



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

A Tremblay en France, le 10 décembre 2025

Projet de contrat de régulation économique (CRE) 2027-2034 du Groupe ADP : une proposition pour réussir la transformation des aéroports parisiens et renforcer la compétitivité

CONTEXTE ET ELEMENTS CLES DE LA PROPOSITION

- ◆ Le Groupe ADP¹, comme l'ensemble du secteur aérien en France, est confronté aujourd'hui à un **contexte urgent et exigeant** : réussir la décarbonation du secteur, faire face à une compétition accrue entre les hubs dans un contexte de pression réglementaire et fiscale en France, continuer de se développer pour accompagner la croissance du trafic, certes plus modérée, et gagner en attractivité et différenciation par rapport à ses concurrents.
- ◆ Avec un programme d'investissements d'une ampleur inédite de 8,4 milliards d'euros², le Groupe ADP entend assumer pleinement son rôle dans la transformation du secteur. **Investir et aménager dans une vision de long terme** est son cœur de métier, préparer l'avenir et continuer de se développer en créant de la valeur pour tous est sa responsabilité.
- ◆ Le Groupe ADP propose ainsi de mettre en œuvre un projet industriel qui repose sur **une approche plus acceptable des aménagements** en étant plus sobre, plus modulaire et plus progressive tout en renforçant la compétitivité de la place de Paris.
- ◆ Ce projet est exigeant, avec **des développements ciblés et séquencés dans le temps**, nécessitant une durée de 8 ans pour le réussir. Pour permettre de réaliser les investissements proposés, le Groupe ADP propose aujourd'hui de s'engager dans un **contrat de régulation économique (CRE), couvrant la période 2027-2034**, pour offrir visibilité et stabilité à tous les acteurs.

¹ Le Groupe ADP désigne dans l'ensemble du document la société anonyme Aéroports de Paris visée à l'article L. 6323-1 du code des transports. La dénomination "Groupe ADP" est ainsi utilisée ici à des seules fins de communication et sans aucune conséquence juridique.

² En euros constants 2025

- ◆ Comme le prévoit la loi et pour être économiquement viable, le projet doit permettre une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, c'est-à-dire être tout juste rentable sans possibilité d'avoir une sur-rentabilité. Ainsi, la proposition de CRE 2027-2034 vise **une convergence entre la rentabilité des capitaux régulés investis (ROCE régulé) et le coût moyen pondéré du capital estimé pour ce périmètre (CMPC régulé) à 5,9% en moyenne sur la durée du contrat.**
- ◆ Cette proposition s'articule autour :
 - d'une **hypothèse de croissance modérée du trafic de 1,6 %** par an en moyenne ;
 - **d'un plan d'investissements sans précédent de 8,4 milliards** d'euros¹, permettant de créer **18 millions de capacités d'accueil de passagers supplémentaires**, tout en privilégiant la progressivité et la modularité des aménagements proposés ;
 - **d'un effort de maîtrise des charges** du périmètre régulé, avec un objectif de plan d'économies de l'ordre de 130 millions d'euros à horizon 2034, permettant de contenir leur évolution à l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPC) +1,2 points en moyenne annuelle sur la période (vs. une trajectoire nominale estimée à IPC +2,4 points) ;
 - **d'une proposition d'évolution tarifaire** moyenne de IPC+2,6 points pour la période 2027-2034, proportionnée au montant d'investissement ;
 - **de mécanismes complémentaires** permettant de préserver la valeur et **partager équitablement les risques** inhérents à un engagement pluriannuel.



Le projet industriel que nous portons aujourd'hui est un élément essentiel pour garantir aux aéroports parisiens un développement raisonné et de long terme : pour réussir la transformation des aéroports parisiens, la décarbonation du secteur, et accroître la compétitivité à Paris pour tout l'écosystème aéroportuaire. C'est notre responsabilité et notre métier.

Pour réaliser cette transformation, les investissements historiques envisagés - plus de 1 milliard d'euros par an en moyenne pendant 8 ans - seraient financés par un nouveau contrat de régulation économique. Le projet de contrat présenté cherche à trouver le juste équilibre entre un niveau d'investissements sans précédent, dont la rentabilité est à la fois garantie et plafonnée par la loi, et des tarifs applicables aux compagnies aériennes qui resteront, après la hausse proposée, dans la borne basse de nos concurrents.

Il s'agit en effet de nous positionner avec force dans la compétition : par notre capacité à créer les conditions de la croissance et de l'efficacité accrue des compagnies aériennes, à améliorer la qualité de service pour le passager, dans un cadre impératif de sobriété des aménagements, et de recherche du plus juste équilibre économique entre les compagnies aériennes et le Groupe ADP.

Au-delà du contrat de régulation économique, notre futur plan stratégique viendra, en 2027, articuler notre vision de long terme et de création de valeur sur toutes nos activités, pour que le Groupe ADP joue tout son rôle de moteur économique, social, territorial, et de rayonnement de la France."



Philippe Pascal,
Président-directeur
général du
Groupe ADP.

¹ En euros constants 2025



- ◆ Ce projet industriel, au service de la compétitivité des aéroports parisiens, et la proposition de CRE, renforcent le modèle économique du Groupe ADP et **préservent sa capacité à** :
 - **investir** dans les relais de croissance non-régulés (commerces, immobilier de diversification, international) ;
 - **distribuer** un dividende de 60% du résultat net part du groupe (RNPG) avec un plancher à 3 euros/action ;
 - **conserver** une notation de crédit inchangée¹.

Retrouvez :

**Le dossier public
de consultation du CRE**
pour la période
2027-2034 :

[Lien cliquable](#)



**Les présentations du projet industriel
et de la proposition
de CRE pour les investisseurs
et analystes financiers :**

[Lien cliquable](#)



¹ Hors grande opération de développement structurante



PRESENTATION DE LA PROPOSITION DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE

I- Un plan d'investissements exigeant : progressivité et responsabilité

Pages 5-9

- a- Des nouveaux défis qui imposent des investissements pour y répondre
- b- Un projet industriel sobre et progressif pour accompagner les besoins de capacité
- c- Un projet gagnant pour les compagnies, les passagers et tout l'écosystème

II- Une recherche du plus juste équilibre économique pour tous

Pages 10-13

- a- Pour le Groupe ADP : juste rémunération des capitaux investis
- b- Pour les compagnies aériennes : des investissements pour la compétitivité assortis d'une politique tarifaire proportionnée
- c- Un partage équilibré des risques en cas d'aléas



I- Un plan d'investissements exigeant : progressivité et responsabilité

a- Des nouveaux défis qui imposent des investissements pour y répondre

Le secteur aérien en France doit répondre à une multitude de défis.

- ◆ **La réussite de la transition écologique**, un impératif pour garantir l'acceptabilité et l'avenir des activités aériennes. Le Groupe ADP entend continuer à jouer un rôle moteur et d'entraînement de l'ensemble de ses partenaires.
→ **Une nécessité d'investir pour accélérer la transition environnementale des opérations aériennes et des accès aux aéroports.**

- ◆ **Une perte de compétitivité du secteur aérien à Paris** avec une concurrence internationale accrue. Le hub de Paris-Charles de Gaulle affiche un niveau de trafic en correspondance en repli en 2023 par rapport à 2019 de l'ordre de 10 points, et se place désormais à la 7ème position mondiale en matière de connectivité (4ème en 2019), au profit des hubs du Moyen-Orient. La compétitivité de Paris-Charles de Gaulle est également fragilisée par la hausse des coûts en lien avec l'inflation et l'accroissement de la fiscalité sectorielle.
→ **Une nécessité d'investir pour être à la hauteur des enjeux de compétition, pour soutenir la performance des compagnies aériennes (ponctualité, fiabilité etc.), et améliorer la qualité de service pour que Paris-Charles de Gaulle reste dans le top 10 des meilleurs aéroports du monde.**

- ◆ **Une croissance du trafic plus modérée, mais plus internationale**. Le Groupe ADP anticipe une croissance du trafic aérien passager à hauteur de 1,6 % par an en moyenne entre 2026 et 2034 (contre 2,3%/an entre 2005 et 2019) à Paris. Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation attendue du prix du billet, découlant du coût d'incorporation de carburants d'aviation durable et de la hausse de la fiscalité applicable au secteur aérien. Le trafic international, plus créateur de valeur, est attendu en croissance annuelle moyenne de 2,7% sur la période et devrait représenter 56% du trafic des aéroports parisiens en 2034, contre 51% en 2019.
→ **Une nécessité d'investir pour développer nos capacités, de manière raisonnée, et pour accompagner tous les besoins des compagnies, en particulier pour le trafic international.**

- ◆ **Une modernisation des infrastructures pour gagner en performance, alors que les terminaux entrent dans un cycle d'accélération de leur vieillissement, et répondre aux nouvelles exigences réglementaires**. Les terminaux doivent évoluer pour accueillir les nouvelles technologies de contrôle sûreté, comme les nouveaux scanners aux postes d'inspection filtrage, et mettre pleinement en œuvre le système européen de vérification aux frontières, EES (entry exit system). Cette modernisation permettra d'améliorer les performances des opérations, d'optimiser les coûts d'exploitation et d'assurer un haut niveau de qualité de service.



→ **Une nécessité d'investir dans la modernisation de notre patrimoine aéroportuaire pour sa robustesse, son adaptation aux nouveaux standards européens et pour la fiabilité de ses équipements.**

Dans ce contexte, un contrat de régulation économique constitue le cadre le plus approprié pour financer ce projet industriel, tout en apportant de la visibilité à toutes les parties prenantes : au Groupe ADP, pour sécuriser la programmation de ses investissements et la juste rémunération des capitaux investis ; aux compagnies aériennes, pour partager les conditions d'un développement performant et prévisible ; pour les territoires, pour donner des perspectives sur les bénéfices de la croissance, en matière d'emplois, et le respect de nos engagements environnementaux.

**Une responsabilité :
investir pour la dynamique économique
et l'attractivité du pays**

Les aéroports parisiens jouent un rôle majeur pour le pays :

- ◆ **Porte d'entrée** de la France et de sa région capitale
- ◆ **11% de la valeur du commerce international** passe par Paris-Charles de Gaulle avec **119 pays connectés**
- ◆ **120 000 emplois aujourd'hui** dans les aéroports parisiens
- ◆ **D'ici 2035 : 13 000 créations d'emplois directs et indirects** dans les deux aéroports parisiens (hors construction).



b- Un projet industriel sobre et progressif pour accompagner les besoins de capacités

Le projet industriel est le **fruit des deux concertations publiques volontaires** Paris-Orly 2035 et CDG&Vous initiées par le Groupe ADP en 2024 et 2025, qui ont touché toutes les parties prenantes : compagnies aériennes, partenaires, autorités publiques et territoires.

La présente proposition confirme ainsi **la nouvelle approche de développement** retenue dans les concertations : modularité et progressivité, optimisation de l'existant avant de déployer de nouvelles infrastructures, création de capacités au plus près de la dynamique de trafic sans la devancer. Ces partis pris **garantissent l'acceptabilité du projet industriel**, qui ne pourra être réalisé sans différentes autorisations environnementales.

Ces choix rendent également sa réalisation particulièrement **exigeante** et justifient une **durée de 8 ans**. En effet, **les aménagements proposés s'inscrivent en grande partie dans l'existant**, ce qui nécessite un phasage spécifique pour chaque projet de sorte à limiter la perturbation des opérations aéroportuaires. Cette contrainte allonge la durée globale des travaux et en accroît la complexité.

La durée de 8 ans permet de sécuriser l'enchaînement complexe entre les différents projets, soumis à des autorisations environnementales. Pour Paris-Charles de Gaulle, cette durée couvre toute la phase de densification de l'existant et de création de nouvelles infrastructures à l'Est de l'aéroport.

Le projet industriel se déploie en trois temps, correspondants à trois objectifs, pour créer au total 18 millions de capacités d'accueil de passagers supplémentaires, sur les deux aéroports parisiens :



Fluidifier et améliorer le parcours passagers **(2027/2030)**

Le premier temps vise à fluidifier le parcours passagers, grâce au renforcement des capacités aux frontières, à l'équipement des contrôles de sûreté avec des technologies de dernière génération, au réaménagement des zones les plus sollicitées et à la simplification des cheminements.

Les aménagements majeurs :

→ **Frontières des terminaux 1 et 2E à Paris-Charles de Gaulle et Orly 4 à Paris-Orly.**



Densifier et optimiser les infrastructures existantes **(2030/2032)**

Le deuxième temps vise à densifier et optimiser les infrastructures existantes au service de la performance des compagnies aériennes. Il prévoit notamment d'augmenter les capacités dans les terminaux - banques d'enregistrement, inspection-filtrage, embarquement, livraison bagages. Cette phase inclut également des extensions ciblées côté pistes, avec l'optimisation et l'extension de plusieurs aires avions et la mise au contact de postes aujourd'hui opérés au large. Enfin la modernisation des systèmes de tri-bagages et l'augmentation des capacités de stockage des bagages à Paris-Charles de Gaulle renforceront l'efficacité opérationnelle et accompagneront de la croissance.



Les aménagements majeurs :

- **Densification des espaces de contrôles, et de livraison bagages du Terminal 3, et création d'une nouvelle salle d'embarquement Schengen et international.**
- **Création de la première partie du nouveau satellite à l'Est de Paris-Charles de Gaulle, une nouvelle salle d'embarquement international de 28 000m², et extension du métro Lisa pour le relier.**
- **Mutualisation des Postes d'Inspection Filtrage de Orly 1A et 1B et agrandissement de la salle d'embarquement de Orly 1B.**



Créer de nouvelles infrastructures et développer l'intermodalité (2032/2034)

Le troisième temps consiste à créer de nouvelles infrastructures pour offrir de nouvelles capacités d'embarquement au contact, améliorer l'expérience de correspondance à Paris-Charles-de-Gaulle et faciliter les trajets entre le train et l'avion. Cela se traduira par la construction de nouvelles salles d'embarquement, la simplification et modernisation des parcours entre les gares ferroviaires et les terminaux, ainsi qu'une meilleure connectivité avec les territoires environnants.

Les aménagements majeurs :

- **Création de la deuxième partie du nouveau satellite à l'Est de Paris-Charles de Gaulle, après destruction du Terminal 2G.**
- **Mise en service d'un nouveau train de correspondance, après les contrôles, permettant de relier efficacement tout le hub.**
- **Création d'un nouveau hall intermodal à la gare CDG2 pour améliorer les parcours train / avion et créer de nouvelles capacités d'enregistrement avion.**
- **A Orly, création d'une nouvelle salle d'embarquement connectée à Orly 2 grâce à une passerelle piétonne ("Skybridge", première de ce genre en France).**



c- Un projet gagnant pour les compagnies, les passagers et tout l'écosystème aéroportuaire

La proposition de contrat de régulation économique permet de créer de la valeur pour toutes les parties prenantes.

Pour les compagnies aériennes, des gains opérationnels et économiques rapides et mesurables :

- ◆ Augmentation des capacités
 - ◆ Amélioration de la performance des installations existantes
 - ◆ Augmentation du taux d'avions au contact, avec embarquement direct par passerelle
 - ◆ Réduction des incidents liés à la vétusté
-
- **Des opérations plus fluides, ponctuelles et efficaces.**
 - **Des perspectives de développement, et de reconquête de parts de marché.**
 - **Plus de 550 millions d'euros de gains cumulés pour les compagnies aériennes sur la durée du contrat.**

Ces gains pour les compagnies se traduisent par des engagements forts pris par le Groupe ADP en matière de qualité de service :

- ◆ Disponibilité des équipements
- ◆ Temps d'attente des passagers au poste d'inspection-filtrage
- ◆ Satisfaction client

Pour les passagers, tous les investissements viendront améliorer la fluidité des parcours, le confort des espaces et l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, permettant d'accroître notre niveau de qualité de service et notre attractivité pour faire de nos aéroports le choix préféré des passagers.

Pour les territoires, avec plus d'un milliard d'euros d'investissements par an, la dynamique économique et d'emplois sera pleinement en marche : d'ici 2035, 13 000 emplois seront créés dans les deux aéroports parisiens (hors construction)¹.

*

¹ Estimation du Groupe ADP réalisée dans le cadre des concertations Orly 2035 et CDG&VOUS.



II- Une recherche du plus juste équilibre pour tous

a- Pour le Groupe ADP : la juste rémunération des capitaux investis

Le projet industriel proposé implique un effort d'investissement significatif, indispensable pour répondre aux nouveaux standards opérationnels, environnementaux et réglementaires, et pour maintenir l'attractivité des plateformes parisiennes dans un environnement international très compétitif.

S'élevant à 8,4 milliards d'euros¹, ce programme d'investissements privilégie la densification, la modularité et l'optimisation des infrastructures existantes car cette approche limite les risques d'exécution et permet une allocation du capital plus progressive.

Conformément au cadre législatif - articles L. 6325-2 et L. 6327-3 du code des transports - **la proposition économique du Groupe ADP vise la juste rémunération des capitaux engagés sur le périmètre régulé**. La trajectoire économique proposée assure ainsi une convergence appréciée en moyenne sur la durée du contrat entre la rentabilité des capitaux investis sur le périmètre régulé (ROCE régulé) et le coût moyen pondéré du capital sur ce même périmètre (CMPC régulé). Calculé selon les lignes directrices de l'Autorité de régulation des transports (ART) et en tenant compte des spécificités du modèle économique et de l'avant-projet de contrat du Groupe ADP, le CMPC régulé est estimé à **5,9 %**.

La trajectoire économique retenue par le Groupe ADP s'inscrit dans une logique de discipline financière, indispensable pour concilier :

- ◆ un programme d'investissements ambitieux,
- ◆ une évolution tarifaire moyenne modérée sur la durée du contrat,
- ◆ et la préservation de la valeur pour le Groupe ADP, la régulation donnant droit à la juste rémunération des capitaux engagés pour le périmètre régulé.

Cette trajectoire implique un effort substantiel de performance et de maîtrise des coûts, en dépit de fortes pressions sur les charges opérationnelles.

Sans action correctrice, la croissance mécanique des coûts – portée par l'augmentation du trafic, la livraison des nouvelles capacités, le vieillissement des infrastructures et l'électrification des opérations – aurait conduit à une dynamique annuelle de l'ordre de 2,4 points de plus que l'indice des prix à la consommation harmonisé.

Le Groupe ADP prévoit donc un plan d'économies d'environ 130 millions d'euros d'ici 2034, permettant de contenir la hausse des charges régulées, en moyenne annuelle, à environ 1,2 points de plus que l'indice des prix à la consommation harmonisé.

Cette performance s'appuie notamment sur la performance des achats et la maîtrise des coûts de structure, ainsi qu'une **progression maîtrisée des effectifs**, limitée à près de **3%** sur la durée du contrat - en comparaison d'une hausse du trafic de 14% sur la période - et sur une maîtrise du niveau de salaire moyen, grâce notamment à un important renouvellement générationnel.

¹ En euros constants



Au total, l'ensemble de ces efforts permettra, à horizon 2034, de **réduire d'environ 30% hors inflation le coût par passager additionnel accueilli dans les aéroports parisiens** par comparaison au coût par passager moyen en 2026, soutenant ainsi un modèle économique plus efficace et plus compétitif au bénéfice de l'ensemble de l'écosystème.

b- Pour les compagnies aériennes : des investissements pour la compétitivité assortis d'une politique tarifaire proportionnée

Les tarifs de redevances du Groupe ADP suivent depuis de nombreuses années une évolution régulière, modérée et sans à-coups, donnant de la prévisibilité à l'ensemble des parties prenantes.

Sur la période 2009-2024, les aéroports parisiens ont eu en moyenne l'augmentation tarifaire la plus faible et la plus régulière par rapport aux autres aéroports européens comparables, notamment Amsterdam-Schiphol, Francfort, Londres-Heathrow ou Madrid.

Pour la période 2027-2034, le Groupe ADP propose une évolution annuelle moyenne des tarifs des redevances égale à l'indice des prix à la consommation harmonisé + 2,6 points. Cette trajectoire tarifaire, cohérente au regard du niveau ambitieux d'investissement, préserve la compétitivité des aéroports parisiens puisqu'elle permettra de maintenir le niveau des tarifs de redevances dans la borne basse des aéroports comparables.

La trajectoire s'accompagne d'une structure tarifaire **renouvelée** pour mieux soutenir le trafic international et Outre-Mer et encourager les pratiques les plus respectueuses de l'environnement et des riverains.

L'évolution de la structure tarifaire poursuit ainsi **trois objectifs** : préserver la compétitivité des plateformes parisiennes et moderniser la structure tarifaire ; optimiser l'usage de nos infrastructures ; réduire l'impact environnemental de notre activité et favoriser la cohésion territoriale.

Afin de préserver la compétitivité des aéroports parisiens - en particulier le segment international - dans la compétition entre les hubs, et pour moderniser la structure tarifaire, il est proposé :

- ◆ une réduction de l'écart de redevance entre "Métropole / Schengen" et "International" : le ratio d'écart tarifaire entre ces faisceaux actuellement établi à x2,5 diminuerait progressivement pour atteindre x2,0 d'ici 2030, au bénéfice de l'international ;
- ◆ un maintien de l'abattement de 40% sur la redevance par passagers pour la correspondance ;
- ◆ une intégration à la redevance de stationnement de la mise à disposition au poste avion des installations de fourniture d'énergie (400 Hz / 50 Hz) dès la première année du contrat, puis dans un second temps une intégration de la mise à disposition des installations de climatisation (PCA Preconditioned Air Units) quand le déploiement de ces équipements sera pleinement effectif.



Afin d'optimiser l'usage de nos infrastructures, il est proposé :

- ◆ une augmentation de la différence de tarification entre une rotation en moins de 50 minutes ou plus ;
- ◆ une remise annuelle sur la redevance passagers pour les compagnies aériennes présentant des taux de remplissage supérieurs à la moyenne constatée l'année précédente.

Afin de réduire l'impact environnemental de notre activité et favoriser la cohésion territoriale, il est proposé :

- ◆ une intégration à la redevance d'atterrissage d'une modulation environnementale intégrant les particules et les émissions d'oxyde d'azote, couplée à une incitation à l'usage des carburants d'aviation durables ;
- ◆ une augmentation progressive de l'écart tarifaire entre les avions les moins bruyants et les autres ;
- ◆ un alignement de la redevance appliquée aux destinations et régions d'outre-mer sur le tarif applicable à la métropole, contribuant ainsi à la cohésion territoriale.

c- Un partage équilibré des risques en cas d'aléas

La proposition du Groupe ADP prévoit quatre facteurs d'ajustement afin d'intégrer dans l'évolution tarifaire un partage équilibré des risques en cas d'aléas économiques ou opérationnels.

- ◆ **L'ajustement lié au trafic passagers** vise à ajuster le plafond annuel d'évolution tarifaire lorsque le revenu constaté de la caisse aéronautique diffère du revenu prévisionnel.
- ◆ **L'ajustement lié à la qualité de service** vise à ajuster le plafond annuel d'évolution tarifaire en fonction du respect des engagements du Groupe ADP en matière de qualité de service rendu.
- ◆ **L'ajustement lié à la réalisation des investissements** vise à ajuster le plafond annuel d'évolution tarifaire en fonction de la réalisation effective du programme d'investissement dans son ensemble et du respect de jalons pour la livraison d'infrastructures majeures.
- ◆ **L'ajustement lié à l'évolution du cadre normatif** vise à garantir une compensation équitable des impacts économiques de nouvelles obligations législatives, réglementaires juridictionnelles ou administratives (par exemple en matière environnementale, fiscale...) intervenant après le début du contrat.



Avertissement

Ce communiqué ne constitue pas une offre de vente de valeurs mobilières aux Etats-Unis ou dans tout autre pays. Des informations prospectives (y compris, le cas échéant, des prévisions et des objectifs) sont incluses dans cette présentation. Ces informations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables à la date de diffusion du présent document mais qui peuvent cependant s'avérer inexactes et sont, en tout état de cause, sujettes à des risques. Il n'existe donc aucune certitude que les événements prévus auront lieu ou que les résultats attendus seront effectivement obtenus. Des informations détaillées sur ces risques potentiels et incertitudes susceptibles d'entraîner des différences entre les résultats envisagés et ceux effectivement obtenus sont disponibles dans le dernier document d'enregistrement universel publié et déposé auprès de l'autorité française des marchés financiers (AMF) et, le cas échéant, dans le dernier rapport financier semestriel. Ces documents sont consultables en ligne sur le site internet de l'AMF à l'adresse www.amf-france.org ou celui d'Aéroports de Paris à l'adresse www.parisaeroports.fr.

Aéroports de Paris ne s'engage pas et n'a pas l'obligation de mettre à jour les informations de nature prévisionnelle contenues dans ce document pour refléter les faits et circonstances postérieurs à la date de cette présentation

Contacts Relations Investisseurs : Cécile Combeau +33 6 32 35 01 46 et Elliott Roch +33 6 98 90 85 14 - invest@adp.fr
Contact Presse : Justine Léger, responsable pôle Médias et Réputation + 33 1 74 25 23 23

Le Groupe ADP exploite et conçoit les aéroports de manière responsable à Paris et dans le monde. En 2024, il a accueilli près de 364 millions de passagers sur son réseau de 26 aéroports, dont plus de 103 millions sur les trois plateformes franciliennes - Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget - où l'expérience passagers est portée par Paris Aéroport. Le Groupe ADP, fort des expertises de l'ensemble de ses collaborateurs à travers le monde dont près de 6 000 à Paris, est déterminé à offrir le meilleur niveau de qualité de service et d'hospitalité à ses passagers tout en poursuivant une stratégie de performance et de décarbonation de toutes ses activités aéroportuaires. Il transforme ses aéroports en hub multi-énergies et multimodaux, pour rendre possible l'aviation décarbonée dans son ensemble et mieux connecter les territoires. A l'international, le Groupe ADP a deux partenariats stratégiques aux géographies complémentaires : TAV Airports en Turquie et au Moyen-Orient et GMR Airports en Inde et Asie du Sud-est. En 2024, le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 6 158 millions d'euros et le résultat net part du groupe à 342 millions d'euros.

Aéroports de Paris SA au capital de 296 881 806 euros. Siège social : 1 rue de France, Tremblay-en-France 93290. RCS Bobigny 552 016 628.

Retrouvez nos actualités sur www.groupe-adp.com | [@GroupeADP](https://www.instagram.com/GroupeADP) | [in Groupe ADP](https://www.linkedin.com/company/groupe-adp)

