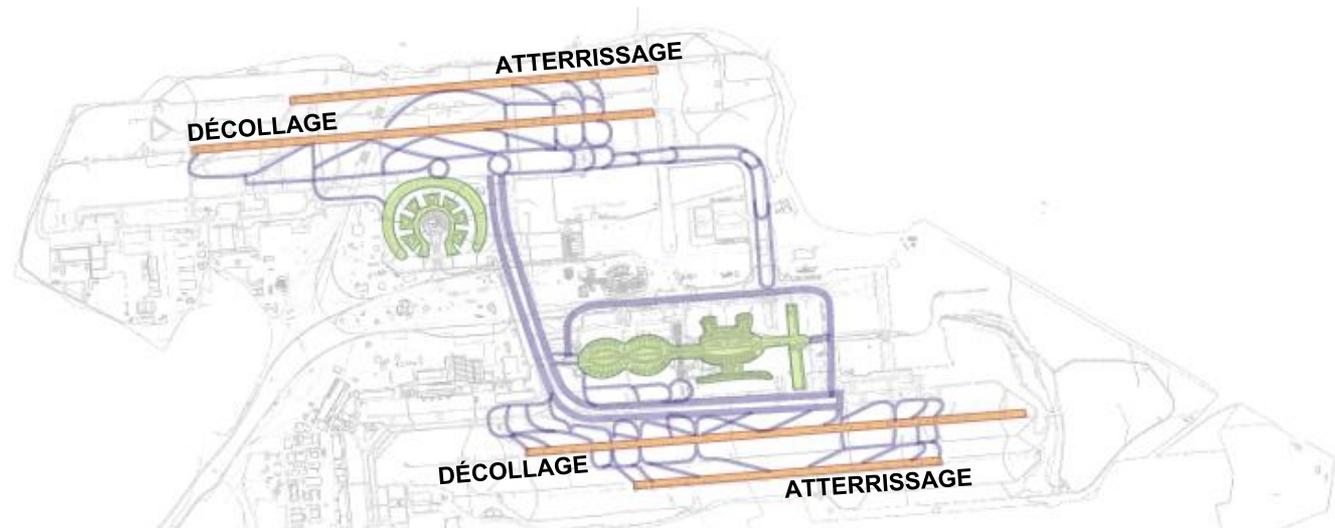
- ➔ **Stabilité et redéploiement des effectifs d'Aéroports de Paris SA pour opérer les nouvelles infrastructures**
- ➔ **Centralisation et rationalisation des achats**
- ➔ **Incitation à la performance des sous-traitants**
- ➔ **Maîtrise des consommations d'énergie**
- ➔ **Part variable de la rémunération des dirigeants, des cadres stratégiques et des responsables d'Unité opérationnelle liée au respect de la performance**
- ➔ **Optimisation du coût des investissements**
 - Rationalisation des frais d'étude et d'ingénierie : séparation maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre et contractualisation interne

Paris–Charles de Gaulle

**René Brun – Directeur de l’Aéroport
Paris-Charles de Gaulle**



La plate-forme de Paris–Charles de Gaulle



-  Bâtiments
-  Pistes
-  Voies d'accès

Positionnement

- 2/3 Point à point et 1/3 correspondance
- Hub majeur d'Air France-KLM
- 53,8m pax 2005
- 513 700 mouvements
- 2m tonnes de fret y compris courrier

Terminaux

- CDG1 : 7,5m pax(1)
- CDG2 : 36m pax(2)
- CDG3 : 3,5m pax

Capacité totale

47m pax⁽²⁾

Pistes

- 2 pistes d'atterrissage de 2 700m
- 2 pistes de décollage de 4 200m

108 mvts/ hr (à terme : 120 mvts/hr)

Gare de fret

500 000m² de magasins

Surface totale

3 257 ha

Chiffre d'Affaires

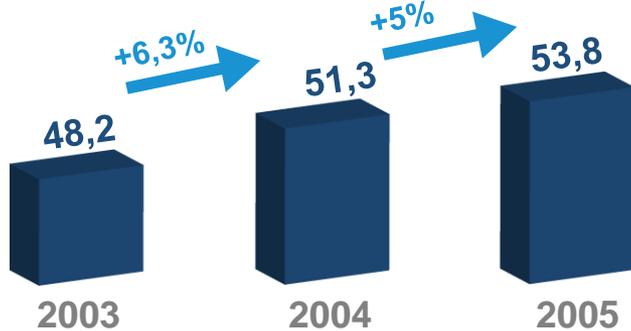
€1 152m

(1) Capacité actuelle de 7,5m pax, 10m pax après travaux de rénovation se concluant en 2008
(2) Capacité en 2005

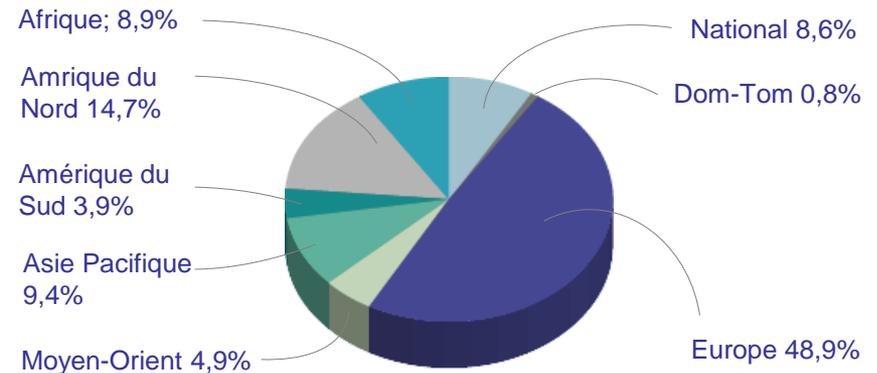


Positionnement de Paris–Charles de Gaulle

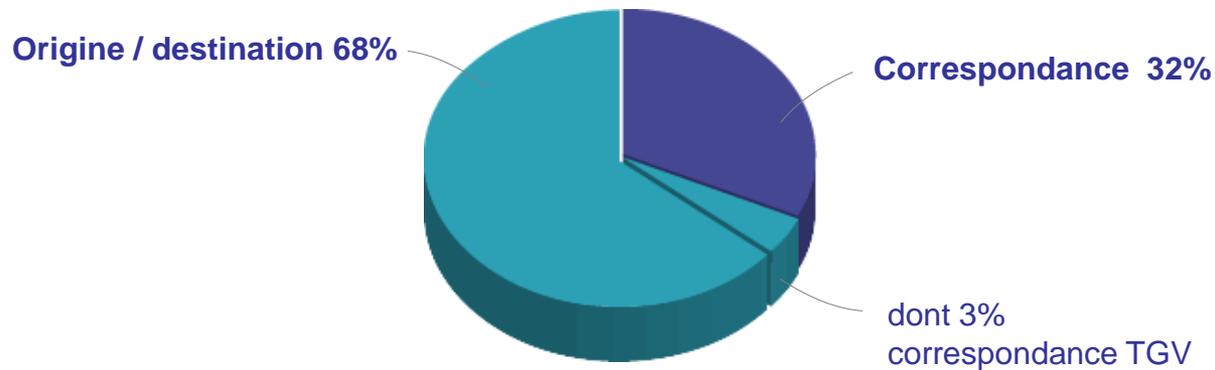
Evolution du trafic passager 2003-2005 (m pax)

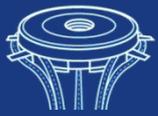


Répartition du trafic par destination



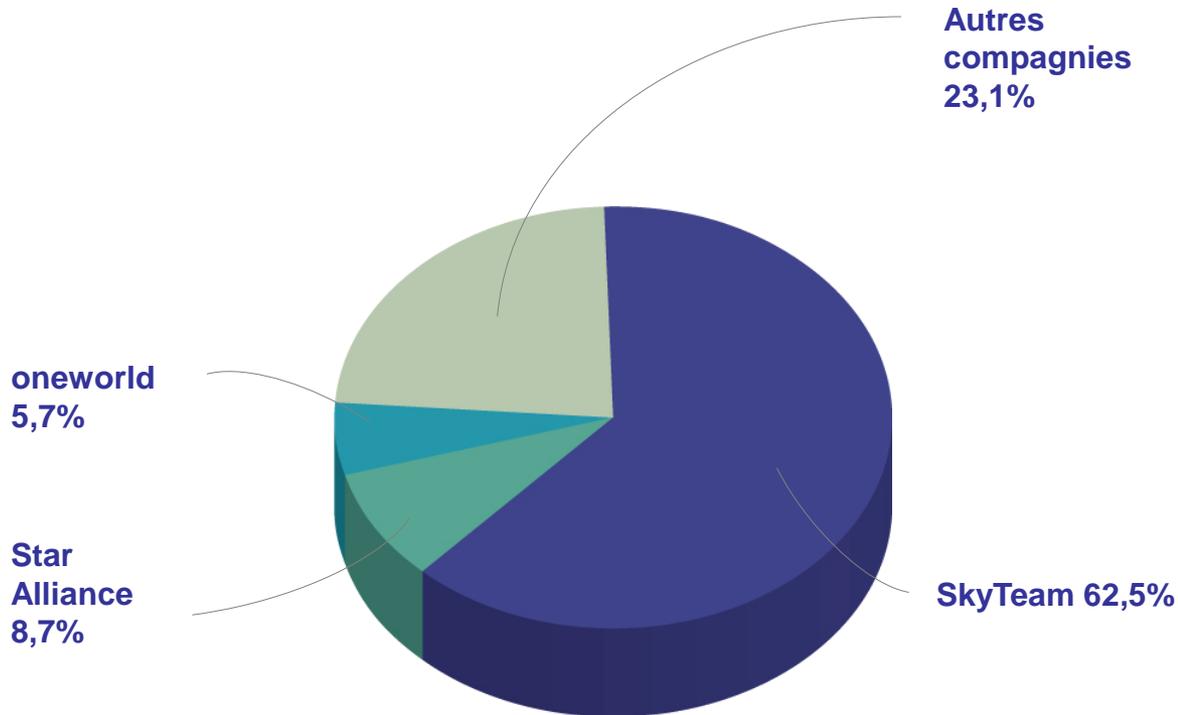
Repartition du trafic OD - Correspondance





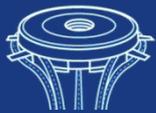
Une clientèle diversifiée de compagnies aériennes majeures

Répartition du trafic de passagers par type d'opérateur à Paris-CDG



Classement des cinq premières compagnies clientes en terme de passagers en 2005

1. Air France – KLM
2. Lufthansa
3. British Airways
4. Alitalia
5. easyJet

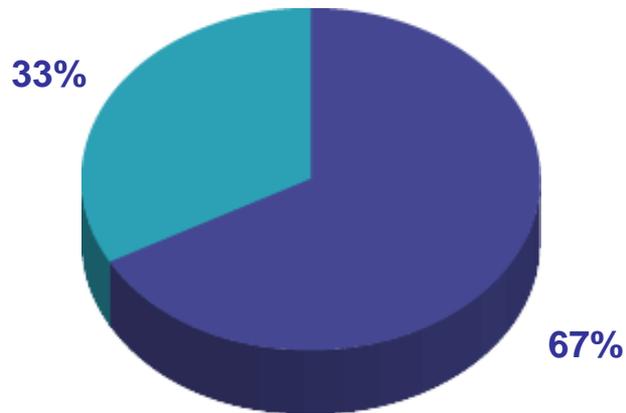


Compagnies de fret : des leaders mondiaux

Trafic fret + courrier en 2005 (2m de tonnes)

Autres compagnies

➔ 0,6m de tonnes en 2005



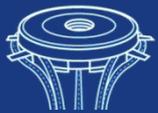
Dix premières compagnies

➔ 1,4 m de tonnes en 2005

Classement des cinq premières compagnies clients en 2005

1. Air France – KLM
2. Fedex
3. Europe Airpost
4. Cathay Pacific
5. Delta Airlines

Environ 50% du fret transporté avec les avions passagers



Cadre environnemental

Couvre-feu

- Limitation du nombre de mouvements entre 0h00 et 5h29

Créneaux

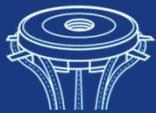
- Pas de restriction

Bruit

- Plafonnement des nuisances sonores
- Redevance d'atterrissage et taxe sur les nuisances sonores aériennes

Stratégie environnementale

- Certifié norme environnementale ISO 14 001 (2005)
- Aménagements paysagers, traitement des eaux pluviales, collecte et élimination des déchets banals et dangereux



Trois axes stratégiques pour Paris-Charles de Gaulle

Conviction

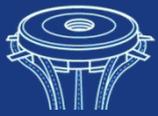
- Développement sur un nombre limité de hubs puissants
- Le trafic long courrier connaît la plus forte croissance et va devenir prépondérant

Objectif

- Renforcer les fortes positions de Paris-CDG sur le trafic long courrier international

Stratégie

- Augmenter les capacités d'accueil aéroportuaires
- Renforcer le hub et la qualité de service
- Optimiser la performance économique



Nouvelles capacités aéroportuaires pour 2006 – 2010

Projets

Satellite 3



2007

Réouverture du
CDG 2E + F2
Schengen



Terminal régional



2008

CDG 1



2009/2010

S4

Début
des travaux

Capacité
incrémentale
par an (m pax)

+8,5

+5,4

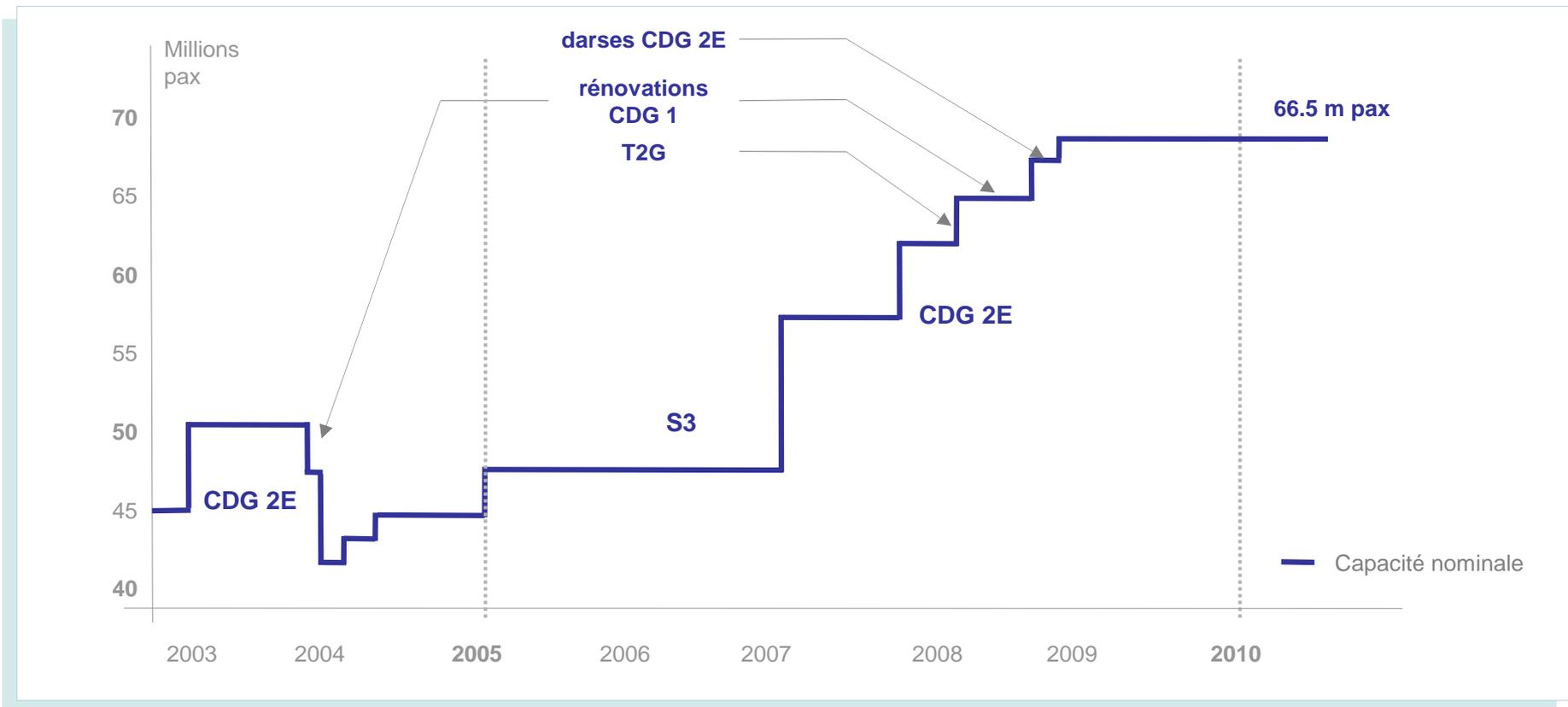
+3,
0

+2,5

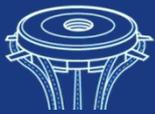
Total
+19,4m pax



Une approche flexible d'augmentation des capacités

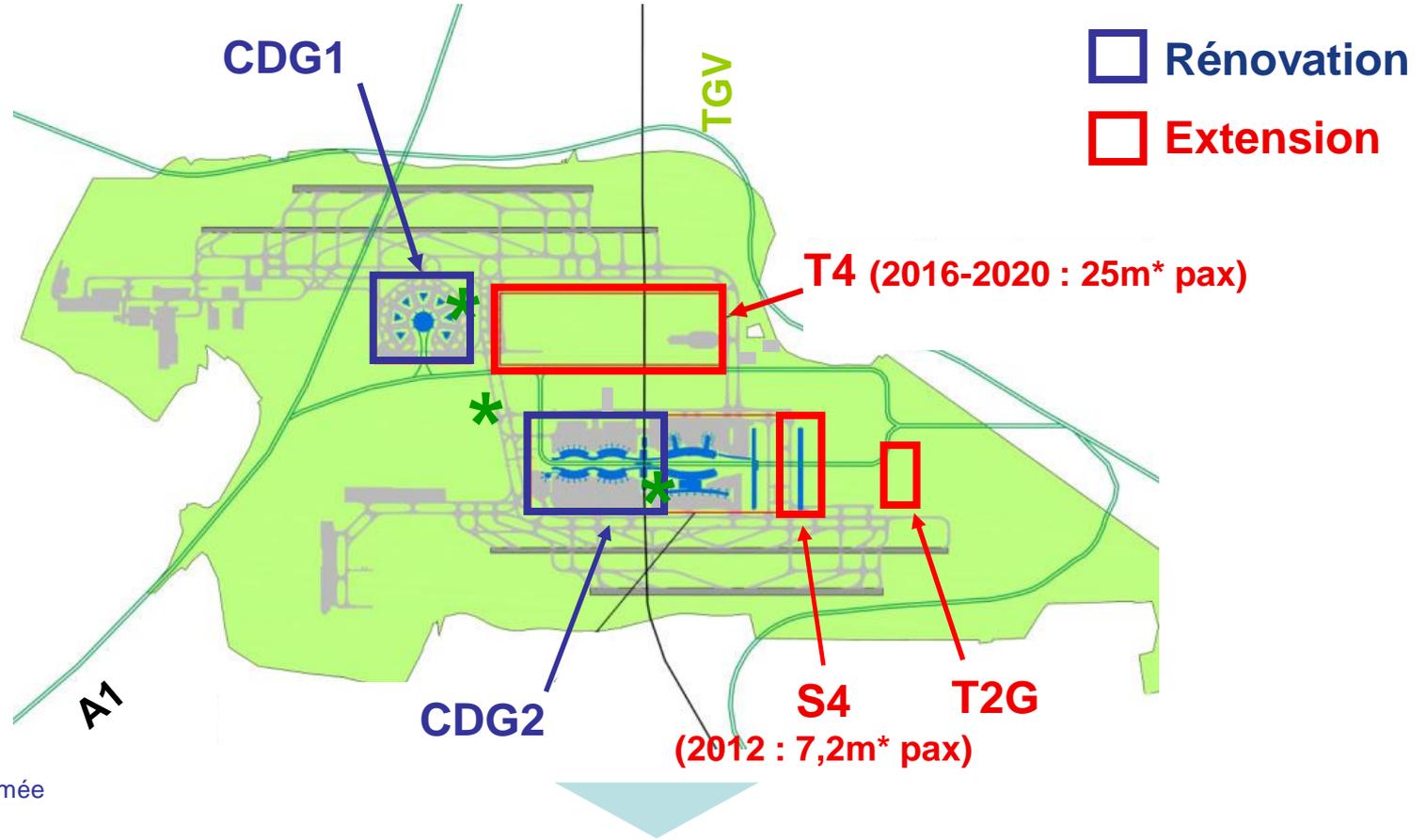


Pistes déjà construites : un atout pour ADP

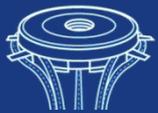


Perspectives Long Terme : rénovation et extension

Horizon 2025



4 pistes / 3 257 Ha
Superficie CDG > superficies Londres Heathrow + Francfort



Renforcement du hub et de la qualité de services

TBE



CDG VAL



Satellite 3



Terminal régional
(T2G)



Rénovation CDG 1



2006

Traitement automatique de l'ensemble des bagages des terminaux CDG 2C, CDG 2E, CDG 2F et du satellite S3

2007

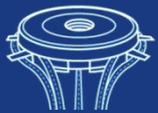
Navette gratuite 24H/24, 7j/7 toutes les 4 minutes pour un trajet de 8 minutes entre CDG 1 et CDG 2

Augmentation du nombre de postes d'avions au contact : 20 (dont 11 postes A380)

2008

Traitement des vols régionaux Schengen en parfaite intégration dans le fonctionnement du hub de CDG 2

Amélioration de la qualité de service
Reconfiguration des surfaces commerciales



Renforcement du hub et de la qualité de service

Engagements forts

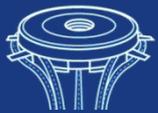
- Service Level Agreements (Star Alliance, oneworld)
- Dans le cadre du CRE, 10 indicateurs, dont 7 pour les compagnies aériennes

Une alliance sous un même toit

- CDG 1 regroupe les compagnies de Star Alliance
- CDG 2 A,B,D celles de oneworld
- CDG 2 C,E,F celles de SkyTeam

Une offre de fret spécifique

- Optimisation des flux et adaptation aux contraintes horaires spécifiques des acteurs du fret
- Nouvelle gare de fret (2007), extension de la zone FedEx (2006)



Amélioration de la performance économique

Amélioration des recettes

- ➔ Recettes commerciales
- ➔ Parkings
- ➔ Immobilier en aérogare

Maîtrise des coûts

- ➔ Redéploiement des effectifs vers les nouvelles infrastructures et les activités au contact du public
- ➔ Politique de partenariat avec les sous-traitants
 - **Clauses d'incitation à la performance dans les contrats**
- ➔ Maîtrise de la consommation d'énergie

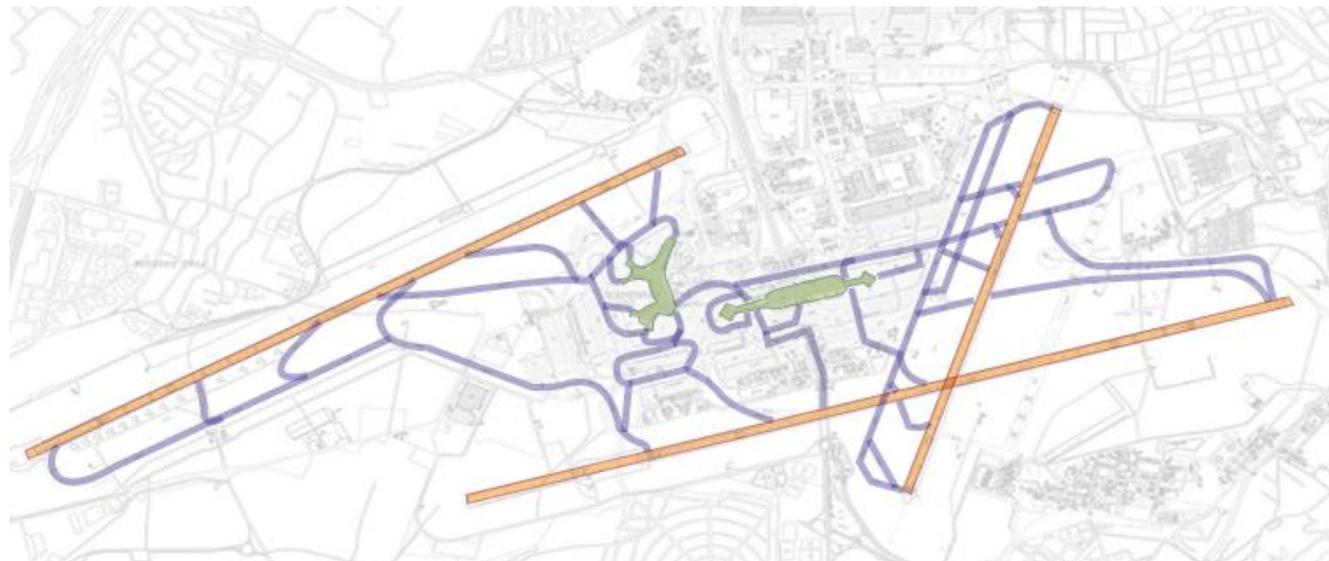


Paris–Orly

**Patrice Hardel – Directeur de
l’Aéroport Paris-Orly**



La plate-forme de Paris-Orly



-  Bâtiments
-  Pistes
-  Voies d'accès

Positionnement

- Aéroport de proximité et vols de points à points
- 24,9m pax 2005
- 222 900 mouvements 2005

Terminaux

- Orly Ouest: 18m pax
- Orly Sud: 12m pax

Capacité totale

30m pax

Pistes (m)

Piste 3 (3 300 x 45)
Piste 4 (3 600 x 45)
Piste 2 (2 400 x 45)

Piste : 250 000 créneaux./an (limite réglementaire)⁽¹⁾

Surface totale

1 540ha

Chiffre d'Affaires

€421m

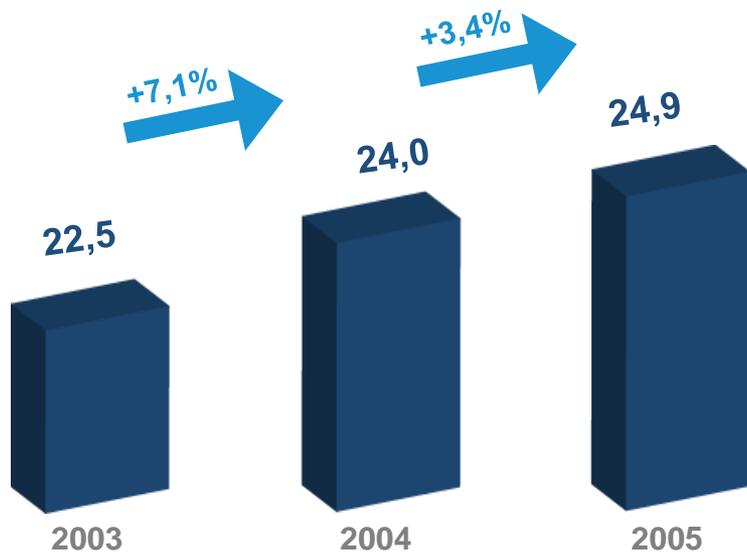
(1) Capacité nominale de 76 mouvements par heure, soit environ 470 000 mouvements par an sur la base d'une utilisation de 365 jours par an et 17 heures par jour



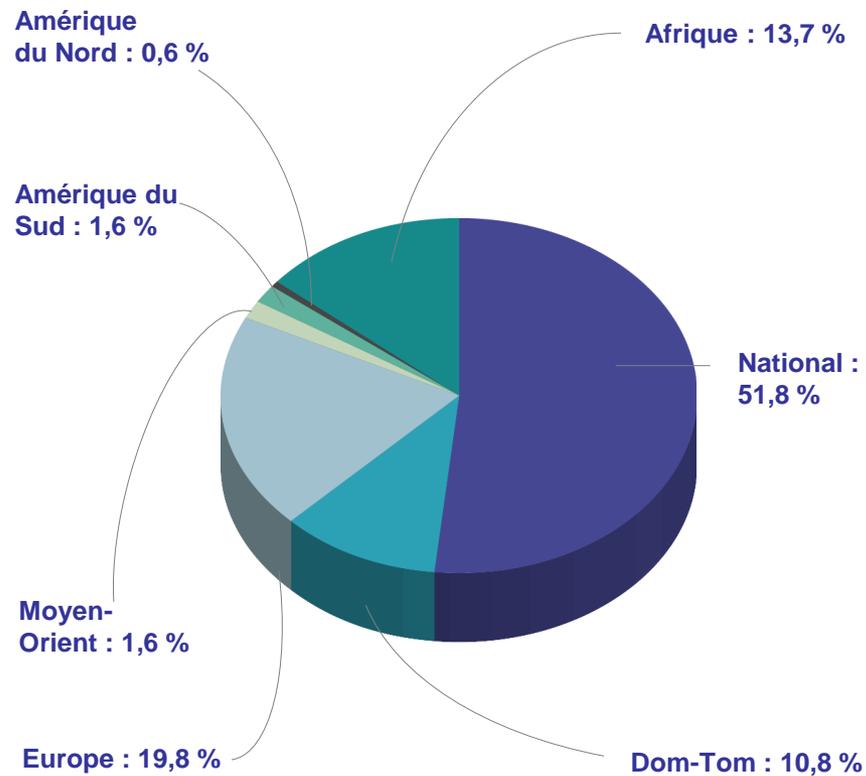


Positionnement de Paris-Orly

Evolution du trafic passager 2003-2005 (pax m)



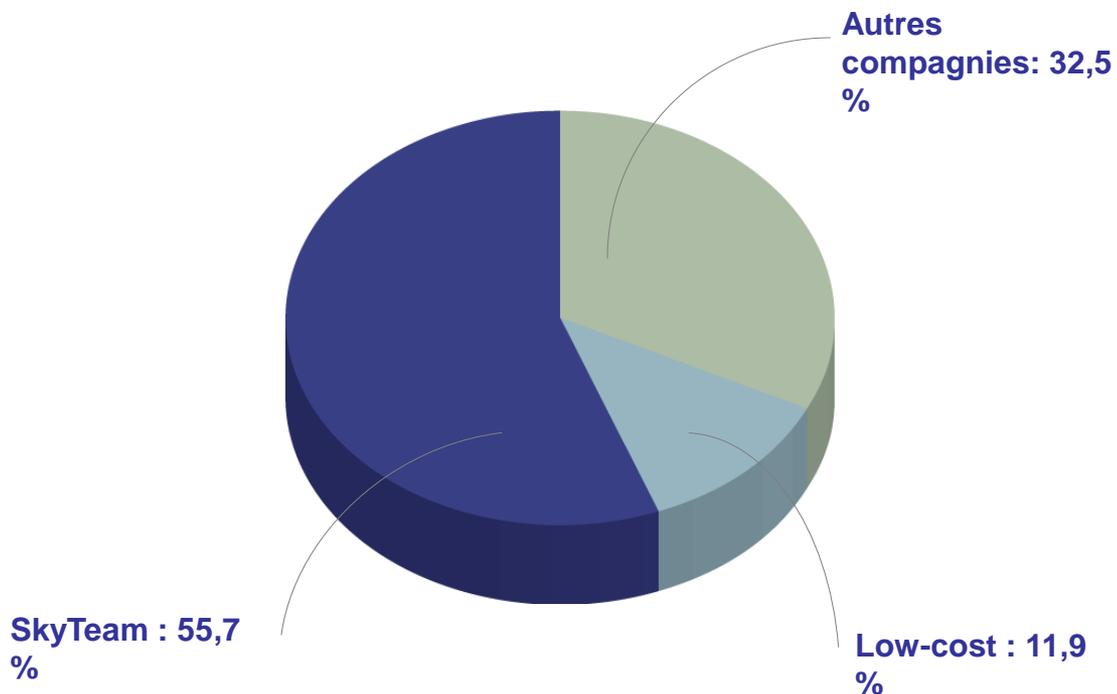
Répartition du trafic par destination





Clientèle Paris-Orly- Forte présence des nouveaux acteurs alternatifs

Répartition du trafic de passagers par type d'opérateur à Paris-Orly



Classement des dix premières compagnies clientes en termes de passagers en 2005

1. Air France – KLM
2. easyJet
3. Corsair
4. Iberia
5. Royal Air Maroc
6. TAP Air Portugal
7. Aigle Azur
8. Air Algerie
9. Tunis Air
10. Air Europa/Air Espana



Cadre environnemental

Localisation

Plate-forme située dans une zone urbanisée

Couvre-feu

23h30 – 6h00

Créneaux

Limitation à 250 000 créneaux d'atterrissage et de décollage par an





La stratégie de Paris–Orly

Conviction

Orly dispose d'atouts forts en terme de proximité de Paris, de facilité d'accès, de simplicité et d'économie d'utilisation

Objectif

Maximiser le développement d'Orly dans son cadre réglementaire spécifique d'exploitation

Stratégique

Renforcement de sa spécialisation sur les liaisons n'exigeant pas beaucoup de correspondances internationales ou de fréquences (Dom-Tom, Afrique du Nord, Low-Cost, charters et loisirs)

Positionnement de l'offre Low-Cost d'Orly sur un registre plus haut de gamme que celle de Beauvais



Qualité des services aux passagers : amélioration de la gestion des flux, de l'ambiance et de l'offre de services

Hall 2 Orly Ouest



2006

Amélioration de la qualité de service

Développement des surfaces commerciales

Rénovation piste 4



Accueil des nouveaux porteurs B777-300

Réduction des nuisances sonores et atmosphériques

Circuits Internationaux Orly Sud



2007

Séparation complète des flux internationaux départ et des flux internationaux arrivée

Développement des surfaces commerciales

Rénovation du Parking P0



2008

Amélioration de la qualité de service



Amélioration de la performance économique

Enrichissement de l'offre de services

- Extension des zones commerciales
- Commercialisation par Internet des parkings et prestations du centre d'affaires

Productivité

- Réallocation des ressources humaines au cours de la période 2005 – 2010

Optimisation des installations de sûreté

- Intégration des équipements de contrôle dans les chaînes de traitement bagages
- Regroupement des postes de contrôle des passagers et des personnels en amont des zones commerciales

Partenariats optimisés avec nos sous-traitants

- Introduction dans les contrats de clauses plus incitatives à la performance (obligation de résultat)

Maîtrise des consommations d'énergie

- Généralisation des automatismes de régulation du chauffage, de la production frigorifique et de l'électricité dans les aéroports et les parkings



Paris – Le Bourget

Patrice Hardel - Directeur



La plate-forme de Le Bourget

Positionnement

- Aéroport d'aviation d'affaires
- Plus de 59 000 mouvements d'avions et d'hélicoptères en 2005

Pistes (m)

- Piste 1 (3 000)
- Piste 2 (2 665)
- Piste 3 (1 845)

Surface totale

553 ha

Chiffre d'Affaires

€27,9m





Stratégie pour Paris – Le Bourget

Conviction

Un trafic d'affaires en pleine croissance

Objectif

Conforter sa place de premier aéroport d'affaires en Europe

Stratégie

Réalisation d'une première aérogare d'affaires (inauguration en mai 2006)

Développement à venir d'un immobilier haut de gamme sur l'emplacement d'anciens bâtiments (hôtel et services)

4.2

Services aux passagers : commerces

Pascale Cartier – Directeur des Commerces



Commerces - Description

Offre commerciale axée sur 4 catégories:

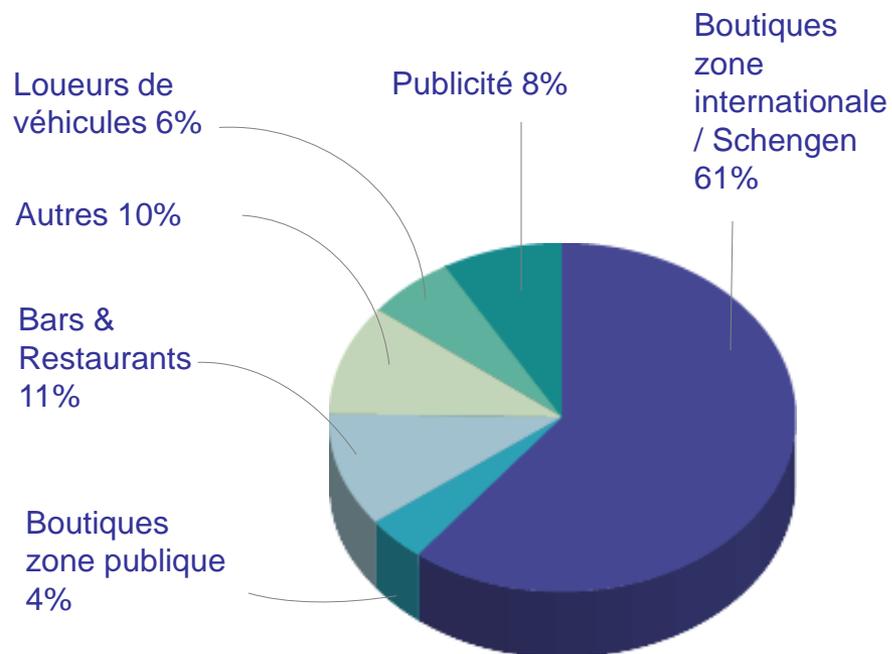
- Cœur de l'offre : alcools, tabac, parfums, cosmétiques et gastronomie
- Le luxe (mode, maroquinerie)
- Le service (presse et photo-vidéo-son)
- La diversification (bijoux, accessoires de mode, cadeaux, enfant, souvenirs des musées...)

Autres

- Tous les grands loueurs présents
- Bars et Restaurants : bars, restauration rapide, restauration classique
- Bureaux de change et activités bancaires

Publicité : contrat avec JC Decaux Airport (aéroports et accès)

Recettes commerciales⁽¹⁾: €196,9m



(1) Avant éliminations inter-segment

(2) Redevances boutiques sous douane / Trafic international



Commerce – Modèle économique

Modèle concessionnaire

- ➔ Redevance = % prélevé sur les ventes variant fortement selon les catégories de produits de 2 à plus de 40 %
- ➔ Minimum garanti, en général exprimé en montant par passager
- ➔ Echéances des concessions échelonnées dans le temps
- ➔ Durée moyenne des contrats: : 5 ans boutiques,
10 ans bars et restaurants,
70 ans hôtels

Shops

Advertising

Bars & Restaurants

Car rentals
and other services

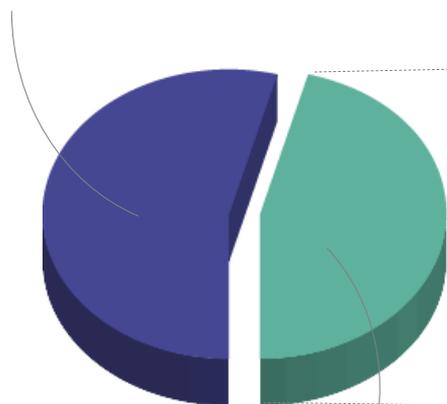


Répartition des surfaces commerciales

- ➔ Surfaces commerciales totales de 37 172 m² à fin 2004⁽¹⁾
- ➔ 288 points de vente (boutiques, bars et restaurants) à fin 2005

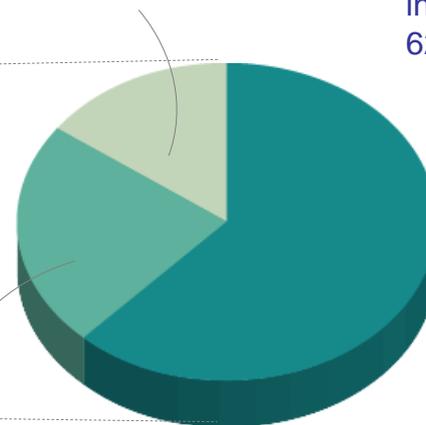
Surface Totale: 37 172 m²(¹)

Bars & Restaurants 54%



Boutiques 46%

Zone Schengen 15%



Zone internationale
62%

Zone Publique 23%

(1) Les chiffres 2005 (total de 33,890 m²) ne sont pas pertinents en raison de la rénovation du terminal CDG1, des travaux dans l'aérogare Orly Ouest et de la fermeture temporaire de la jetée d'embarquement du terminal 2E, qui se sont traduits par la neutralisation des surfaces commerciales



Stratégie pour les commerces

1

Extension et rénovation des surfaces commerciales

2

Amélioration de l'ambiance des zones commerciales

3

Optimisation de la perception prix et élargissement de l'offre commerciale

4

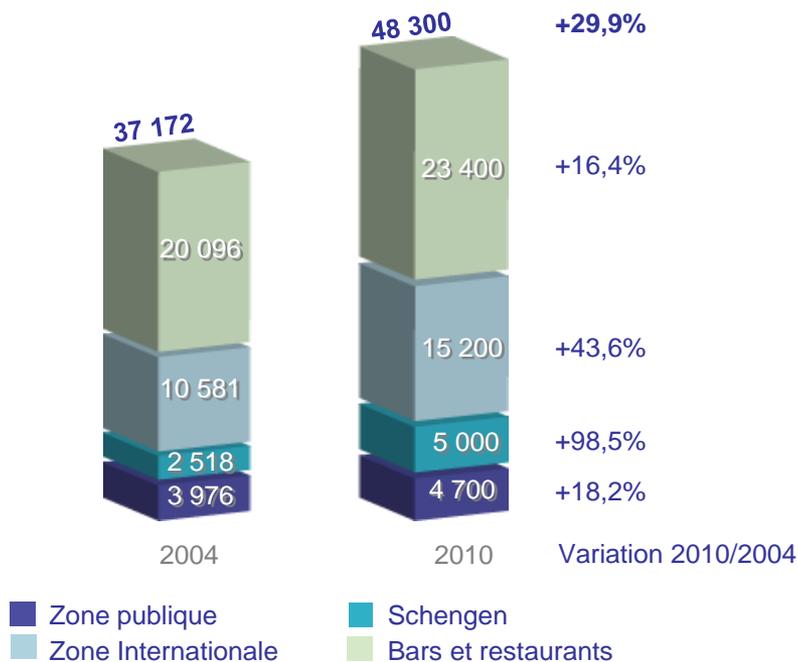
Amélioration de la gestion des flux de passagers



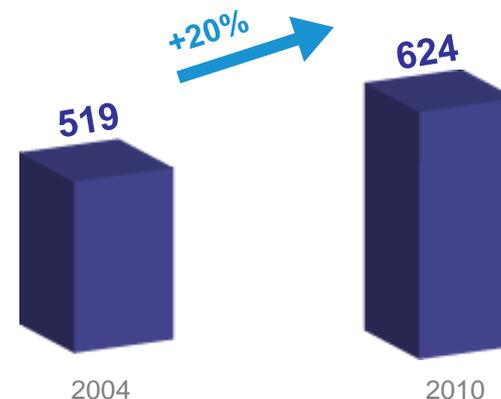
Extension et reconfiguration des surfaces commerciales

- ➔ Forte corrélation entre chiffre d'affaires/pax et surface/pax
- ➔ Plus de 3000 m² d'extension localisés dans le satellite 3
- ➔ Majorité de la croissance des surfaces réalisée en 2007/2008
- ➔ Investissements induits par l'extension des zones commerciales très limités

Extension des surfaces commerciales (m²)



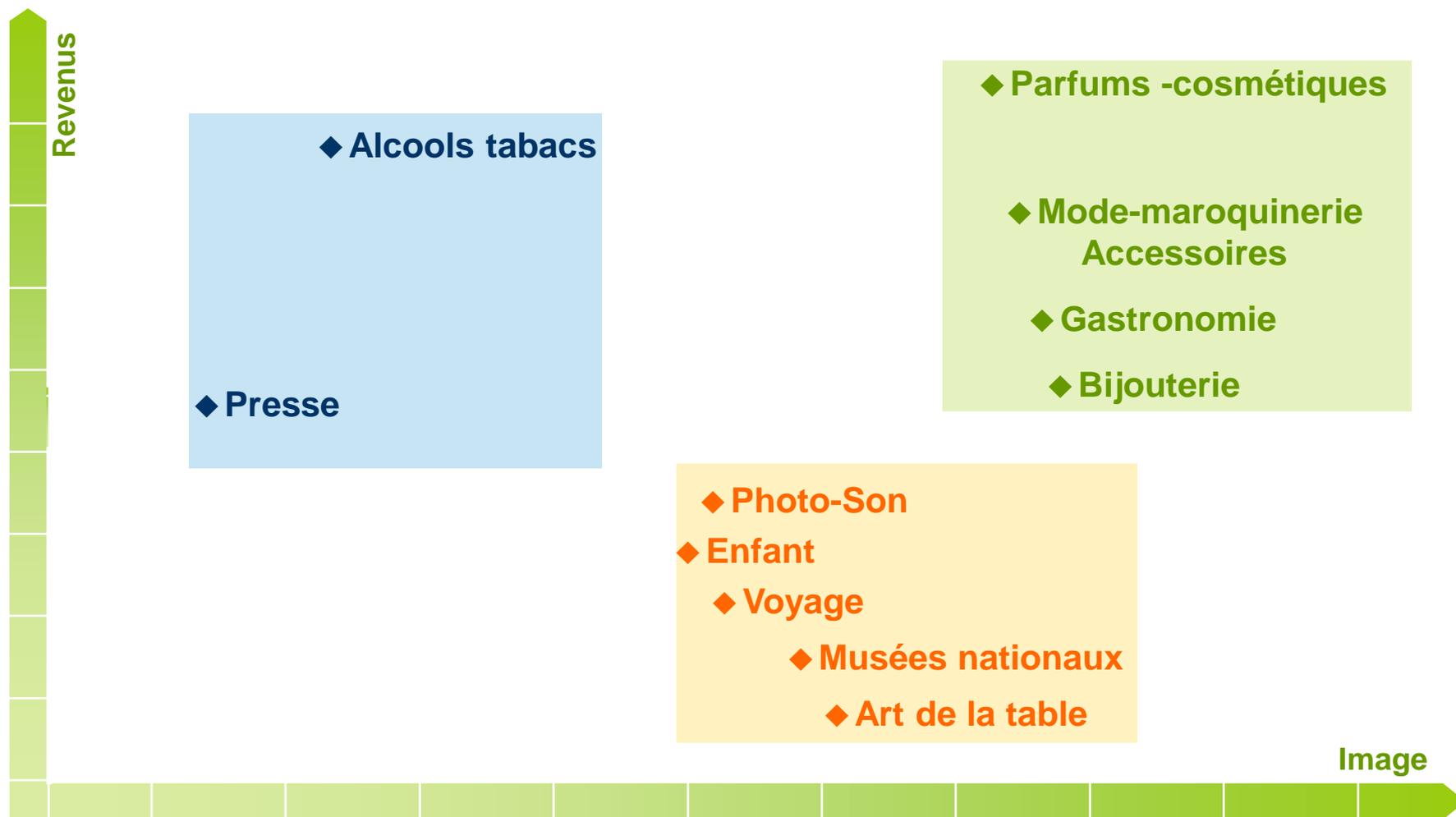
Densité des boutiques en zone internationale⁽¹⁾



(1) m² par million de passagers internationaux au départ, sur la base des capacités nominales



Critères d'affectation en zone réservée: revenus, image et services

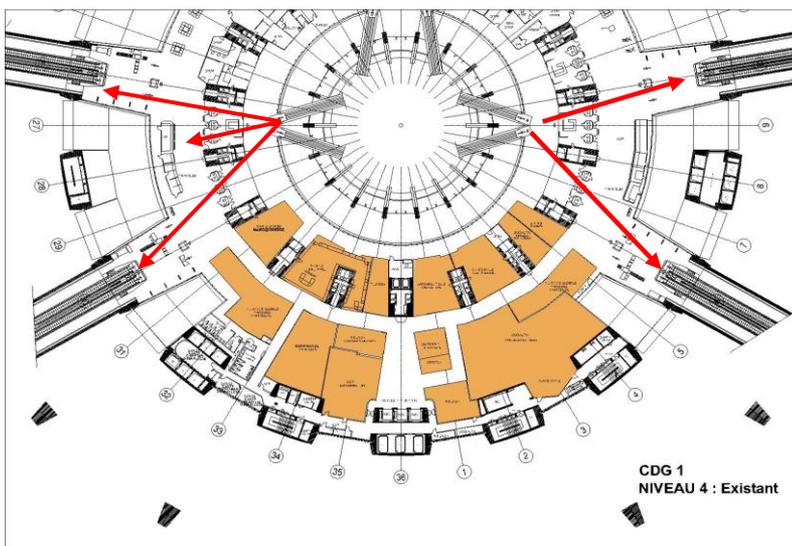




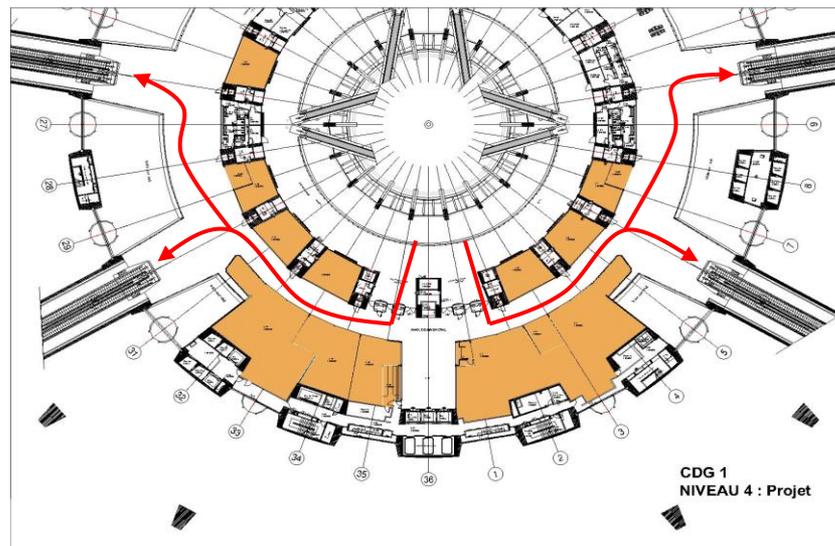
Extension et reconfiguration des zones commerciales

Exemple de CDG 1

la zone actuelle : mauvaise circulation des flux



La future zone: 100% du flux passe en zone commerciale



→ Flux de passagers



Autres lignes directrices de la stratégie pour les activités commerces

Ambiance

- Re-looking des zones commerciales (lumière, matériaux...)

Perception prix offre commerciale

- Différenciation plus marquée entre l'offre en zone Schengen et les autres terminaux: élargissement de l'offre vers des marques plus accessibles
- Pour nos *Frequent Flyers* des économies avec le programme de fidélisation Boutiques Aéroports de Paris
- Travail de relations publiques
- Animations points de vente

Gestion des flux de passagers

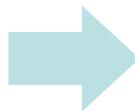
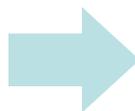
- Information temps - distance
- Déploiement de plans de zone





Travail sur l'ambiance des zones commerciales

Actuellement



Projets



4.3 Parkings

**René Brun – Directeur de l'Aéroport
Paris-Charles de Gaulle**

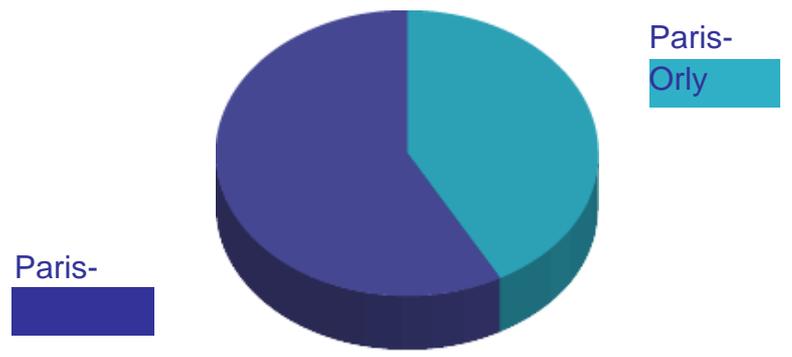


P

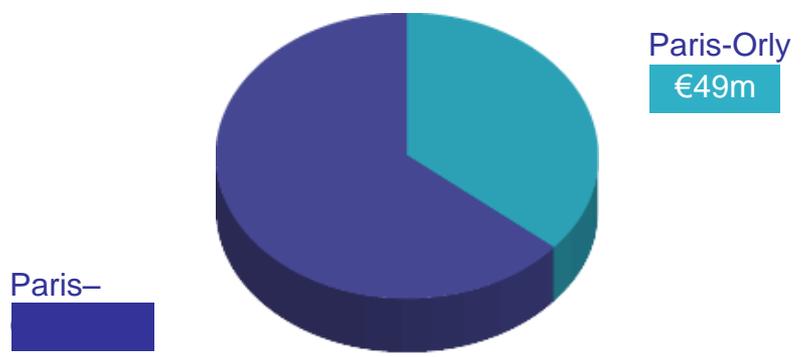
Parkings - Description

- ➔ Chiffre d'affaires de €135m en 2005 – croissance 05/04 de 12,6%
- ➔ 26% des pax franciliens au départ arrivent en voiture à Paris–Charles de Gaulle
- ➔ Près de 48 000 places de parkings:
 - ¾ pour les passagers
 - ¼ pour les employés

Répartition des places de parking par plate-forme



Répartition du Chiffre d'Affaires par plate-forme

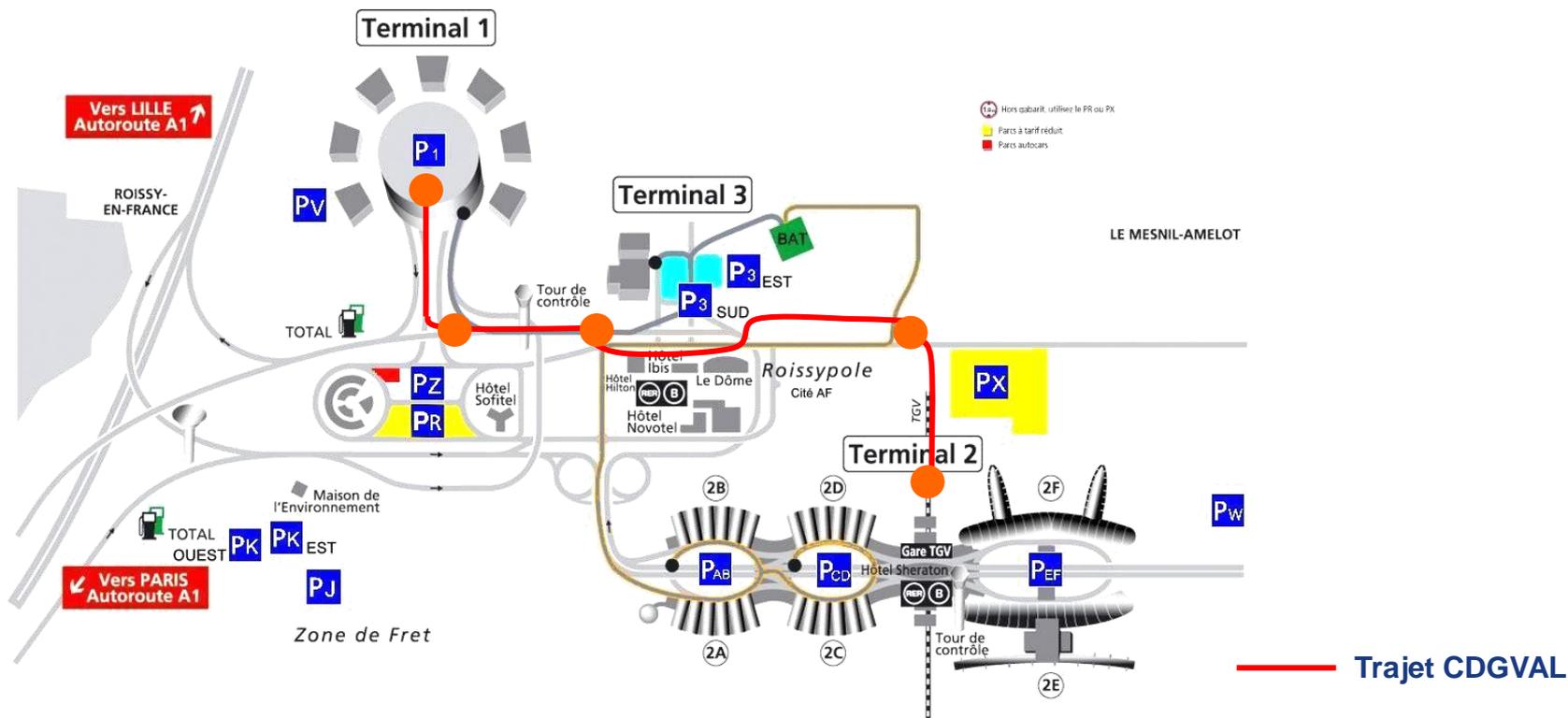


Paris–Orly : rénovation des parcs existants

- parc P1 Orly Sud de 2003 à 2005 :
1 500 places rénovées
- parc P0 Orly Ouest à l'échéance 2008 :
plus 3 500 places rénovées

Paris–Charles de Gaulle : développement des capacités (environ 5100 places supplémentaires de 2006 à 2010) (1)

- 750 pour le T2G
- 2 600 par mise en étage du parking PX le long du CDG Val
- 450 au T3 pour les stationnements supérieurs à 8 jours



(1) création nette de 4300 places environ et réallocation de 800 places



Politique de tarification ciblée :

➔ A Paris-Charles de Gaulle :

- les accompagnants : développement du dépose-minute plus rémunérateur
- la clientèle courte durée et affaires (jusqu'à 3 jours) : politique de fidélisation, de sécurisation et de développement des services (paiement par CB à la sortie, lavage de voiture réservation à la place, LiberT)
- la clientèle loisirs (plus de 3 jours) : valorisation du CDG Val, augmentation de la capacité des parcs

➔ A Paris-Orly :

- Nouvelles offres week-end et forfait longue durée
- Possibilité de réserver et payer sur Internet des places de parkings (2007)

Sécurisation des parcs :

- Double barrièrage en 2005
- Logiciel de sécurisation « SSP » :
identification des titres d'accès, vérification des plaques d'immatriculation...

5

Immobilier

Jila Darabiha – Directeur de l'Immobilier



1

Description

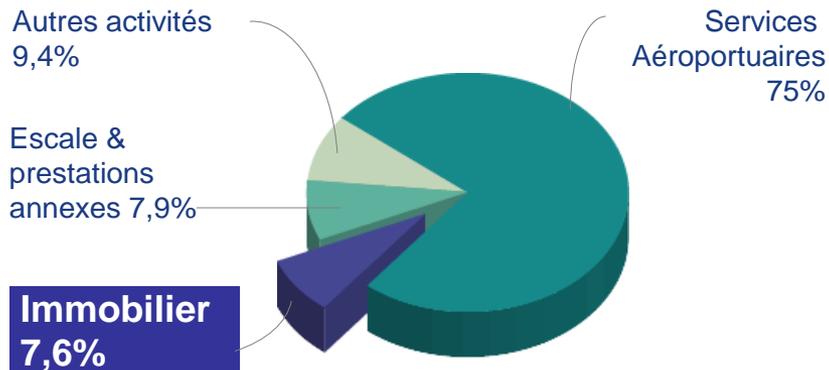
2

Stratégie

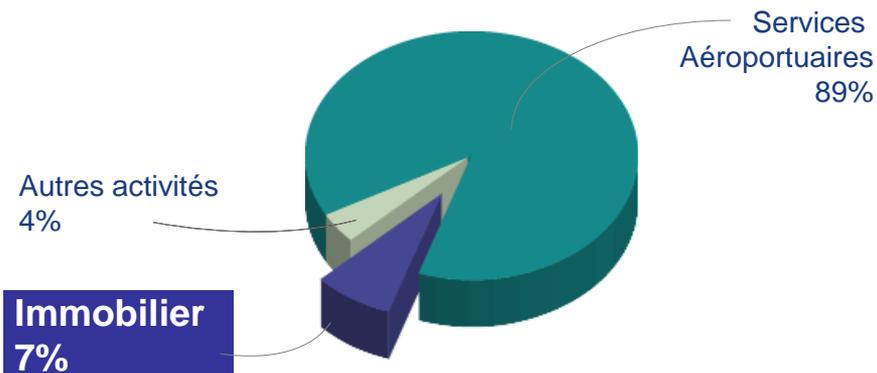


1. Immobilier chez Aéroports de Paris

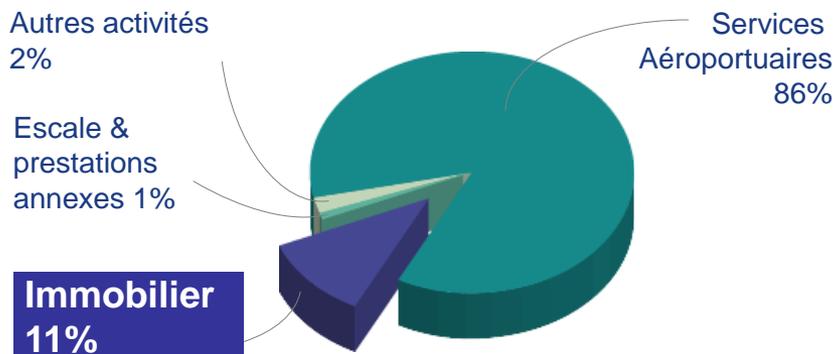
Chiffre d'affaires 2005 (1): €162m



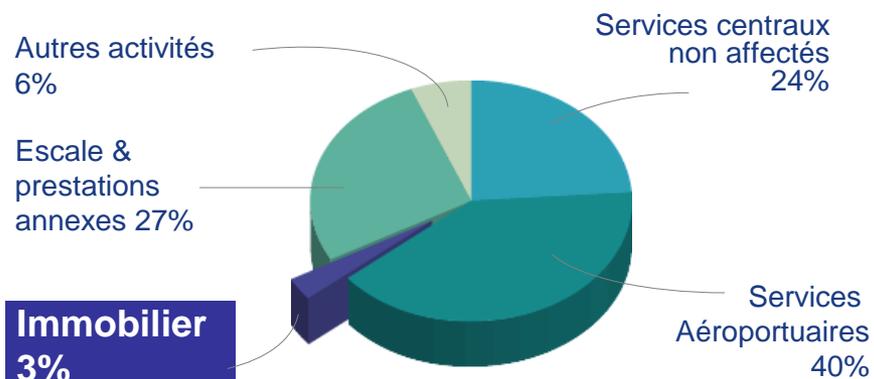
Résultat opérationnel courant 2005 (2): €34,4m



Actifs au 31 décembre 2005 (3): €579m



Employés au 31 décembre 2005: 345 employés



(1) Avant éliminations inter-segments

(2) Hors éliminations inter-segments, frais de sièges et produits / (charges) non affectables, excluant l'escale (en déficit de €12.2m)

(3) Hors actifs non affectés





1. Une activité immobilière complémentaire de l'activité aéroportuaire

- ➔ Aéroports de Paris dispose de la pleine propriété de ses actifs immobiliers
- ➔ Si l'État décide de la fermeture à la circulation aérienne d'une des plates-formes de Aéroports de Paris,
 - 70% de la plus-value potentielle est versée par Aéroports de Paris à l'État
- ➔ Le cahier des charges d'Aéroports de Paris précise que
 - la société peut disposer librement d'une partie de ces actifs (zone grise ci-dessous)
 - mais accord préalable de l'État à toute cession d'actif inscrit en zone réservée (zone bleue ci-dessous)

Zone « Réservée » à Paris - CDG



Zone « Réservée » à Paris - Orly



- ➔ La localisation sur les plates-formes confère à l'immobilier d'Aéroports de Paris une forte attractivité et une identité spécifiques

Stratégie de valorisation qui s'appuie sur les complémentarités avec l'aéronautique et la maîtrise du foncier



1. Description de l'immobilier hors aérogares

➔ Trois métiers principaux

- Aménagement
- Développement/ investissement
- Gestion du parc et des actifs

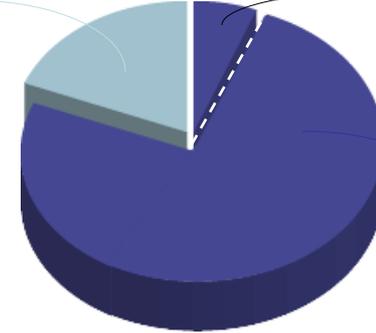
➔ 3 types de produits sur les plates-formes avec des degrés d'implication différents pour Aéroports de Paris :

- **Aéroportuaire** (fret, hangars, aviation d'affaires) : Aéroports de Paris aménageur et développeur
- **Affaires** (bureaux, locaux d'activités, locaux industriels) : Aéroports de Paris aménageur, développeur en partenariat
- **Lieux de vie** (hôtel, commerces, crèche, services de proximité) : Aéroports de Paris aménageur seul

➔ Un portefeuille de clients diversifié et généralement lié avec l'industrie du transport aérien

Chiffre d'affaires total : €162m

Loyers internes
24,4%



dont 7,9 %
de charges
locatives

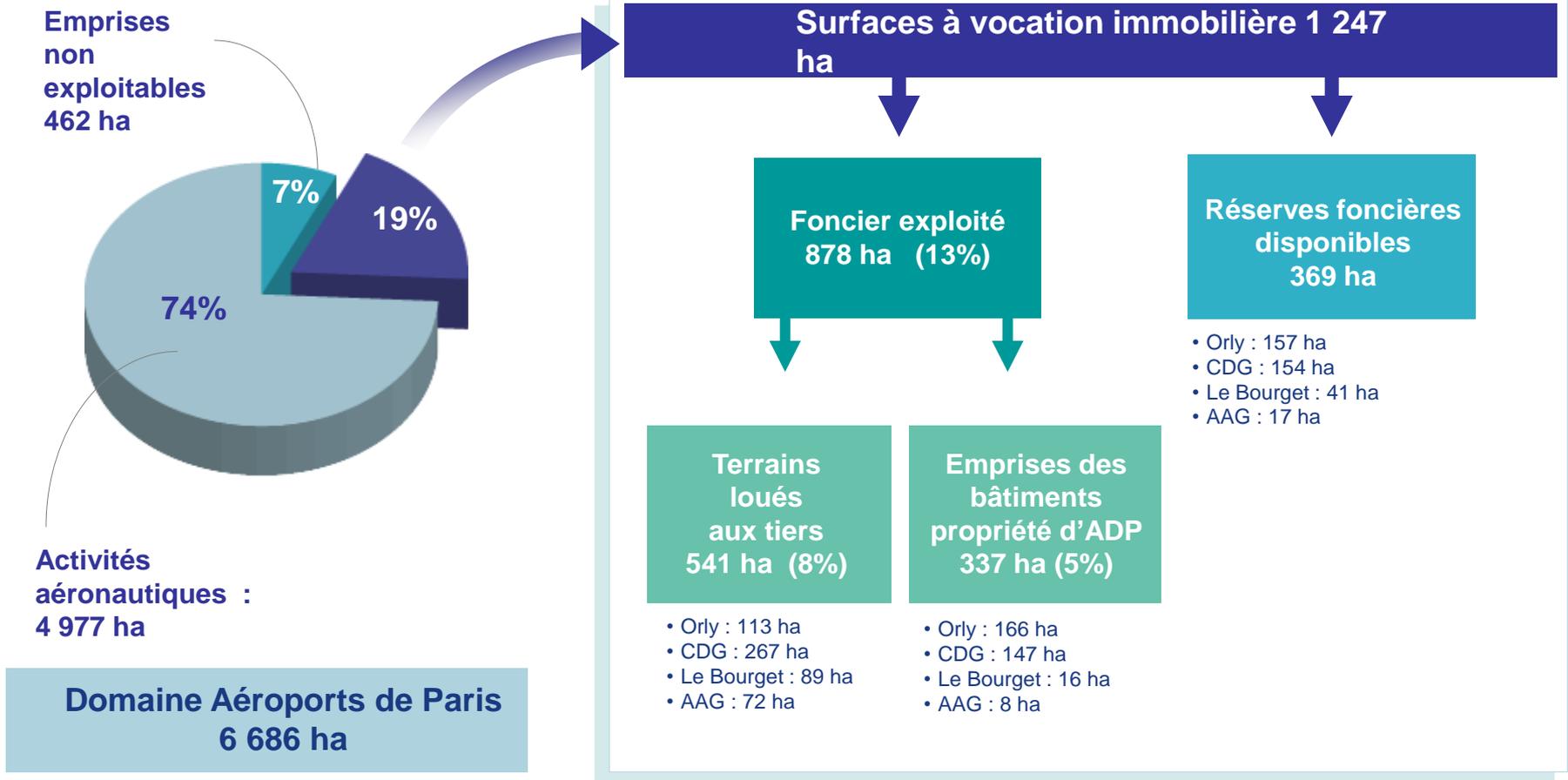
Loyers
externes
75,6 %

10 Principaux Clients

1. AIR France – KLM
2. FedEx
3. Groupe Vinci
4. La Poste
5. Servair
6. Acna
7. Le Bourget Parc d'Exposition
8. Groupe Accor
9. Hilton
10. Le Figaro



1. Un patrimoine foncier important, avec un fort potentiel de développement hors aéronautique





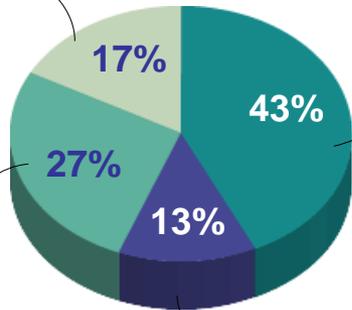
1. Découpage du foncier exploité (878ha)

Terrains Loués aux Tiers (541 ha)

CHIFFRE D'AFFAIRES €58m

Bâtiments consacrés à des lieux de vie
92 ha

Bâtiments en lien avec l'aéroportuaire (hangars avions et gares de fret)
232 ha



Aéroclubs et AAG
72 ha

Immobilier d'affaires ou d'entreprise de type tertiaire
145 ha

Terrains loués viabilisés à des tiers

Bâtiments loués par ADP (337 ha)

CHIFFRE D'AFFAIRES €52m*

1 138 426 m² de surface hors oeuvres nets

966 409 m² utiles commercialisables

806 362 m² location externe

160 046 m² location interne

Taux d'occupation :
88,7%

714 957 m²
Loués à des tiers

Bureaux, locaux tertiaires
15%

Lieux de vie
2%

Locaux liés aux activités aéronautiques (hangars)
83%

* Chiffre d'affaires externe



2. Stratégie de l'immobilier

Atouts

- ➔ Surfaces urbanisables importantes dans des zones attractives de l'Île-de-France
- ➔ Dessertes et des équipements publics exceptionnels
- ➔ Attractivité et avantages concurrentiels de la présence sur les plates-formes

Objectifs

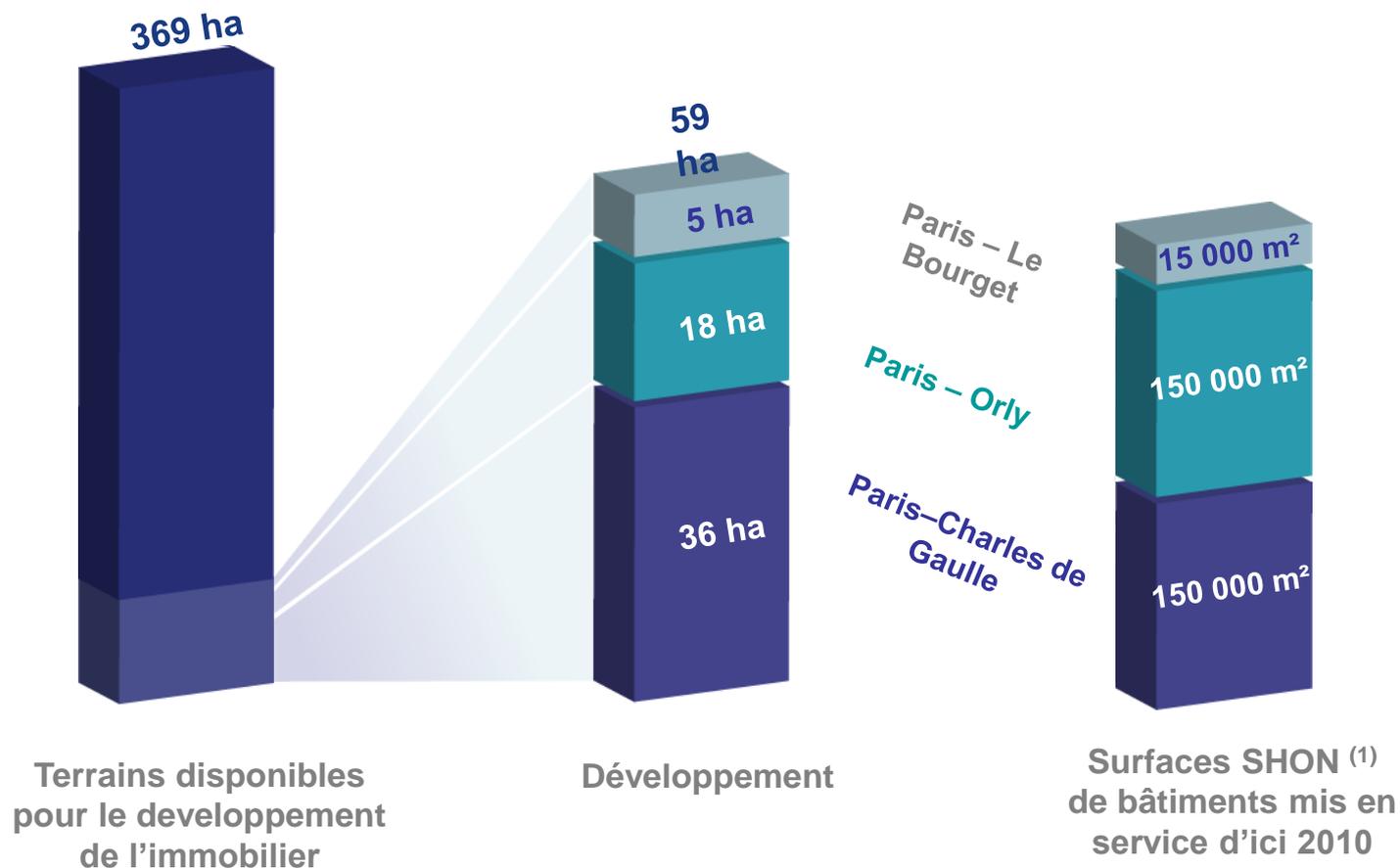
- ➔ Une source complémentaire de croissance à moyen terme pour le groupe
- ➔ Valorisation du parc immobilier existant
- ➔ Approche marketing et tarifaire ciblée selon l'identité de chaque plate-forme
- ➔ Proposer des produits à valeur ajoutée pour nos clients (gares de fret modernes, bureaux haut de gamme, centre d'affaires, hôtels, commerces)

Stratégie

- ➔ Priorité à l'aménagement du foncier
 - Maîtrise de l'urbanisme, de l'offre des produits et des procédures
 - Travaux de viabilisation et commercialisation de terrains
- ➔ Développement/investissement ciblée selon les projets
 - A 100% pour certains programmes de fret
 - En partenariat avec des tiers dans l'immobilier d'affaires
 - Financement à 100% par des tiers pour les autres produits (hôtels, commerces hors aérogares)



2. Développement des réserves foncières disponibles: 369ha 60ha développés d'ici 2010



(1) Surface hors œuvre nette



2. Comment nous entendons développer nos réserves foncières disponibles - Projets mis en service d'ici 2010

➔ Paris-Charles de Gaulle

Axe majeur : accompagnement de l'activité aéroportuaire

Priorité au fret

- Produits d'accompagnement de l'aéroportuaire et immobilier d'affaires
- 150 000 m² mis en service d'ici 2010

➔ Paris-Orly

Axe majeur : produits tertiaires

Potentiel pour devenir d'ici 15 ans un pôle d'affaires de référence au sud de Paris

- Produits: bureaux, locaux d'activité
- 150 000 m² mis en service d'ici 2010

➔ Le Bourget et autres

Axe majeur : aviation d'affaire

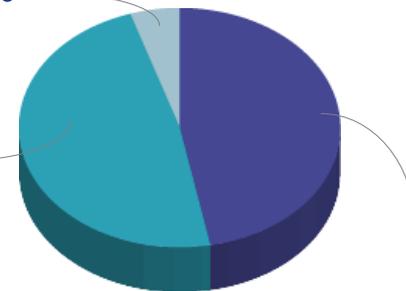
- 15 000 m² mis en service d'ici 2010

Paris-CDG – Répartition des Surfaces 2010 (m²)

Lieux de vie 5%

Bureaux et
Locaux
Industriels
48%

Fret et
hangars
47%

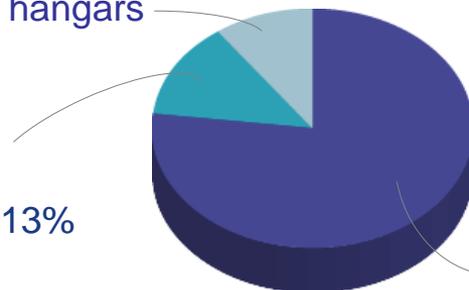


Paris-Orly – Répartition des Surfaces 2010 (m²)

Fret et hangars
10%

Lieux
de vie 13%

Bureaux et
Locaux
Industriels
77%





Paris-Charles de Gaulle: Quartiers prioritaires et projets engagés

Fedex
Extension

Hangars
A380 **AF**

Mail



● Réalisé

● Signé

● En cours



Paris - ORLY : Quartiers prioritaires et projets engagés

La Poste
Centre de tri

Air France
Bâtiment moteurs

Gare de Fret
ADP

Cœur d'Orly

Quartier
pont de Rungis

AFI
Usine Eole

STAF
parking



● Réalisé

● Signé

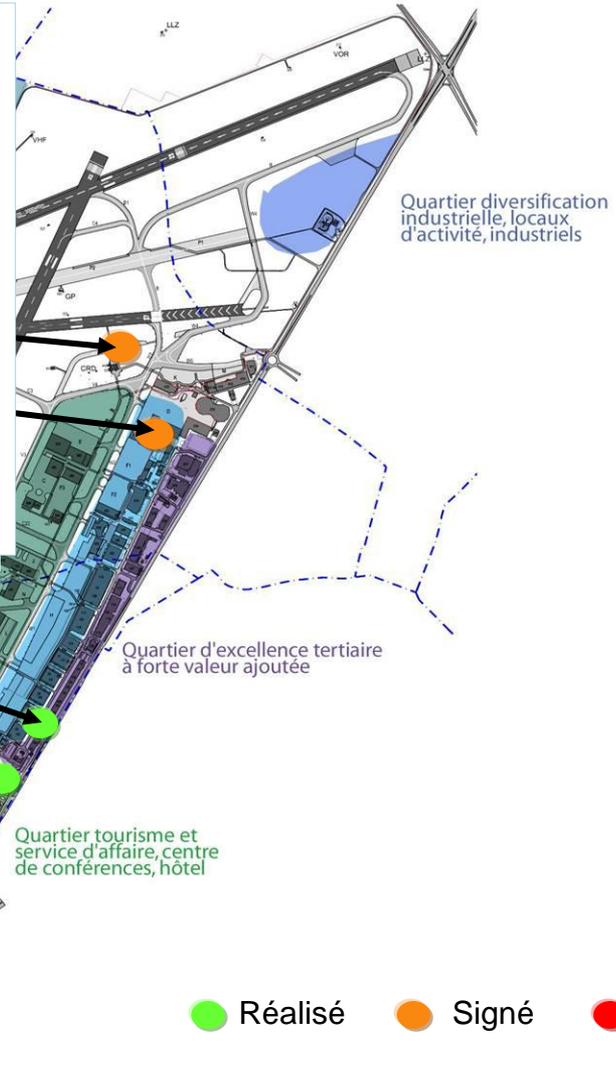


Le Bourget: quartiers prioritaires et projets engagés



aviation

Aérogare
d'affaires





2. Synthèse des projets engagés ou lancés

	Projet	Client	Aménagement ADP	Construction ADP	Date mise en service
CDG	Extension aires aéronautiques	FedEx	✓	✓	Fin 2006
	Hangar maintenance A 380	Air France - KLM	✓	✗	2006
	Cité PN	Air France - KLM	✓	✗	2006
	Centre maintenance du hub	Air France - KLM	✓	✗	2007
	Bases de catering et armement avion	Servair/ACNA	✓	✗	2006
	Fret GB2	Pré-commercialisation	✓	✓	2007
ORLY	Gare de fret banalisée		✓	✗	2007
	Bâtiment moteur	Air France Ind.	✓	✗	2007
	Plate-forme courrier	La Poste	✓	✗	2007
	Amenagement Cœur d'Orly		✓		Phase 1 avant 2010



2. Immobilier de diversification hors du périmètre de régulation après 2010

Patrimoine existant

Terrains loués à des tiers

➔ Chiffre d'affaires 2005 - €16m
(28% des revenus de location)

Bâtiments d'Aéroport de Paris loués à des tiers

➔ Chiffre d'affaires 2005 - €14m
(27% des revenus de location)

Développement 2006-2010

➔ Environ 40% des investissements engagés par Aéroports de Paris dans l'immobilier de diversification sur la période 2006 – 2010

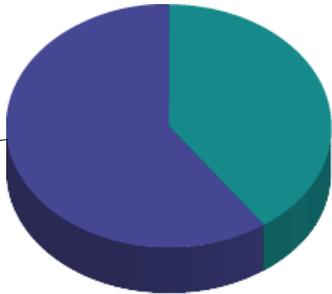


2. Comment nous entendons financer le développement

Ressources
allouées à
l'immobilier par
ADP **€164m**

Programme immobilier
commercialisable d'ici 2010
Montant des investissements :
€460m

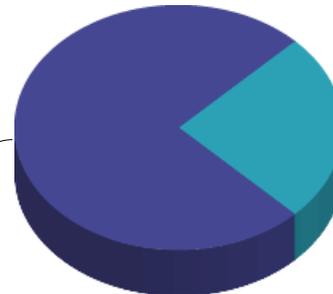
Typologie des Investissements



Hors diversification
60%

Diversification
40%

Nature des ressources investies



Partenaires
75%

Aéroports de Paris
25%

Préparation
des développements
post 2010

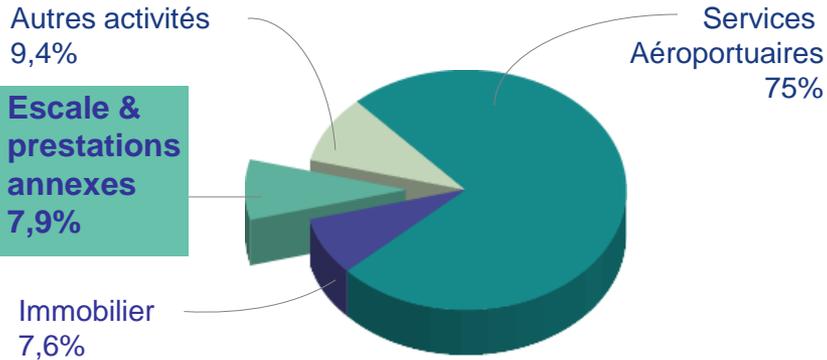
6

Escale et prestations annexes

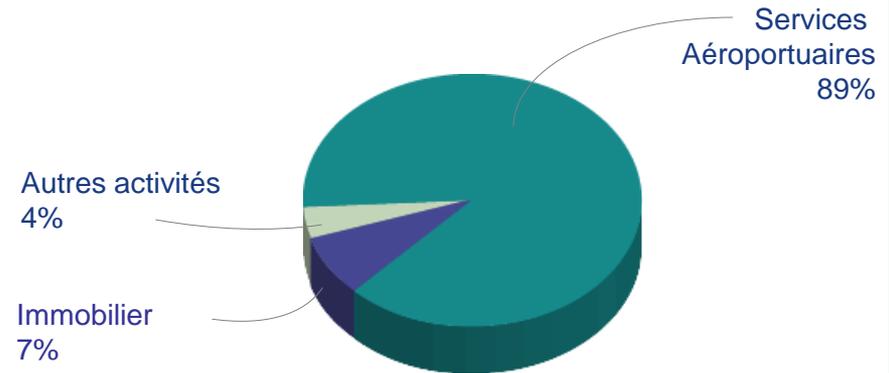
Francis Gisselmann – Directeur de l'Escale

✈️ ➔ ✈️ Escale dans Aéroports de Paris

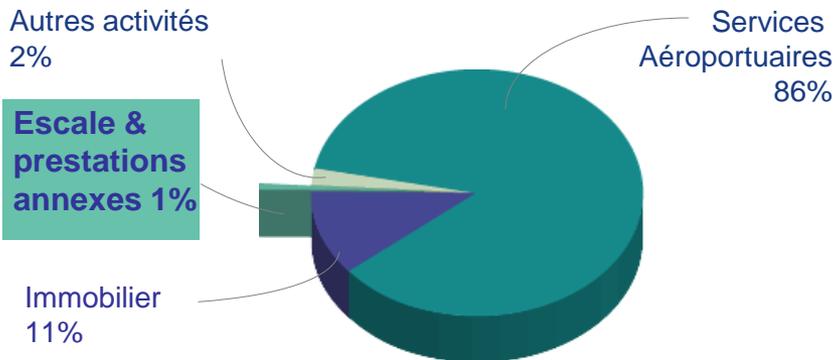
Chiffre d'affaires 2005 (1): €168m



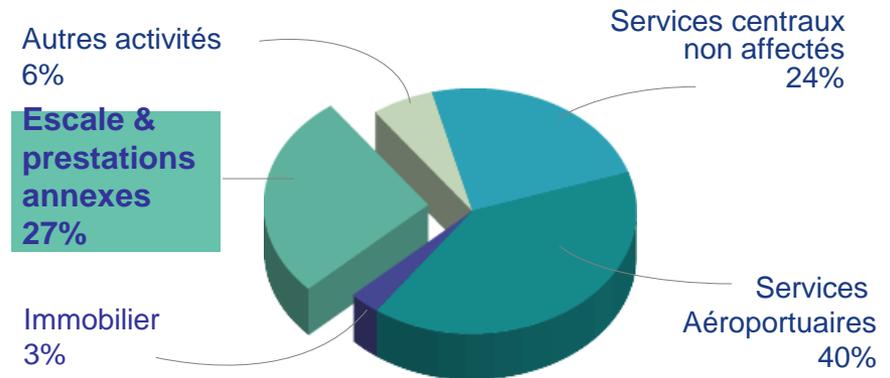
Résultat opérationnel courant 2005 (2): -€10,9m



Actifs au 31 décembre 2005 (3): €52m



Employés au 31 décembre 2005: 2 915 employés



(1) Avant éliminations inter-segments

(2) Hors éliminations inter-segments, frais de sièges et produits / (charges) non affectables, excluant l'escale (en déficit de 12.2 Mns €)

(3) Hors actifs non affectés

Qu'est-ce que l'assistance en escale?

➔ L'assistance en escale consiste à assurer aux passagers et aux aéronefs un ensemble de prestations comme définies dans la directive européenne CE 96/67 du 15 octobre 1996

➔ C'est une activité concurrentielle depuis la directive européenne 96/97/CE

11 catégories de services d'assistance



4 catégories limitées (nécessitent un agrément d'opérateur)

- 1 - Assistance bagages
- 2 - Traitement du fret et du courrier
- 3 - Opérations en piste
- 4 – transport au sol terminal/avion

7 catégories ouvertes

- 1 - Assistance administrative au sol et supervision
- 2 - Assistance Passagers
- 3 - Nettoyage et service à l'avion
- 4 - Carburant/huile
- 5 - Entretien en ligne
- 6 - Opérations aériennes/Administration équipages
- 7 - Commissariat

✈️ ➔ ✈️ Principes généraux de fonctionnement

➔ Pour assurer ses services au sol, une compagnie aérienne peut :

➔ soit s'auto-assister (en utilisant son propre personnel)

➔ soit faire appel à un prestataire :

- Choisi librement, pour les services côté « ville » (zone publique)
- Sélectionné dans une liste autorisée, pour les services côté « piste » (zone réservée)
- Un prestataire a le droit de sous-traiter ses services (Ex : Aéroports de Paris avec Alyzia)
- Une compagnie peut être prestataire autorisé (cas d'Air France)

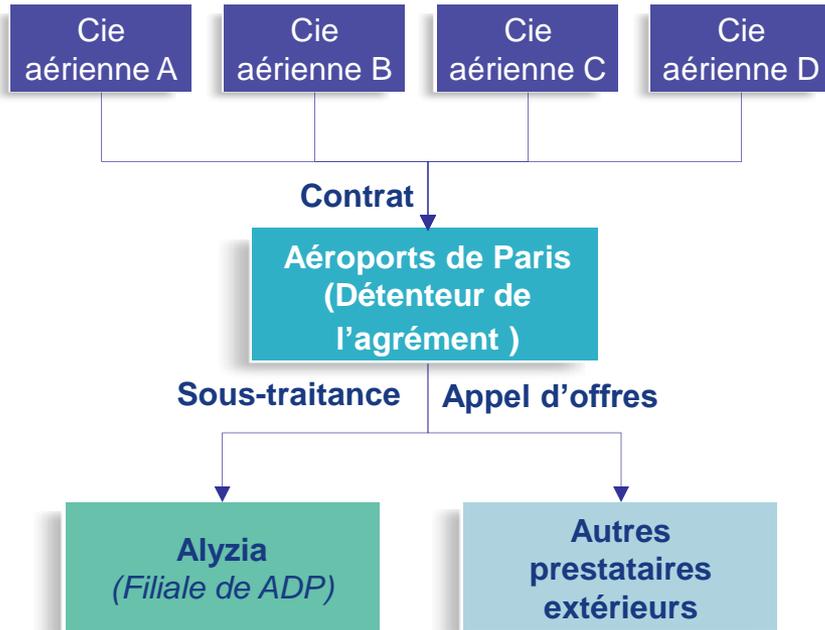
➔ **Toutes les compagnies doivent recourir aux Services Centralisés**

- Tris bagages automatiques (CDG1 et CDG2)
- Dégivrage des avions (Paris–Charles de Gaulle)
- Traitement des eaux usées, oléo-réseaux
- Ces services sont produits sous la responsabilité du gestionnaire aéroportuaire

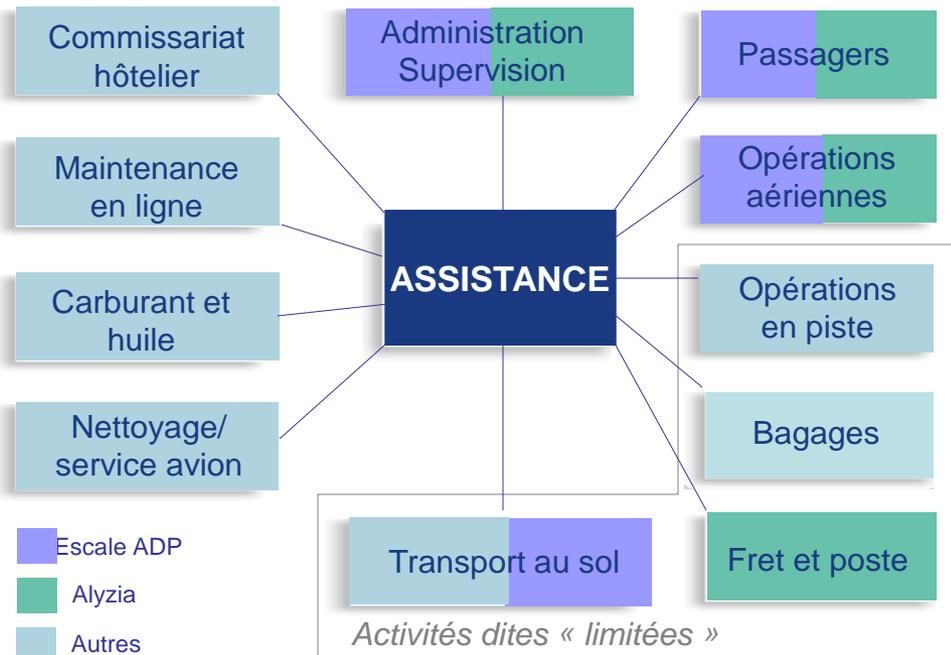
✈️ ➡ ✈️ Le modèle économique de Aéroports de Paris

- ➔ L'assistance en escale nécessite l'obtention d'un agrément préfectoral
- ➔ Aéroports de Paris détient cet agrément en propre et sous-traite une partie de son activité à sa filiale à 100%, Alyzia
- ➔ Aéroports de Paris est présent sur toute la chaîne de valeur de l'assistance sauf trois segments spécialisés

Le modèle économique pour ADP escale



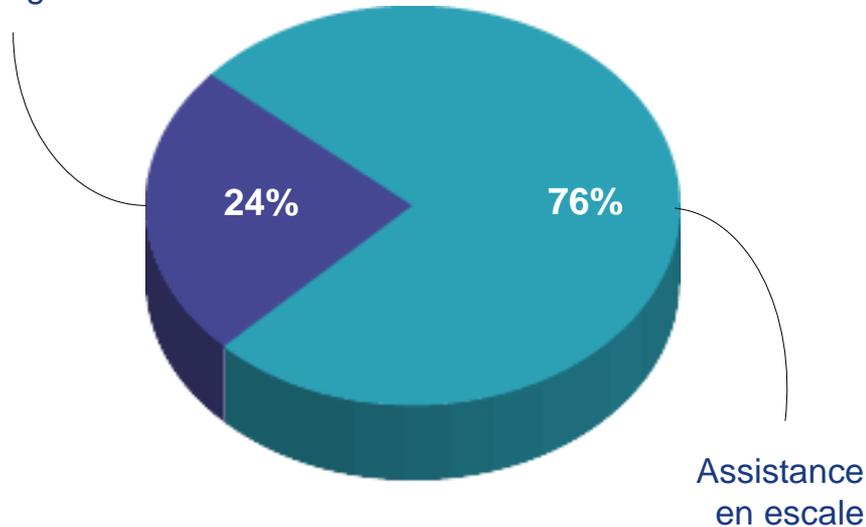
Les métiers d'Aéroports de Paris dans l'assistance



✈️ ➔ ✈️ Répartition des revenus en 2005

Chiffre d'affaires⁽¹⁾: €168m

Inter-segments⁽²⁾



➔ **4,5 Mns passagers traités par an**

➔ **40 000 touchées assistées en piste par an**

➔ **Membre de l'alliance Aviance depuis 2002**

10 premiers clients

- 1 - Air Algerie
- 2 - Iberia
- 3 - Corsair
- 4 - Tunis Air
- 5 - Continental Airlines
- 6 - American Airlines
- 7 - El Al
- 8 - Fly DBA
- 9 - Saudi Arabian
- 10 - TAP Air Portugal

(1) Avant éliminations des inter-segments – CA externe de €128m
(2) Inter-segments liés à la sous-traitance d'autres prestations d'assistance

✈️ ➔ ✈️ Position concurrentielle

Nos atouts

1

Expérience – connaissance des plates-formes

2

Notoriété – Acteur historique

3

Étendue des prestations offertes/ taille

4

Maîtrise des nouvelles technologies

5

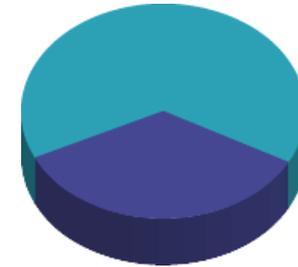
Qualité de service

6

Contrôle des sous-traitants

Marché Global

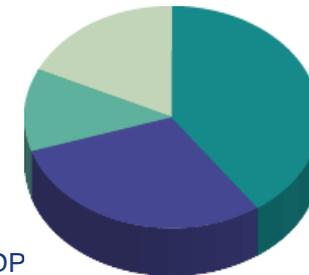
Air France
65%



Marché accessible
35%

Marché Accessible : €400m

Servisair/
Globe Ground
18%



Europe
Handling
40%

Swissport
12%

ADP
30%

Environnement

- Anticipation de tension continue sur les prix et les marges
- Orly Sud: arrivée potentielle d'un nouvel opérateur fin 2006
- Projet de nouvelle directive européenne

Objectifs

- Stabilisation du chiffre d'affaires sur la période 2005 – 2008
- Retour à l'équilibre en 2008

Stratégie

- Optimisation de la structure de coûts et de la structure salariale
- Focalisation sur les contrats les plus rentables
- Action pour regagner des parts de marché
- Développement de technologies performantes

7

Autres activités

**Dominique Pannier – Directeur des Filiales
et Participations**



Autres activités

1

Vue d'ensemble

2

Société de Distribution Aéroportuaire

3

Hub telecom

4

ADP.i

5

ADP Management



1. Autres activités d'Aéroports de Paris

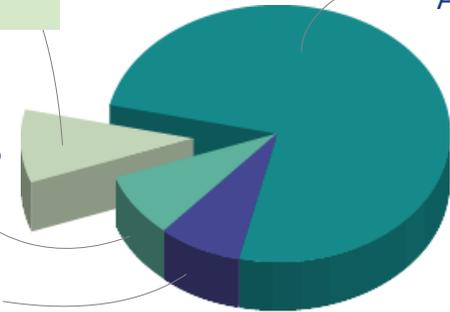
Chiffre d'affaires 2005 (1): €200m

Autres activités
9,4%

Escale & prestations annexes 7,9%

Immobilier 7,6%

Services Aéroportuaires 75%

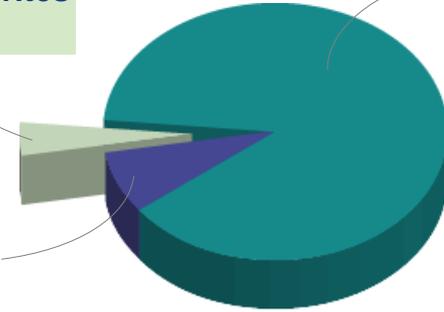


Résultat opérationnel courant 2005 (2): €16,2m

Autres activités
4%

Immobilier 7%

Services Aéroportuaires 89%



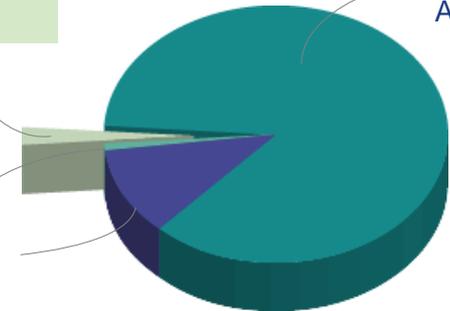
Actifs au 31 décembre 2005 (3): €131m

Autres activités
2%

Escale & prestations annexes 1%

Immobilier 11%

Services Aéroportuaires 86%



Employés au 31 décembre 2005: 682 employés

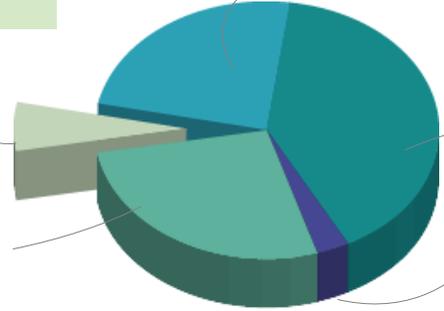
Autres activités
6%

Escale & prestations annexes 27%

Services centraux non affectés 24%

Services Aéroportuaires 40%

Immobilier 3%

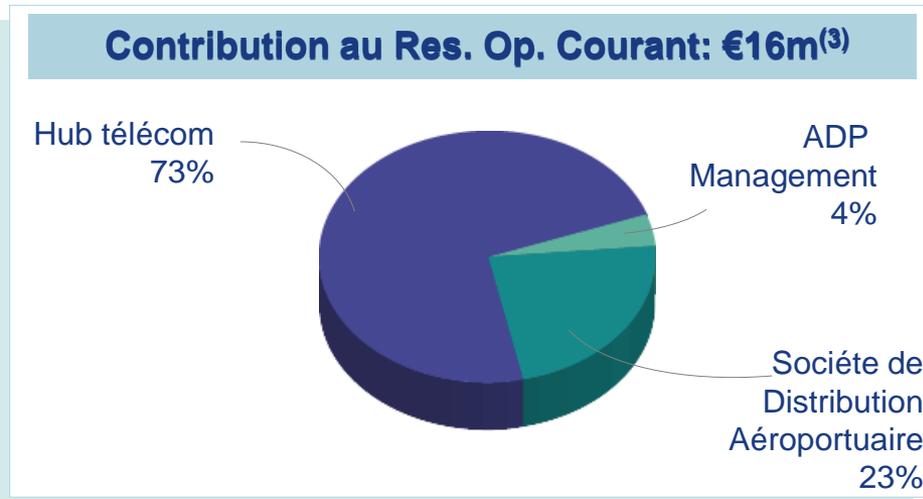
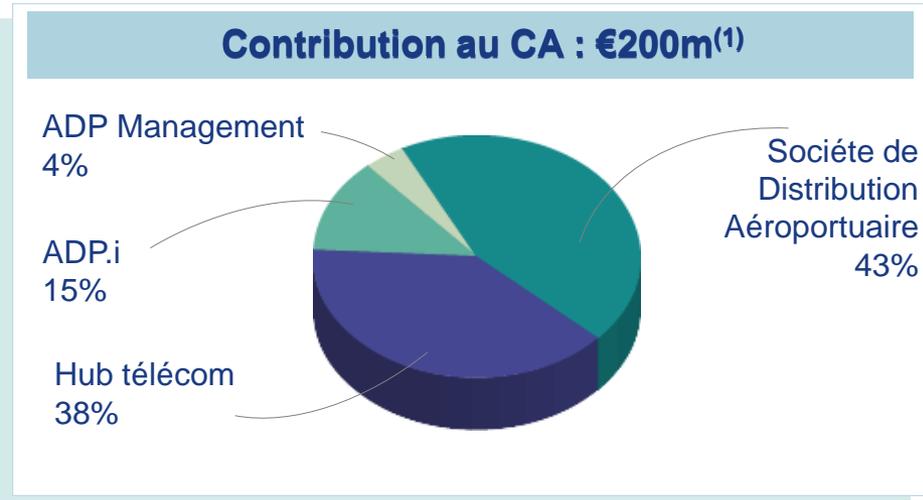


(1) Avant éliminations inter-segments
(2) Hors éliminations inter-segments, frais de sièges et produits / (charges) non affectables, excluant l'escale (en déficit de 12.2 Mns €)
(3) Hors actifs non affectés



1. Description des autres activités

Société	Description
Société de Distribution Aéroportuaire ⁽²⁾	<ul style="list-style-type: none"> Gestion directe d'espaces commerciaux 49% ADP/ 51% Aelia
Hub télécom	<ul style="list-style-type: none"> Opérateur télécom spécialisé sur les plates-formes aéroportuaires et les sites à forte fréquentation de professionnels
ADP.i	<ul style="list-style-type: none"> Prestations de conception d'ouvrages, missions de maîtrise d'œuvre, architecture des infrastructures avec problématiques de gestion de flux
ADP Management	<ul style="list-style-type: none"> Contrats de gestion/ exploitation aéroportuaire et prises de participation



(1) Sur la base des quatre filiales évoquées, avant éliminations des inter-segments
 (2) Consolidée proportionnellement
 (3) Total autres activités



1. Rôle des autres activités dans la stratégie du groupe

➔ Valorisation du savoir-faire d'Aéroports de Paris dans ses domaines de compétence

- Ingénierie aéroportuaire (ADP.i)
- Télécoms liés à l'aéroportuaire/Sites complexes (Hub télécom)
- Gestion aéroportuaire à l'international (ADP-Management, SETA)

➔ Renforcement de l'implication d'Aéroports de Paris, élargissement de son offre

- Distribution (Société de Distribution Aéroportuaire) : expérimentation réussie d'un modèle commercial plus intégré

➔ Approche sélective et prudente

- Faibles engagements financiers
- *Track record* (BCIA, Hub télécom)



2. Société de Distribution Aéroportuaire ("SDA")

Description

- ➔ Partenariat avec le spécialiste de la distribution aéroportuaire Aélia, filiale du groupe Hachette Distribution Services (49%/51% Aéroports de Paris/Aélia) constituée en 2003
 - Consolidation proportionnelle
- ➔ Société de Distribution Aéroportuaire assure la gestion des points de vente consacrés aux alcools, tabacs, parfums sous douane et une partie de la gastronomie de CDG 1 et CDG 2
 - Une première expérimentation très réussie à CDG 2
 - Une extension prometteuse à CDG 1 et à la gastronomie
- ➔ Synergies potentielles fortes avec le gestionnaire des espaces
- ➔ Accord de partage des bénéfices: 35% Aéroports de Paris et 65% Aélia jusqu'à 3% du résultat net, au-delà 49%/51%

➔ Un modèle intégré réussi qui renforce les compétences d'Aéroports de Paris dans la distribution

Chiffres-Clés sociaux

(€milliers)	2004	2005
Chiffre d'affaires	151 113	163 889
<i>Dont externe</i>	100%	100%
Résultat d'exploitation	10 537	12 161
<i>Marge</i>	7,0%	7,4%
Résultat net	6 021	7 530
<i>Marge</i>	4,0%	4,6%
Employés	375	412

Source : Aéroports de Paris



3. Hub télécom

Description

- ➔ Filiale à 100% de Aéroports de Paris
- ➔ Opérateur spécialisé dans les services et réseaux de télécommunication des plates-formes aéroportuaires
- ➔ Extension à des sites à forte fréquentation de professionnels ou complexes comme
 - les hôtels (ex : Concorde Lafayette),
 - les centres de congrès (ex : Palais des congrès)
 - les parcs d'exposition (ex : Parc d'exposition de la porte de Versailles)
- ➔ Environ 1 350 clients représentant 56% du CA de Hub télécom
- ➔ Une véritable offre globale autour de 5 lignes de produits:



Chiffres-Clés sociaux

(€ '000s)	2004	2005
Chiffre d'affaires	66 785	71 322
<i>Dont externe</i>	39 883	39 404
Résultat d'exploitation	9 271	9 867
<i>Marge</i>	13,9%	13,8%
Résultat net	5 275	7 030
<i>Marge</i>	7,9%	9,9%
Employés	203	239

Source : Aéroports de Paris



3. Hub télécom

Une stratégie de niche dans un marché porteur

➔ Un spécialiste reconnu des services télécoms pour les acteurs du monde aéroportuaire:

- Compagnies aériennes, sociétés d'assistance, entreprises du fret et services publics
- Des gestionnaires d'aéroportuaire en France (Aéroports de Paris, Lyon, Montpellier...)

➔ Développement de services spécialisés

- Forte réactivité par rapport aux opérateurs traditionnels : des services adaptés à des clients spécifiques
- Création de solutions métiers innovantes (ex : WiFi professionnel et géolocalisation)

➔ De nouveaux marchés identifiés hors des plates-formes aéroportuaires

- Parcs d'exposition
- Plates-formes logistiques
- Ports

➔ Une expertise reconnue qui offre des opportunités de développement

- Candidature en partenariat avec Bolloré en vue d'obtenir une licence WIMAX (réponse en juillet 2006)
- Développement d'une offre de service pour les aéroports ou sites complexes à l'étranger



4. AdP.i

Description

- ➔ Filiale à 100% d'Aéroports de Paris
- ➔ Prestations de conception d'ouvrages, missions de maîtrise d'œuvre dans les domaines de l'architecture et de l'ingénierie d'aéroports et d'infrastructures surtout à l'étranger
- ➔ Quelques références d'ADP.i :
 - Gare TGV de Paris-CDG
 - Zone Terminale d'Eurotunnel
 - Le Stade Omnisports de Canton en Chine
 - Soixante références d'aéroports ou d'aérogares à travers le monde
- ➔ Chantiers/Projets en cours
 - Aéroports de Dubai et de Doha
 - Branch Towers

Chiffres-Clés sociaux

(€ milliers)	2004	2005
Chiffre d'affaires	27 161	27 460
<i>Dont externe</i>	26 107	26 840
Résultat d'exploitation	(53)	(110)
<i>Marge</i>	<i>n.s.</i>	<i>n.s.</i>
Résultat net	1 073	578
<i>Marge</i>	4,0%	2,1%
Employés	162	197

Source : Aéroports de Paris



4. Stratégie d'AdP.i

Stratégie

Une stratégie articulée autour de :

- Équilibre croissance/coûts
- Capitaliser sur son expertise dans le Golfe Persique tout en diversifiant son exposition sur d'autres régions
- Diversification des projets au-delà des aéroports/bâtiments (i.e. tri bagages, etc.)



5. ADP Management

Description

- ➔ Filiale à 100% d'Aéroports de Paris
- ➔ Valorisation à l'international des compétences et du savoir faire d'Aéroports de Paris dans l'exploitation d'aéroports
- ➔ Prises de participations dans les aéroports couplées à des contrats de management ou d'assistance technique
- ➔ Principales participations
 - 6,6% de l'aéroport de Pékin (BCIA)
 - Acquisition de 9,9% en 2000
 - Valeur actuelle de la participation : €126m
 - Dividende perçu à date : €13,8m
- ➔ Autre participation significative : 25% de SETA qui détient 15% des aéroports du centre et du nord du Mexique
 - Investissement initial en 2000 : €26m
 - Montant perçu au titre des contrats et compte courant: >€1m par an

Chiffres-Clés sociaux

(€ milliers)	2004	2005
Chiffre d'affaires	2 698	7 867
<i>Dont externe</i>	2 691	7 447
Résultat d'exploitation	(558)	631
<i>Marge</i>	-21%	8,0%.
Résultat net	15 811	9 003
Employés	15	21

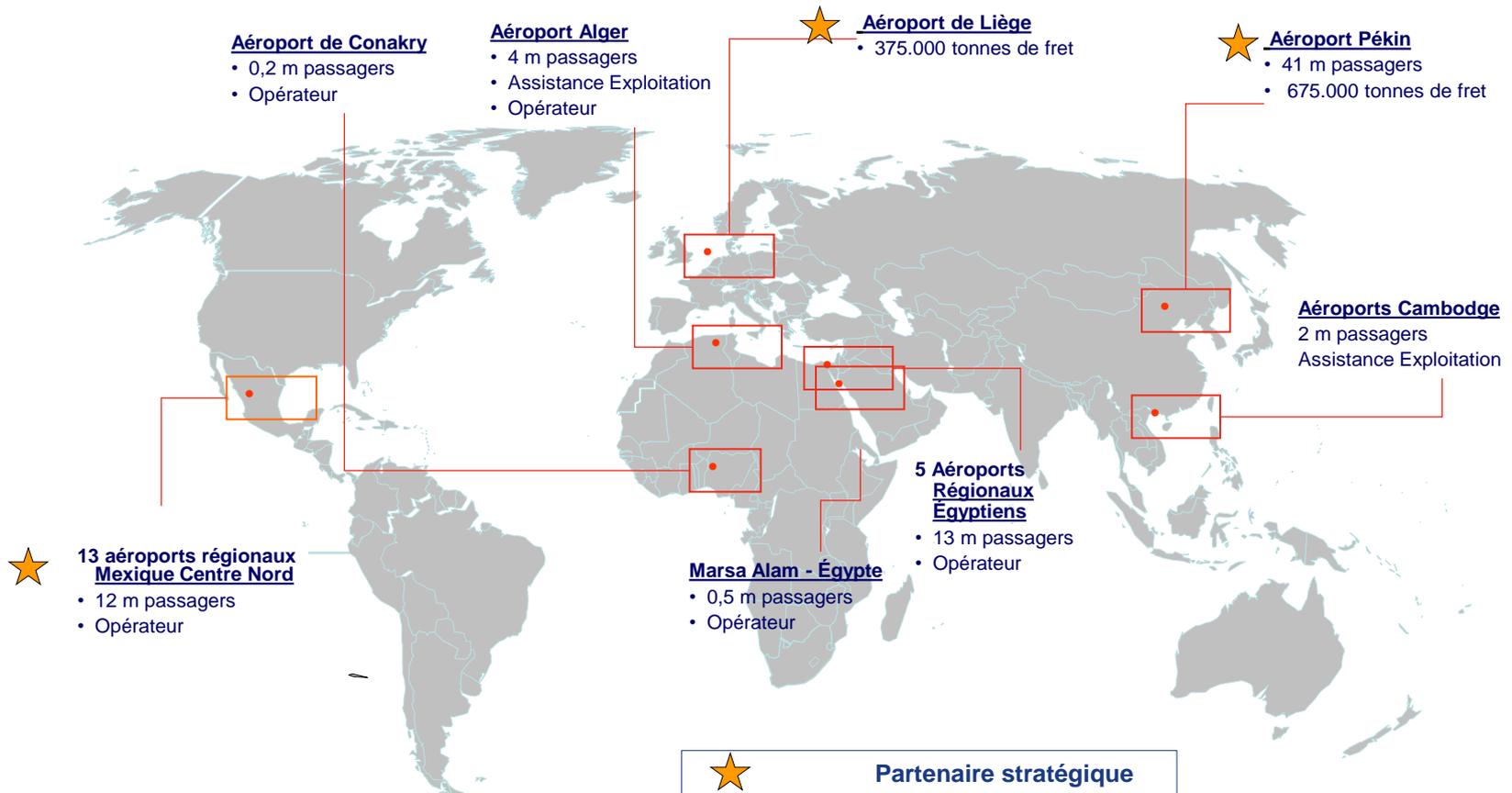
Source : Aéroports de Paris



5. Une véritable présence à l'international

➔ Aéroports de Paris est aujourd'hui présent dans 25 aéroports dans le monde

➔ Partenaire stratégique au Mexique, Liège et Pékin





5. Stratégie d'ADP Management

Atouts

- ➔ **Compétences et savoir-faire reconnus à l'international**
- ➔ **Track record (Pékin)**

Stratégie 2006-2010

- ➔ **Gestion pragmatique du portefeuille existant**
- ➔ **Engagements financiers limités**
- ➔ **Préserver des relais de croissance future par des investissements contrôlés, suivant quatre critères:**
 - Intervention minoritaire au travers de consortiums; prises de contrôle majoritaire limitées
 - Afficher un niveau de rentabilité satisfaisant pour le groupe compte tenu du niveau de risque anticipé
 - Sélection géographique: Europe, OCDE, Inde, Chine, Brésil, Russie
 - Cible nécessitant un apport fort de compétences d'exploitation et possédant un fort potentiel de croissance

8

Cadre de régulation

**Laurent Galzy - Directeur Général Adjoint
Finances et Administration**



Un cadre de régulation aligné sur les meilleurs standards européens

1

Un contrat quinquennal offrant visibilité et stabilité

2

L'augmentation des redevances prend en compte une juste rémunération des capitaux employés au regard du coût du capital

3

Le contrat de régulation associe à la hausse de redevances, un programme d'investissements et l'atteinte d'objectifs de qualité



Un premier contrat sous le régime de la simple caisse

Services aéroportuaires

Évolution des tarifs encadrée dans le CRE

Redevances atterrissage, stationnement, passagers et carburant

Redevances balisage, tri bagages⁽¹⁾, banques d'enregistrement, 400 Hz et dégivrage

Autres redevances pour services rendus

Location de locaux en aérogare

Location de bâtiments de piste

Traitement des eaux usagées

Tri bagages privatifs⁽³⁾

Activités commerciales

Tarifs libres ou contractuels

Commerces

Parkings

Immobilier aéroportuaire (fret, hangars, salons..)

Prestations industrielles

Immobilier de diversification⁽²⁾

Hors périmètre

Filiales

ADPMgt ADP.i Alyzia

Hub télécom Société de Distribution Aéroportuaire

Taxe d'aéroport (sûreté)

Assistance en escale

Périmètre de régulation

- (1) Dont la tarification n'est pas prévue par un contrat
- (2) Lors du second contrat de régulation, l'immobilier de diversification sortira du périmètre de régulation
- (3) TBE sera inclus dans cette catégorie



Tarification incitative, flexible et équilibrée

Investissements

- Prévisions de réaliser 2,5 Mds € d'investissements⁽²⁾
- Engagement d'ouvrir un certain nombre d'équipements à échéances fixées

Qualité de service

- Engagements d'Aéroports de Paris :
- Atteindre certains niveaux de qualité de service dans des domaines où sa responsabilité est prépondérante

Ajustements en fonction du montant d'investissements réalisé

Mécanisme de Bonus/Malus

Tarification

Possibilité d'augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires:

inflation + 3,25% par période tarifaire⁽¹⁾ (pour 2006-2010)

Pas d'encadrement de l'évolution en structure

Ajustements en fonction du trafic

Mécanismes d'ajustements

Scénario de trafic de référence : + 3,75%

Environnement réglementaire et économique

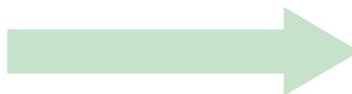
(1) Du 1er avril au 31 mars, sauf pour 2006-2007 (du 1er mai au 31 mars)
(2) Le plan d'investissements d'ADP SA est de €2.7 Mds pour 2006-2010 en incluant la sûreté et les autres activités hors périmètre régulé



Architecture du contrat de régulation

Investissements

- Prévisions de réaliser €2,5Md d'investissements⁽²⁾
- Engagements d'ouvrir un certain nombre d'équipements à échéances fixées



Ajustements en fonction du montant d'investissements réalisé

Tarification

Possibilité d'augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires:

inflation + 3,25% par période tarifaire⁽¹⁾

Pas d'encadrement de l'évolution en structure



Economies sur les investissements conservées par Aéroports de Paris si les investissements courants sont compris entre 95% et 100% de l'enveloppe initiale



A la charge d'Aéroports de Paris en cas de dépassement



En cas d'économies >75%, révision possible du contrat



Nouveaux investissements requis : possibilité d'ajustement des tarifs

(1) Du 1er avril au 31 mars, sauf pour 2006-2007 (du 1er mai au 31 mars)

(2) Le plan d'investissements total de ADP total est de 2.7 Mds € pour 2006-2010 en incluant la sûreté et les autres activités hors périmètre régulé





Architecture du contrat de régulation

Qualité de service

*Engagement d'Aéroports de Paris :
Atteindre certains niveaux de qualité de
service dans des domaines où sa
responsabilité est prépondérante*



**Mécanisme de
Bonus/Malus**

Tarification

*Possibilité d'augmenter les tarifs des
redevances aéroportuaires:*

inflation + 3,25% par période tarifaire⁽¹⁾

Pas d'encadrement de l'évolution en structure

- Disponibilité des postes de stationnement avions
- Disponibilité des passerelles télescopiques
- Disponibilité des équipements électromécaniques
- Disponibilité des tapis de livraison bagages
- Disponibilité des systèmes d'information sur les vols
- Satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux
- Satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information des vols
- Satisfaction des passagers pour la disponibilité des chariots bagages
- Délai de réponse aux réclamations
- Réalisation du nombre de postes de stationnement au contact

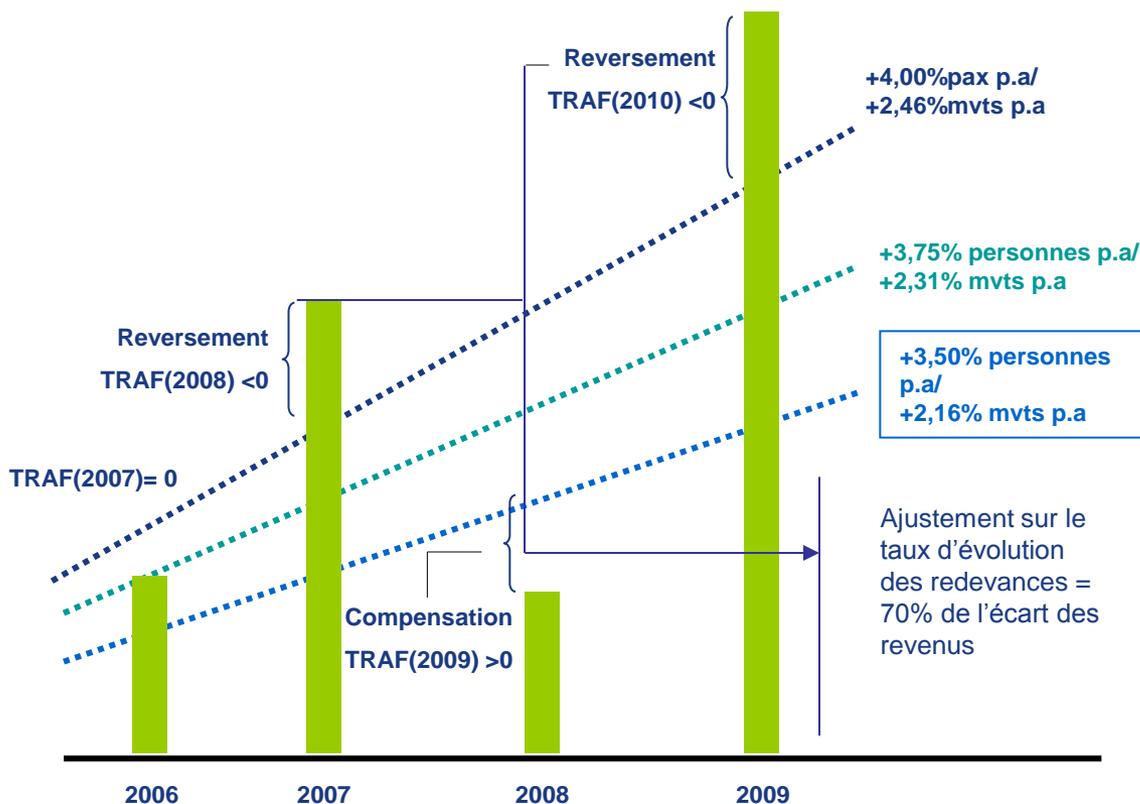
(1) Du 1er avril au 31 mars, sauf pour 2006-2007 (du 1er mai au 31 mars)



Architecture du contrat de régulation

Scénario de trafic de référence : +3,75 %

Ajustements en fonction du trafic



Tarification

Possibilité d'augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires:

inflation + 3,25% par période tarifaire⁽¹⁾

Pas d'encadrement de l'évolution en structure

Aucune correction si le trafic reste dans une fourchette donnée

- Evolution de l'indice composé passager/mouvements (pondéré 60/40)
- Fourchette de "Franchise" correspondant à un taux de croissance du trafic implicite de +3,50%/+4,00% et de +2,16%/2,46% pour les mouvements

(1) Du 1er avril au 31 mars, sauf pour 2006-2007 (du 1er mai au 31 mars)



Perspectives pour les contrats futurs



Pérennité du cadre de régulation

- Rémunération des capitaux employés
- Sur performance conservée par ADP sans clawback



Souplesse du périmètre de régulation

L'arrêté relatif à la régulation du 16 septembre 2005 prévoit que :

- L'immobilier de diversification sort du périmètre de régulation
- Possible évolution du périmètre régulé

Merci de votre attention



AÉROPORTS DE PARIS