

Aéroports de Paris

Exercice clos le 31 décembre 2020

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

DELOITTE & ASSOCIES

6, place de la Pyramide
92908 Paris-La Défense cedex
S.A.S. au capital de € 2.188.160
572 028 041 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

ERNST & YOUNG Audit

Tour First
TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Aéroports de Paris

Exercice clos le 31 décembre 2020

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

A l'Assemblée Générale de la société Aéroports de Paris,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit et des risques.

Fondement de l'opinion

■ Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

■ Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2020 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

■ Traitement comptable de la prise de participation dans le groupe GMR Airports Limited, y compris les caractéristiques relatives à la comptabilisation du prix d'acquisition (cf. notes 2.1 « Synthèse faits marquants » et 4.9 « Entreprises mises en équivalence »)

Risque identifié	Notre réponse
Le 20 février 2020, le Groupe ADP a signé un accord portant sur la prise d'une participation, en deux temps, de 49% dans le groupe GMR Airports Limited, groupe aéroportuaire indien. La première étape a consisté à acquérir 24,99% pour un montant de 51,94 milliards de roupies indiennes (soit 670 millions d'euros). La deuxième étape a consisté à acquérir, le 7 juillet 2020, une participation additionnelle de 24,01% pour un montant ferme de 44,72 milliards de roupies indiennes (532 millions d'euros) et 10,60 milliards de roupies indiennes (126 millions d'euros) sous forme de complément de prix dont le versement dépend de l'atteinte de certaines conditions de performance des activités de GMR Airports Limited d'ici 2024.	Les travaux que nous avons effectués ont principalement consisté à : ▶ étudier les clauses du pacte d'actionnaires et les analyses réalisées par le Groupe ADP, afin d'examiner les droits de gouvernance et l'analyse du contrôle réalisée par le Groupe au regard des critères des normes IFRS 10, IFRS 11 et IAS 28 ayant conclu à une influence notable et à la comptabilisation selon la méthode de la mise en équivalence ; ▶ apprécier la méthodologie appliquée et les hypothèses retenues pour l'évaluation de l'ajustement éventuel du prix d'acquisition des titres de GMR Airports Limited inclus dans le coût d'acquisition ;

La direction a analysé les droits de gouvernance et conclu que le Groupe ADP exerce une influence notable sur le groupe GMR Airports Limited. En conséquence, la participation dans le groupe GMR Airports Limited est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence dans les comptes consolidés du Groupe ADP.

S'agissant de l'identification et de l'évaluation des actifs identifiables acquis et des passifs repris et des passifs éventuels, la société a évalué, avec l'assistance d'experts externes, la juste valeur des actifs identifiables acquis aux deux dates d'acquisition, conformément à la norme IFRS 3.

L'écart d'acquisition inclus au sein des titres mis en équivalence, résultant de la somme des allocations provisoires des prix d'acquisition, s'élève à 263 millions d'euros au total.

Les éléments décrits ci-dessus constituent un point clé de l'audit en raison :

(i) du niveau de jugement requis dans l'appréciation de l'influence notable qui a conduit à la comptabilisation selon la méthode de la mise en équivalence du groupe GMR Airports Limited dans les comptes du Groupe ADP,

(ii) de l'importance du poste sur l'état de la situation financière consolidée et l'état du résultat global consolidé, (iii) de l'utilisation d'estimations pour évaluer à leur juste valeur les actifs acquis et passifs repris, notamment pour évaluer les actifs incorporels relatifs aux droits d'exploiter dans les aéroports internationaux de Delhi et Hyderabad en Inde.

- ▶ apprécier la méthodologie appliquée pour l'identification des actifs et passifs et leur évaluation à la juste valeur, en incluant des spécialistes en évaluation dans notre équipe d'audit, et notamment apprécier les hypothèses retenues pour évaluer des actifs incorporels relatifs aux droits d'opérer des aéroports en concession : (i) l'estimation de la durée des concessions, (ii) le taux d'actualisation, (iii) les investissements, et (iv) l'évolution du trafic, du chiffre d'affaires et des résultats intégrant les hypothèses de la direction de retour du trafic au niveau du trafic de 2019.
- ▶ analyser le caractère approprié des informations fournies dans l'annexe aux comptes consolidés au titre de l'analyse de la gouvernance et de l'allocation du prix d'acquisition.

- **Evaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, des immobilisations corporelles et des participations dans les entreprises mises en équivalence**
(cf. notes 2.2 « Impact du Covid-19 sur la situation financière du Groupe », 4.9 « Entreprises mises en équivalence », 6.1 « Immobilisations incorporelles », « 6.2 « Immobilisations corporelles » et 6.4 « Pertes de valeur des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement »)

Risque identifié	Notre réponse
Au 31 décembre 2020, la valeur nette de l'actif immobilisé de votre Groupe relatif aux immobilisations incorporelles, immobilisations corporelles et participations dans les entreprises mises en équivalence s'élève à 12 822 millions d'euros, soit 69% du total bilan. Cet actif immobilisé est notamment composé : - d'immobilisations incorporelles pour 2 795 millions d'euros principalement des droits d'opérer les aéroports en concession pour 2 397 millions d'euros et des écarts d'acquisition pour 147 millions d'euros ; - d'immobilisations corporelles pour 8 084 millions d'euros ; - de participations dans les entreprises mises en équivalence pour 1 943 millions d'euros. Votre groupe réalise des tests de perte de valeur sur ces actifs lorsque des indices de dépréciation surviennent, et au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Les critères retenus par la direction pour apprécier l'existence d'indicateurs de perte de valeur sont, une performance inférieure aux prévisions, une diminution du trafic, une évolution significative des données de marché ou de l'environnement réglementaire, une obsolescence ou une dégradation matérielle non prévue dans le plan d'amortissement, étant précisé que la crise sanitaire du Covid-19 a des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement ralenti depuis mars 2020. Depuis le début de cette crise sanitaire de nombreuses infrastructures du Groupe ADP ont été fermées, qu'il s'agisse de terminaux, voire d'aéroports dans leur intégralité. Votre groupe a ainsi effectué des tests de perte de valeur notamment sur les droits d'opérer des concessions, sur les écarts d'acquisition reconnus lors des prises de contrôle de TAV Airports et AIG, sur les actifs des plateformes parisiennes et sur les participations dans les entreprises mises en équivalence. Ces tests ont conduit à la dépréciation des écarts d'acquisition pour 44 millions d'euros, des droits d'opérer des concessions pour 239 millions d'euros, des autres immobilisations incorporelles pour 79 millions d'euros, des immobilisations corporelles pour 74 millions d'euros, des participations dans les entreprises mises en équivalence pour 25 millions d'euros.	Les travaux réalisés ont consisté principalement à : ▶ prendre connaissance des procédures de contrôle interne relatives à l'identification des indices de pertes de valeur et à la réalisation des tests de perte de valeur ; ▶ étudier les données et les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable des actifs, apprécier la sensibilité des évaluations à ces hypothèses et contrôler les calculs effectués par votre Groupe avec le support de nos spécialistes en évaluation. S'agissant des hypothèses clés, nous avons porté une attention particulière sur : (i) les prévisions de trafic, en les comparant notamment avec les données externes disponibles (par exemple les données IATA ou Eurocontrol) ; (ii) les prévisions de chiffre d'affaires et de rentabilité, en les comparant avec les données budgétaires ; (iii) les coûts des fonds propres ou les taux d'actualisation, dont nous avons examiné les modalités de détermination et la cohérence avec les hypothèses de marché sous-jacentes ; (iv) les éventuelles extensions de concessions, en lien avec les négociations en cours. Nous avons par ailleurs : ▶ testé, sur la base d'échantillons, l'exactitude arithmétique des évaluations retenues par votre groupe ; ▶ apprécié le caractère approprié de l'information donnée dans les notes, notamment sur les analyses de sensibilité réalisées par votre Groupe.

Nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles, des immobilisations corporelles et des participations dans les entreprises mises en équivalence comme un point clé de l'audit en raison (i) de leur valeur significative dans les comptes consolidés, et (ii) des hypothèses de la direction nécessaires pour évaluer leur valeur recouvrable, notamment les prévisions de trafic, de chiffre d'affaires et de rentabilité, dans un contexte de crise de Covid-19 dont les conséquences rendent difficile l'appréhension des perspectives économiques à court et moyen terme.

■ **Evaluation de la juste valeur des immeubles de placement**
(cf. note 6.3 « Immeubles de placement »)

Risque identifié	Notre réponse
Votre groupe comptabilise ses immeubles de placement à l'actif au coût historique diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur éventuelles, soit une valeur nette comptable de 502 millions d'euros au 31 décembre 2020, et présente la juste valeur de ses immeubles dans la note 6.3.2 de l'annexe aux comptes consolidés, soit 2 817 millions d'euros au 31 décembre 2020. Cette note précise que la juste valeur des immeubles de placement est basée sur une valeur appréciée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour 100 % de sa valeur totale, les réserves foncières étant par ailleurs évaluées en interne. L'évaluation de la juste valeur d'un actif immobilier est un exercice qui requiert des jugements importants de la direction, avec l'aide de cabinets indépendants d'expertise immobilière, pour déterminer les hypothèses appropriées, dont les principales concernent les taux d'actualisation ou de capitalisation, les valeurs locatives de marché et les avantages particuliers accordés aux locataires. L'évaluation de la juste valeur des immeubles de placement est considérée comme un point clé de l'audit en raison (i) de la valeur significative présentée dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés et (ii) de la part importante de jugement de la direction pour la détermination de celle-ci.	Les travaux, réalisés en impliquant dans notre équipe d'audit un membre ayant une compétence particulière dans le secteur immobilier, ont principalement consisté à : ▶ apprécier la compétence et l'indépendance des cabinets d'expertise immobilière retenus par votre groupe, au regard notamment de leurs qualifications professionnelles ; ▶ étudier les analyses réalisées par la direction sur les évaluations produites par les cabinets d'expertise immobilière ; ▶ nous entretenir avec les cabinets d'expertise immobilière afin de comprendre et étudier les estimations, les hypothèses et les méthodologies d'évaluation utilisées, en impliquant nos spécialistes en évaluation ; ▶ sur la base d'échantillons, comparer les données utilisées dans le processus d'évaluation avec la documentation existante, telle que les contrats de location ou les informations fournies par la direction aux cabinets d'expertise immobilière indépendants ; ▶ rapprocher, pour les principaux immeubles de placement, les variations de juste valeur observées sur l'exercice au regard de l'évolution des hypothèses clés décrites ci-avant ; ▶ apprécier les informations données dans la note 6.3 de l'annexe aux comptes consolidés.

■ **Evaluation de la provision relative à l'accord de rupture conventionnelle collective**
(cf. notes 2.1 « Synthèse faits marquants » et 5.3 « Indemnités de cessation d'emploi »)

Risque identifié	Notre réponse
------------------	---------------

Le 9 décembre 2020, Aéroports de Paris SA a signé un accord de rupture conventionnelle collective qui fixe à 1150 le nombre maximum de départs volontaires. Quatre motifs de départs ont été autorisés (retraite, congés de fin de carrière, création ou reprise d'entreprise, recherche d'un nouvel emploi).

Comme indiqué au paragraphe 5.3, cette mesure a fait l'objet d'une provision pour un montant de 287 millions d'euros.

Nous avons considéré l'évaluation de la provision relative à l'accord de rupture conventionnelle collective, comme un point clé de l'audit en raison (i) du montant significatif de la provision comptabilisée dans les comptes consolidés, et (ii) des hypothèses retenues par la direction pour déterminer le montant de la provision, notamment au titre de la répartition probable du nombre de départs par catégorie.

Nos travaux ont principalement consisté à :

- ▶ prendre connaissance de l'accord de rupture conventionnelle collective et vérifier le caractère approprié de la comptabilisation d'une provision à la clôture ;
- ▶ étudier les mesures sociales prises et le régime social attaché ;
- ▶ étudier les hypothèses retenues, notamment de répartition du nombre probable de départs par catégorie, et la méthodologie de calcul mise en place ;
- ▶ sur la base d'échantillons, comparer les données utilisées dans le processus d'évaluation avec les modalités prévues dans l'accord signé de rupture conventionnelle collective ;
- ▶ apprécier le caractère approprié de l'information donnée dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L. 225-102-1 du Code de commerce figure dans les informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L. 823-10 de ce Code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

■ Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-directeur général.

S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par l'entité dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

■ Désignation des commissaires aux comptes

Les cabinets DELOITTE & ASSOCIES et ERNST & YOUNG Audit ont été nommés commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris par votre assemblée générale du 18 mai 2015.

Au 31 décembre 2020, nos cabinets étaient dans la sixième année de leur mission sans interruption.

Antérieurement, les cabinets ERNST & YOUNG et Autres et ERNST & YOUNG Audit, membres du réseau international EY, étaient respectivement commissaires aux comptes de la société, de 2009 à 2014 et de 2003 à 2008.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

■ Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ▶ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- ▶ concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

■ Rapport au comité d'audit et des risques

Nous remettons au comité d'audit et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La Défense, le 15 mars 2021

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

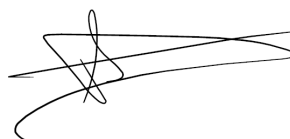
ERNST & YOUNG Audit



Olivier Broissand



Emmanuel Gadret



Alban de Claverie



Alain Perroux



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats annuels 2020



Sommaire



Chiffres clés.....	3
Glossaire.....	4
Compte de résultat consolidé.....	5
État du résultat global.....	6
État consolidé de la situation financière.....	7
Tableau des flux de trésorerie consolidés.....	8
Tableau de variation des capitaux propres consolidés.....	9

Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

NOTE 1	Principes généraux.....	10	NOTE 11	Impôts sur les résultats.....	86
NOTE 2	Faits marquants.....	12	NOTE 12	Résultat net des activités non-poursuivies.....	90
NOTE 3	Périmètre de consolidation.....	18	NOTE 13	Trésorerie et flux de trésorerie.....	91
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle.....	21	NOTE 14	Informations relatives aux parties liées.....	96
NOTE 5	Effectifs et avantages au personnel.....	38	NOTE 15	Engagements hors bilan.....	100
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement.....	46	NOTE 16	Passifs éventuels.....	102
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action.....	60	NOTE 17	Événements postérieurs à la clôture.....	103
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants.....	63	NOTE 18	Honoraires des commissaires aux comptes.....	104
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers.....	65	NOTE 19	Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées.....	105
NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels.....	85			



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

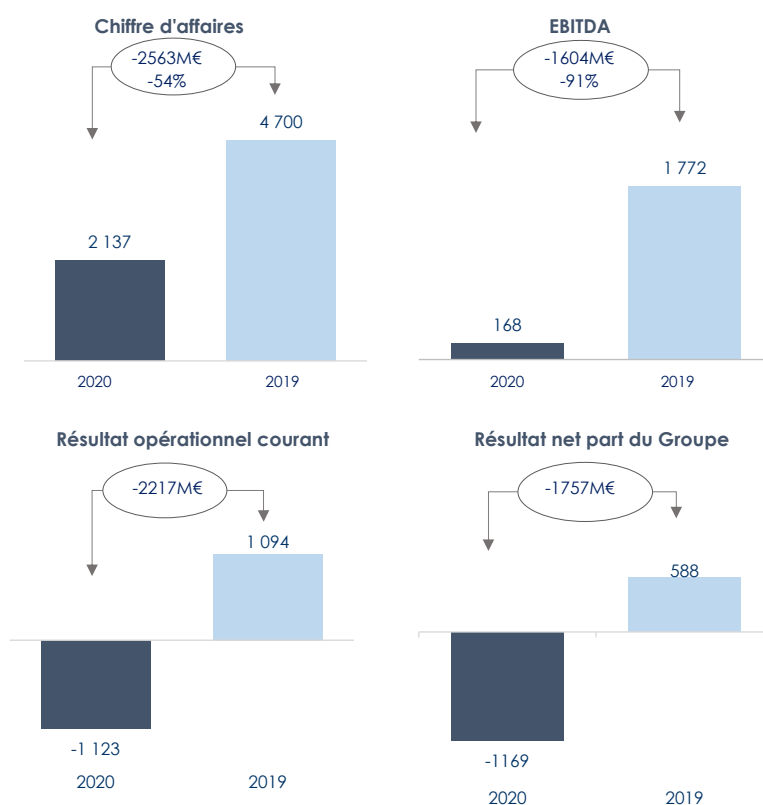
Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	2020	2019
Chiffre d'affaires	4	2 137	4 700
EBITDA		168	1 772
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		7,8%	37,7%
Résultat opérationnel courant		(1 123)	1 094
Résultat opérationnel		(1 374)	1 081
Résultat net part du Groupe		(1 169)	588
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		132	1 647
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(1 221)	(35)
Investissement corporels, incorporels et de placement*	13	(848)	(1 203)

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Capitaux propres	7	4 213	6 007
Endettement financier net**	9	7 484	5 392
Gearing**		178%	90%
Ratio Dette financière nette/EBITDA**		44,55	3,04

* Données retraitées telles que décrites dans la note 13

** Cf. Note 9.4.2



Glossaire

- ◆ **Le Chiffre d'affaires** correspond aux produits des activités ordinaires de vente de biens et services et des activités de location en tant que bailleur. Il comprend les revenus financiers liés à l'activité opérationnelle.
- ◆ **L'EBITDA** correspond à la mesure de la performance opérationnelle de la société mère et de ses filiales. Il est constitué du chiffre d'affaires et des autres produits opérationnels courants diminués des achats et charges courantes opérationnelles à l'exclusion des amortissements et des dépréciations d'actifs corporels et incorporels.
- ◆ **Le Résultat opérationnel courant** est destiné à présenter le niveau de performance opérationnelle récurrent du Groupe hors incidence des opérations et événements non courants de la période. Il est constitué de l'EBITDA, des dotations aux amortissements, des dépréciations d'actifs corporels et incorporels (hors écart d'acquisition), de la quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence, ainsi que du résultat de cession d'actifs du secteur immobilier.
- ◆ **La Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence** désigne la quote-part de résultat des participations sur lesquelles le Groupe exerce une influence notable ou un contrôle conjoint.
- ◆ **Le Résultat opérationnel** est constitué du Résultat opérationnel courant et des produits et charges opérationnels considérés comme non courants, car non récurrents et significatifs au niveau de la performance consolidée. Il peut s'agir par exemple d'un résultat de cession d'actif ou d'activité, de dépréciation d'écart d'acquisition, de frais engagés lors d'un regroupement d'entreprises, de coûts de restructuration ou de coûts liés à une opération exceptionnelle.
- ◆ **Le résultat net des activités non-poursuivies**, conformément à la norme IFRS 5 "Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées", le Groupe ADP reclasse sur la ligne résultat net des activités non-poursuivies les composantes dont le Groupe s'est séparé (arrêt d'activité) ou qui sont qualifiées d'activités abandonnées.
- ◆ **La Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt** désigne l'ensemble des ressources internes générées par l'entreprise dans le cadre de son activité opérationnelle qui permettent d'assurer son financement. Elle comprend les produits et les charges opérationnels ayant un effet sur la trésorerie. Elle est présentée dans le tableau des flux de trésorerie consolidés.
- ◆ **Les investissements corporels** correspondent à l'acquisition ou à la construction d'actifs corporels dont le Groupe s'attend à ce qu'ils soient utilisés sur plus d'un an et respectant les deux critères suivants : il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront au Groupe et leur coût peut être évalué de manière fiable.
- ◆ **Les investissements incorporels** correspondent à l'acquisition d'actifs non monétaires identifiables sans substance physique, contrôlés par l'entité et porteurs d'avantages économiques futurs.
- ◆ **L'endettement financier brut** tel que défini par le Groupe ADP comprend les emprunts et dettes financières à long et à court terme (y compris les intérêts courus et les dérivés passifs de couverture de juste valeur afférents à ces dettes, ainsi que les dettes de location) et les dettes liées aux options de vente des minoritaires (présentées en Autres dettes et en Autres passifs non courants).
- ◆ **L'endettement financier net (ou dette financière nette)** tel que défini par le Groupe ADP correspond à l'endettement financier brut diminué, des dérivés actifs de couverture de juste valeur, de la trésorerie et équivalents de trésorerie et des liquidités soumises à restriction.
- ◆ **Le Gearing** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net/Capitaux propres (y compris les intérêts minoritaires).
- ◆ **Le Ratio Dette Financière Nette/EBITDA** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net/EBITDA, il mesure la capacité de l'entreprise à rembourser sa dette sur la base de son excédent brut d'exploitation.
- ◆ **Les Intérêts minoritaires** sont les participations ne donnant pas le contrôle. En tant qu'élément des capitaux propres du bilan consolidé, ils sont présentés séparément des Capitaux Propres Part du Groupe (capitaux propres des propriétaires de la société mère).
- ◆ **Les actifs non courants** définis par opposition aux **actifs courants** (ces derniers ayant vocation à être consommés, vendus ou réalisés au cours de l'exercice, étant détenus à des fins de transaction sous douze mois ou étant assimilables à de la trésorerie) regroupent tous les actifs détenus sur une longue échéance comprenant les actifs immobilisés corporels, incorporels et financiers et également tous les autres actifs non courants.
- ◆ **Les passifs non courants** définis par opposition aux **passifs courants** regroupent tout engagement qui ne sera pas réglé dans le cadre d'un cycle d'exploitation normal de l'entreprise et sous une échéance de douze mois.



Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	2020	2019
Chiffre d'affaires	4	2 137	4 700
Autres produits opérationnels courants	4	50	80
Achats consommés	4	(263)	(520)
Charges de personnel	5	(732)	(930)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(966)	(1 535)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	(58)	(23)
EBITDA		168	1 772
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		7,8%	37,7%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	6	(1 071)	(768)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(220)	90
Résultat opérationnel courant		(1 123)	1 094
Autres produits et charges opérationnels	10	(251)	(13)
Résultat opérationnel		(1 374)	1 081
Produits financiers		191	99
Charges financières		(581)	(305)
Résultat financier	9	(390)	(206)
Résultat avant impôt		(1 764)	875
Impôts sur les résultats	11	255	(293)
Résultat net des activités poursuivies		(1 509)	582
Résultat net des activités non poursuivies	12	(7)	55
Résultat net		(1 516)	637
Résultat net part du Groupe		(1 169)	588
Résultat net part des intérêts minoritaires		(347)	49
Résultat net par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(11,81)	5,95
Résultat dilué par action (en euros)	7	(11,81)	5,95
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(11,78)	5,69
Résultat dilué par action (en euros)	7	(11,78)	5,69



État du résultat global

(en millions d'euros)	Notes	2020	2019
Résultat net		(1 516)	637
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Ecart de conversion	7.1	(170)	(7)
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		(2)	(24)
Impôt sur éléments ci-dessus		-	6
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		(69)	(7)
Éléments de résultat global relatifs aux activités non poursuivies		-	(1)
Éléments recyclables en résultat		(241)	(33)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		(9)	(67)
Impôt sur éléments ci-dessus		5	17
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		-	(1)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, liés aux activités non poursuivies		-	(1)
Éléments non recyclables en résultat		(4)	(52)
Résultat global total pour la période		(1 761)	552
Part des intérêts minoritaires		(392)	27
Part du Groupe		(1 369)	525



État consolidé de la situation financière

Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Immobilisations incorporelles	6	2 795	3 304
Immobilisations corporelles	6	8 084	7 930
Immeubles de placement	6	502	510
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 943	1 019
Autres actifs financiers non courants	9	374	682
Actifs d'impôt différé	11	46	37
Actifs non courants		13 744	13 482
Stocks		70	94
Actifs sur contrats		5	3
Clients et comptes rattachés	4	567	609
Autres créances et charges constatées d'avance	4	467	382
Autres actifs financiers courants	9	169	176
Actifs d'impôt exigible	11	85	65
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	3 463	1 982
Actifs courants		4 826	3 311
Total des actifs		18 570	16 793

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(3)	-
Résultats non distribués		3 164	4 341
Autres éléments de capitaux propres		(349)	(149)
Capitaux propres - part du Groupe		3 652	5 032
Intérêts minoritaires		561	975
Total des capitaux propres	7	4 213	6 007
Emprunts et dettes financières à long terme	9	9 370	6 077
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	644	511
Autres provisions non courantes	8	97	47
Passifs d'impôt différé	11	89	371
Autres passifs non courants	8	797	798
Passifs non courants		10 997	7 804
Passifs sur contrats		4	2
Fournisseurs et comptes rattachés	4	682	679
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	958	812
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 598	1 362
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	104	14
Autres provisions courantes	8	6	5
Passifs d'impôt exigible	11	8	107
Passifs courants		3 360	2 982
Total des capitaux propres et passifs		18 570	16 793



Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2020	2019
Résultat opérationnel		(1 374)	1 081
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	1 556	619
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		(50)	(53)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		132	1 647
Variation du besoin en fonds de roulement	13	114	145
Impôts sur le résultat payés		(59)	(321)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	109	82
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		296	1 553
Investissement corporels, incorporels et de placement*	13	(848)	(1 203)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		39	-
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(1 221)	(35)
Variation des autres actifs financiers		(93)	(102)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		5	19
Dividendes reçus	13	9	173
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(2 109)	(1 148)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	4 189	877
Remboursement des emprunts à long terme	9	(884)	(749)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(15)	(10)
Subventions reçues au cours de la période		7	4
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		1	-
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres		(3)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	7	-	(366)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(32)	(79)
Variation des autres passifs financiers		50	(2)
Intérêts payés		(194)	(209)
Intérêts reçus		7	43
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	176	2
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		3 302	(489)
Incidences des variations de cours des devises		(4)	2
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		1 485	(82)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		1 973	2 055
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	13	3 458	1 973
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		3 463	1 982
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(5)	(9)

* Données retraitées telles que décrites dans la note 13

Flux d'investissement

Les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations concernent principalement l'acquisition des titres GMR Airports Ltd par le Groupe à hauteur de 1 210 millions d'euros.

Flux de financement

Le programme d'investissement du Groupe a été financé par l'émission de deux emprunts obligataires de 4 milliards d'euros au total.

Ces opérations de financement et d'investissements sont détaillées en note 2 Faits marquants.



Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Nombre d'actions		Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
	<i>(en millions d'euros)</i>								
98 960 602	Situation au 01/01/2019	297	543	-	4 096	(86)	4 850	951	5 801
	Effet cumulatif des nouvelles normes*	-	-	-	(2)	-	(2)	(1)	(3)
	Situation au 01/01/2019 retraitée*	297	543	-	4 094	(86)	4 848	950	5 798
	Résultat net	-	-	-	588	-	588	49	637
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	(63)	(63)	(22)	(85)
	Résultat global - 2019	-	-	-	588	(63)	525	27	552
	Dividendes	-	-	-	(366)	-	(366)	(79)	(445)
	Variation de périmètre	-	-	-	25	-	25	77	102
98 960 602	Situation au 31/12/2019	297	543	-	4 341	(149)	5 032	975	6 007
98 960 602	Situation au 01/01/2020	297	543	-	4 341	(149)	5 032	975	6 007
	Résultat net	-	-	-	(1 169)	-	(1 169)	(347)	(1 516)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	(200)	(200)	(45)	(245)
	Résultat global - 2020	-	-	-	(1 169)	(200)	(1 369)	(392)	(1 761)
	Mouvements sur actions propres	-	-	(3)	-	-	(3)	-	(3)
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(32)	(32)
	Variation de périmètre	-	-	-	(11)	-	(11)	11	-
98 960 602	Situation au 31/12/2020	297	543	(3)	3 164	(349)	3 652	561	4 213

* Au 1er janvier 2019, le Groupe a appliqué la norme IFRS 16 selon la méthode rétrospective avec effets cumulés. Pour la première application d'IFRIC 23, le Groupe a utilisé la méthode rétrospective partielle.

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés et le détail des autres éléments de capitaux propres (y compris les effets de change significatifs provenant des titres GMR Airports Limited) sont commentés en note 7.



NOTE 1 Principes généraux

1.1 Bases de préparation des comptes

Déclaration de conformité

Les comptes consolidés du Groupe ADP de l'exercice 2020 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 17 février 2021. Ces comptes seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 11 mai 2021.

Aéroports de Paris SA est une société anonyme domiciliée en France dont les actions se négocient sur la Bourse de Paris depuis 2006. Les titres Aéroports de Paris sont actuellement cotés à l'Euronext Paris Compartiment A.

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers d'Aéroports de Paris SA et de ses filiales, établis à la date du 31 décembre, ou à défaut, une situation intermédiaire à cette date. S'agissant des états financiers de GMR Airports Ltd clôturés au 31 mars, conformément à IAS 28.33-34, le Groupe retient la situation au 30 septembre et prend en compte les effets significatifs entre cette date et le 31 décembre.

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro. Les valeurs figurant dans les tableaux sont exprimées en millions d'euros. Le jeu des arrondis peut, dans certains cas, conduire à un écart non significatif au niveau des totaux ou variations.

Bases d'évaluation utilisées pour l'établissement des états financiers

La préparation des états financiers nécessite de la part de la direction d'exercer son jugement, d'effectuer des estimations et de formuler des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actifs et de passifs, de produits et de charges ou d'informations mentionnées en notes annexes.

Ces estimations et jugements sont réalisés sur la base de l'expérience passée, d'informations ou de situations existant à la date d'établissement des comptes en particulier le contexte de la crise du COVID-19 qui rend difficile la formulation d'hypothèses notamment de reprises de trafic avec des situations qui peuvent varier selon la géographie de nos actifs. En fonction de l'évolution de ces hypothèses et situations, les montants estimés figurant dans les comptes peuvent différer des valeurs réelles.

Les estimations significatives retenues pour l'établissement des états financiers portent principalement sur:

- L'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement (cf. note 6) et des autres actifs non courants notamment les participations mises en équivalence (cf. note 4.9), dans le contexte de la crise du COVID-19 qui rend difficile les hypothèses de reprise de trafic ;

- L'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- La qualification et l'évaluation des avantages au personnel (régimes de retraite, autres avantages postérieurs à l'emploi et indemnités de cessation d'emploi) (cf. note 5) ;
- L'information donnée en annexe sur la juste valeur des immeubles de placement (cf. note 6.3.2) ;
- L'évaluation des provisions pour risques et litiges (cf. note 8) ;
- L'évaluation des déficits fiscaux reportables activés (cf. note 11).
- L'évaluation des dépréciations des créances (cf. note 4.4).

Outre l'utilisation d'estimations, la Direction du Groupe a fait usage de jugement lorsque certaines problématiques comptables ne sont pas traitées de manière précise par les normes ou interprétations en vigueur. Le Groupe a exercé son jugement notamment pour :

- Analyser et l'apprécier la nature du contrôle (cf. note 3.1) ;
- Déterminer si des accords contiennent des contrats de location (cf. note 6.2.1) ;

1.2 Référentiel comptable

Application des normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne

Les états financiers consolidés sont établis en conformité avec les normes IFRS (International Financial Reporting Standard) telles qu'adoptées par l'Union Européenne au 31 décembre 2020.

Ce référentiel est disponible sur le site internet de la Commission Européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_en.htm

Ces principes ne diffèrent pas des normes IFRS telles que publiées par l'IASB dans la mesure où les textes publiés par l'IASB mais non encore adoptés par l'Union Européenne n'ont pas d'incidence significative pour le Groupe ADP.

Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne et d'application obligatoires aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2020 et non appliqués par anticipation sont les suivants :

- ◆ Amendements à IFRS 3 – Regroupements d'entreprise, définition d'un "business" (publié en octobre 2018). Ces amendements homologués par



l'Europe le 21 Avril 2020 visent à clarifier le guide d'application de la norme afin d'aider les parties prenantes à faire la différence entre une entreprise et un groupe d'actifs.

- ◆ Amendements à IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 dans le cadre de la réforme taux d'intérêt de référence. Ces amendements ont été homologués par le règlement de l'Union Européenne du 15 janvier 2020 et visent à améliorer les informations financières des entités pendant la période d'incertitude liée à la réforme de l'IBOR.
- ◆ Amendements à la norme IAS 1 et IAS 8 : définition du terme "significatif" (publié en octobre 2018). Ces amendements ont été homologués par le règlement de l'Union Européenne du 29 novembre 2019.
- ◆ Amendements au cadre conceptuel IFRS (publiés en mars 2018). Le document adopté par l'Europe le 29 Novembre 2019 vise à remplacer dans plusieurs normes et interprétations, les références existantes à des cadres précédents par des références au cadre conceptuel révisé.
- ◆ Amendement à IFRS 16 sur les allègements de loyers liés au Covid-19 (publié le 28 mai 2020). L'amendement constitue une mesure d'assouplissement qui permet aux locataires de ne pas comptabiliser ces allègements comme des modifications de contrats de location même si elles devraient être qualifiées comme telles. Cet amendement ne concerne pas les bailleurs. La modification est entrée en vigueur le 1er juin 2020 et a été adoptée par l'Europe le 12 octobre 2020.

Les textes mentionnés ci-avant n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés du Groupe.

Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne et d'application

obligatoires aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2020 et non anticipés par le Groupe ADP.

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire en 2020 :

- ◆ Amendements à IAS 1 – Présentation des états financiers : classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (publié en janvier 2020). Ces amendements visent à reporter la date d'entrée en vigueur des modifications d'IAS 1 concernant le classement des passifs courants et non courants aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2023, sous réserve de son adoption par l'Europe.
- ◆ Amendements à IFRS 3, IAS 16, IAS 37, et améliorations annuelles 2018-2020 (publiés le 14 mai 2020) portant sur des changements mineurs visant à clarifier ou corriger des conséquences mineures entre les dispositions des normes. Les amendements à :
 - IFRS 3 mettent à jour une référence dans la norme au cadre conceptuel,
 - IAS 16 interdisent à une entreprise de déduire du coût des immobilisations corporelles les montants reçus de la vente d'articles produits pendant que l'entreprise prépare l'actif
 - IAS 37 précisent quels coûts une société inclut lorsqu'elle évalue si un contrat est déficitaire.

Ces amendements s'appliqueront à compter du 1er janvier 2022 sous réserve de leur adoption par l'Europe.

- ◆ Amendements à IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 16 dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements d'application au 1^{er} janvier 2022 sous réserve de leur adoption par l'Europe, complètent ceux publiés en 2019 et visent à aider les sociétés à fournir aux investisseurs des informations utiles sur les effets de la réforme dans leurs états financiers.



NOTE 2 Faits marquants

2.1 Synthèse faits marquants

Impact du Covid-19 sur le trafic des aéroports opérés par le Groupe

Le transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt durant les mois d'avril à juin 2020 du fait des mesures de confinement et de fermetures des frontières décidées par la plupart des pays du monde afin de limiter la propagation de la pandémie de Covid-19. La reprise du trafic est depuis lors très progressive et se fait en fonction de la levée des mesures de restriction à la mobilité applicable dans chaque pays. Sur l'année 2020, le trafic des passagers du Groupe ADP a ainsi été en baisse de

60,4 % par rapport à la même période en 2019 avec 96,3 millions de passagers accueillis.

Le tableau ci-après présente le statut et la situation du trafic des principaux aéroports opérés par le Groupe ADP ou au travers des sociétés mises en équivalence sur l'année 2020.

Aéroports		Statut au 31 décembre 2020	Trafic 2020 @100% en millions PAX	Evolution en % par rapport au 31/12/2019
France				
Paris-CDG		Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	22,3	-71%
Paris-Orly		Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	10,8	-66%
International	Pays			
Concessions intégrées globalement				
Ankara Esenboga - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	5,1	-63%
Izmir - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	5,5	-56%
Amman	Jordanie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,0	-77%
Autres plates-formes - TAV Airports	N/A		6,7	-75%
Concessions mises en équivalence				
Santiago du Chili	Chili	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	8,5	-65%
Antalya - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	9,8	-73%
Zagreb	Croatie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	0,9	-73%
New Delhi - GMR Airports Ltd (*)	Inde	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	16,4	N/A
Hyderabad - GMR Airports Ltd(*)	Inde	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	5,8	N/A
Cebu - GMR Airports Ltd (*)	Philippines	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	0,7	N/A

(*) Concessions contrôlées par GMR Airports Ltd, groupe mis en équivalence depuis le 26 février 2020.

Cette baisse d'activité a des impacts significatifs sur la situation financière du Groupe au 31 Décembre 2020. Ces impacts sont présentés en note 2.2.



Demande d'annulation au Conseil d'Etat de l'avis publié par l'ART sur le CMPC du CRE 4 le 3 avril 2020

L'Autorité de régulation des transports (l'ART) a publié le 27 février 2020 son avis sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC) d'Aéroports de Paris dans le cadre de sa proposition de contrat de régulation économique pour la période 2021-2025 (CRE 4). Cet avis retient une fourchette de CMPC pour le périmètre régulé comprise entre 2 % et 4,1 %, en deçà de l'hypothèse du CMPC de 5,6 % figurant dans le dossier public de consultation du CRE publié le 2 avril 2019.

Le Groupe ADP ne partage ni la méthode, ni les hypothèses, ni les conclusions retenues par l'ART dans son appréciation du CMPC et considère comme solides le modèle et les hypothèses du dossier public de consultation qui se fonde sur des données financières et données de marché disponibles comparables comme l'exigent les textes applicables.

Le Groupe ADP a engagé devant le Conseil d'Etat, le 3 avril 2020, un recours tendant à l'annulation de l'avis publié par l'ART le 27 février 2020. Le recours est en cours d'instruction.

Résiliation du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025

Dans le cadre de la pandémie Covid-19 et des conséquences qu'elle a entraînées sur le secteur du transport aérien et sur les plates-formes parisiennes en particulier, le Groupe ADP a constaté l'impossibilité d'atteindre à la fin de l'année 2020 les objectifs financiers et d'investissements liés à la période 2016-2020.

S'agissant de circonstances exceptionnelles et imprévisibles, le Groupe ADP a souhaité en tirer les conséquences juridiques et, après autorisation de son conseil d'administration réuni le 26 mai 2020, a notifié le même jour au directeur général de l'Aviation civile une demande de résiliation du CRE 3 couvrant la période 2016-2020. Cette demande a été acceptée le 19 juin 2020.

Ces circonstances rendent également obsolètes les hypothèses retenues dans la proposition du Groupe ADP pour la période 2021-2025 publiée le 2 avril 2019, aussi bien concernant l'équilibre financier visé que le projet de développement industriel proposé. Le Groupe ADP a ainsi constaté la caducité du document public de consultation du CRE 4 et a décidé de ne pas poursuivre la procédure d'élaboration du contrat initiée le 2 avril 2019. Le Groupe ADP sera en mesure de relancer une procédure d'élaboration d'un contrat de régulation économique lorsque les conditions de visibilité industrielle et financière seront réunies.

En l'absence de contrat de régulation économique applicable aux tarifs de redevances aéroportuaires et aux investissements, il appartient au Groupe ADP de soumettre annuellement à la consultation des usagers et à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports (ART) une proposition tarifaire tenant compte notamment du coût des services rendus au titre des redevances aéroportuaires, et plus particulièrement d'un plan d'investissements annuel.

L'absence de contrat de régulation économique n'a aucun impact négatif sur les comptes du Groupe ADP.

Homologation des tarifs des redevances d'Aéroports de Paris par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires

Aéroports de Paris a déposé en novembre 2020 un dossier de demande d'homologation des tarifs de redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2021-2022. Le dossier a été déclaré complet le jour même par l'Autorité de régulation de transports (ART).

Aéroports de Paris a soumis à l'homologation de l'ART les évolutions tarifaires annuelles des redevances suivantes :

- ♦ Sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, une hausse moyenne de 2,5% des tarifs unitaires, à l'exception de la redevance CREWS qui sera intégrée à la redevance par passager sans impact tarifaire, se décomposant ainsi :
 - +3,0% pour les tarifs unitaires de la redevance par passager et de la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux ;
 - +1,5 % pour ceux de la redevance de stationnement ;
 - +1,6 % pour ceux de la redevance d'atterrissage ;
 - +2,5 % pour ceux des autres redevances aéroportuaires.
- ♦ Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, une hausse moyenne de 2,68%

Par décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1er avril 2021.



Acquisition d'une participation dans GMR Airport Limited

Le Groupe ADP a signé le 20 février 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 49% de GMR Airports Ltd.

GMR Airports Ltd, est un groupe aéroportuaire indien de premier plan, qui dispose d'un portefeuille d'actifs comportant six aéroports dans trois pays (Inde, Philippines et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets ('GADL').

Trois des six aéroports sont opérés par GMR Airports Ltd : il s'agit des aéroports internationaux de Delhi et Hyderabad en Inde (consolidés par intégration globale dans les comptes de GMR Airports Ltd) et de l'aéroport de Mactan Cebu aux Philippines (consolidé par mise en équivalence dans les comptes de GMR Airports Ltd).

Les deux autres aéroports sont en cours de développement (Goa en Inde, Heraklion en Grèce). Depuis l'acquisition, GMR Airports Ltd a acquis un nouvel aéroport en Inde (Boghapuram). Ils seront exploités par GMR Airports Ltd une fois les travaux terminés.

L'acquisition de ce Groupe indien a eu lieu en deux étapes.

La première étape a consisté à acquérir le 26 février 2020, pour 51.94 milliards de roupies indiennes (soit 670 millions d'euros), 99.99% des titres GMR Infrastructure Services Limited (GISL), holding détenant 24.99% du Groupe GMR Airports Ltd.

Dès sa première prise de participation, le Groupe ADP exerce une influence notable et comptabilise GMR Airports Ltd selon la méthode de la mise en équivalence. Il bénéficie de droits de gouvernance très étendus, avec notamment la nomination de membres au conseil d'administration, au sein des comités d'audit, d'investissement et des rémunérations et la nomination de personnes clés (cf. note 4.9).

Le 7 juillet 2020, le Groupe ADP a réalisé la deuxième partie de sa prise de participation dans GMR Airports Ltd pour 24,01% portant sa participation à 49%. Dans le cadre de cette seconde phase d'acquisition, le Groupe ADP et GMR Airports Ltd ont signé, le 7 juillet 2020, un amendement au contrat de vente et au pacte d'actionnaires. Cet amendement prend en compte l'impact de la pandémie liée au Covid-19 sur le secteur aérien ainsi que les perspectives du Groupe ADP à moyen terme dans les aéroports du Groupe GMR Airports Ltd.

Selon les termes de cet amendement, le montant payé au deuxième closing est réduit de 10,60 milliards de roupies indiennes (126 millions d'euros) par rapport au montant prévu initialement de 55,32 milliards de roupies indiennes (658 millions d'euros). L'amendement prévoit en effet que la deuxième tranche de l'investissement, pour 24,01% de GMR Airports Ltd, est désormais structurée en deux parties :

- ♦ Un montant ferme, payé immédiatement au moment du second closing, pour un montant net de 44,72 milliards de roupies indiennes (532 millions d'euros), incluant 10,00 milliards de roupies indiennes (119 millions d'euros) d'augmentation de capital de GMR Airports Ltd;
- ♦ Un complément de prix (earn-out), pour un montant total potentiel de 10,60 milliards de roupies indiennes (126 millions d'euros), conditionné à l'atteinte de certaines cibles de performance des activités de GMR Airports Ltd d'ici à 2024. Par ailleurs, le Groupe ADP pourrait être dilué de 8.15% réduisant sa participation à 40,95% si d'autres conditions de performance devaient être satisfaites. En tenant compte de la probabilité d'occurrence de l'ensemble de ces conditions qui pourraient être réalisées d'ici 2024, le complément de prix a été évalué et comptabilisé initialement lors des acquisitions pour un montant total de 3 milliards de roupies indiennes (environ 39 millions d'euros). Au 31 décembre 2020, cette dette a été annulée et reprise en résultat financier compte tenu des conditions de performance jugées non réalisables notamment suite à l'aggravation de la crise du Covid-19.

Suite à l'acquisition de la deuxième tranche d'investissement, le Groupe ADP continue à exercer une influence notable et à mettre en équivalence le Groupe GMR Airport Limited, les droits du Groupe ADP dans sa gouvernance étant inchangés.

Selon la méthode de la mise en équivalence, la participation dans GMR Airports est comptabilisée initialement au coût d'acquisition (y compris les frais d'acquisition et les ajustements éventuels de prix). La participation acquise lors de la deuxième étape a également été inscrite au coût d'acquisition. En application de la norme IFRS 3 Regroupements d'entreprises, le coût d'acquisition de chacun des deux lots fait l'objet d'une allocation entre les différents éléments d'actifs et passifs identifiables évalués à la juste valeur à la date d'acquisition de chacun des lots. Dans ce cadre, le Groupe ADP a eu recours au jugement, d'une part, pour estimer de manière provisoire les ajustements éventuels de prix et d'autre part pour identifier et évaluer à la juste valeur les actifs et passifs identifiables du Groupe GMR Airports Ltd, à la date du premier closing (26 février 2020) et du second closing (07 juillet 2020). Ces travaux d'estimation, réalisés avec un cabinet de conseil externe sont en cours au 31 décembre 2020 et ont conduit à déterminer un écart d'acquisition provisoire de 263 millions d'euros (cf. tableau ci-après). Cet écart d'acquisition est inclus dans la valeur des titres mis en équivalence au 31 décembre 2020 qui s'élève à 1 064 millions d'euros.



Le tableau ci-après présente les estimations provisoires de l'allocation du coût d'acquisition de chacun des deux lots entre les actifs et passifs évalués à la juste valeur à la date d'acquisition de chacun des lots.

(en millions d'euros)		Juste valeur	Juste valeur	Juste valeur
		GMR Airports 1 ^{er} lot acquis	GMR Airports 2 ^{ème} lot acquis	GMR Airports Total (49%)
Actifs et passifs acquis - à 100%				
Total actifs non courants		5 994	5 299	
Total actifs courants		739	611	
Total passifs non courants		2 402	2 149	
Total passifs courants		1 326	1 116	
Actifs nets à 100%		3 005	2 645	
(Dont) Actifs nets part du Groupe		2 057	1 845	
Quote-part de situation nette acquise	A	514	472	986
Juste valeur à la date d'acquisition*	B	690	559	1 249
Ecart d'acquisition provisoire	B-A	176	87	263

* y compris frais d'acquisition des titres

Emission de deux emprunts obligataires d'un montant total de 4 milliards d'euros

Aéroport de Paris SA a émis un premier emprunt obligataire le 2 avril 2020 qui comporte 2 tranches d'un montant total de 2,5 milliards d'euros ayant les caractéristiques suivantes :

- ◆ emprunt de 1 milliard d'euros, portant intérêt au taux de 2,125%, venant à échéance le 2 octobre 2026,
- ◆ emprunt de 1,5 milliard d'euros, portant intérêt au taux de 2,75%, venant à échéance le 2 avril 2030.

Aéroport de Paris SA a émis le 2 juillet 2020 un second emprunt obligataire qui comporte 2 tranches d'un montant total de 1,5 milliards d'euros ayant les caractéristiques suivantes :

- ◆ emprunt de 750 millions d'euros, portant intérêt au taux de 1,00%, venant à échéance le 5 janvier 2029,
- ◆ emprunt de 750 millions d'euros, portant intérêt au taux de 1,50%, venant à échéance le 2 juillet 2032.

Politique de distribution de dividendes

Le Conseil d'Administration du 17 février 2021 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2020. Lors de cette séance, il a décidé de proposer à la prochaine Assemblée générale annuelle des actionnaires, devant se réunir le 11 mai 2021, de ne pas distribuer de dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2020.

Le Groupe ADP annonce la signature d'un accord de rupture conventionnelle collective à l'unanimité des organisations syndicales représentatives

Le Groupe ADP, à l'instar de toutes les entreprises du secteur aérien, est frappé de plein fouet par les conséquences de la crise liée au Covid-19. Dans ce contexte, le Groupe ADP doit s'adapter pour passer d'un modèle d'accompagnement de la croissance à un modèle de gestion d'une situation dans laquelle les activités et les investissements seront réduits.

La direction a souhaité proposer pour les salariés d'Aéroports de Paris SA un projet d'accord de rupture conventionnelle collective qui a été soumis à la négociation avec les organisations syndicales représentatives.

Le Groupe ADP a salué le 9 décembre 2020 la qualité du dialogue social et l'esprit collectif de responsabilité qui a permis de recueillir les signatures à l'unanimité des organisations syndicales représentatives.

L'accord, qui a été validé par la Direccte, fixe à 1150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Dans ce cadre, la direction s'engage à ce qu'aucun départ contraint pour motif économique n'ait lieu jusqu'au 1er janvier 2022.

Cet accord s'inscrit dans l'objectif poursuivi dès le début des négociations sociales : sauvegarder durablement l'entreprise et préserver ses compétences tout en évitant des départs contraints. Cette mesure ajoutée aux autres plans envisagés au niveau du groupe a fait l'objet d'une provision nette de reprise des engagements sociaux de 208 millions d'euros sur le résultat 2020 (dépendance totale estimée de 313 millions d'euros dont 287 millions d'euros pour Aéroports de Paris SA) (cf. note 5.3).



Prolongation pour un an de l'alliance HubLink avec Royal Schiphol Group

Aéroports de Paris a conclu le 18 novembre 2020 un avenant prolongeant l'alliance HubLink pour une durée d'un an, jusqu'au 30 novembre 2021, afin de prendre le recul nécessaire pour décider l'avenir de l'alliance dans le contexte actuel d'incertitude résultant de la crise liée au Covid-19.

2.2 Impact du Covid-19 sur la situation financière du Groupe

La chute du trafic des aéroports du Groupe présentée ci-avant (cf. note 2.1) a eu des impacts matériels sur la situation financière consolidée du Groupe et en particulier sur :

- ◆ Le chiffre d'affaires ;
- ◆ Les charges de personnel ;
- ◆ Les autres charges opérationnelles ;
- ◆ Les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles et corporelles ;
- ◆ Les titres mis en équivalence ;
- ◆ Les créances client et autres actifs courants ;
- ◆ L'endettement net du Groupe.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe ADP au 31 Décembre 2020 s'élève à 2 137 millions d'euros, et accuse une baisse de 54,5% par rapport au 31 Décembre 2019. Cette baisse concerne la quasi-totalité des secteurs d'activité du Groupe (cf. note 4.2).

Charges de personnel

Afin d'accompagner la décroissance brutale de son activité, le Groupe a notamment eu recours dès que nécessaire et lorsque cela était possible à l'activité partielle de ses salariés.

Ainsi, en France, dans les principales sociétés du Groupe, le recours à l'activité partielle a été mis en œuvre à partir de la mi-mars et porte sur une fourchette allant de 35 à 85 % des effectifs équivalent taux plein (hors effet congés).

Dans les filiales étrangères, l'accompagnement de la décroissance d'activité a été adapté en fonction des contraintes réglementaires et des mesures gouvernementales locales. Ainsi, en Turquie, les mesures incluent notamment la mise en œuvre d'un dispositif d'activité partielle à compter du 01 avril, la prise de congés sans solde ainsi que des réductions d'éléments de rémunération.

Les mesures d'économies ainsi que la réduction d'activité de ses salariés ont permis de réduire de 198 millions d'euros par rapport à 2019 les charges de personnel sur l'année 2020 (cf. note 5.1).

Autres charges opérationnelles

Le Groupe ADP a engagé un important plan d'optimisation opérationnel et financier. Ce plan a notamment pour but de réduire les coûts supportés par le Groupe ADP mais également de tenir compte de la situation de ses clients compagnies aériennes et de ses prestataires.

Sur l'année 2020, les charges opérationnelles courantes ont ainsi diminué de 1 023 millions d'euros (y compris la réduction

des charges de personnel pour 198 millions d'euros) par rapport à 2019 sur la même période (cf. note 4.5).

Écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles et corporelles

Amortissement des droits d'exploitation des concessions aéroportuaires

Les droits d'exploitation des concessions étant amortis sur la base des prévisions de trafic, les dotations aux amortissements correspondantes sont en forte baisse par rapport à l'année 2019. Elles s'établissent à 44 millions d'euros sur l'année 2020 contre 167 millions d'euros en 2019 sur la même période.

Dépréciation des actifs du Groupe

Face à la chute du trafic aérien à partir de mars 2020, le Groupe a contacté les concédants et les prêteurs pour leur notifier, le cas échéant, la situation particulière de chacune de ses concessions à l'international afin d'engager des discussions sur la manière de compenser les conséquences de la crise Covid-19, et de rétablir l'équilibre économique de ces concessions. Cette situation cumulée à la baisse du trafic constitue un indice de perte de valeur sur les actifs des sociétés du Groupe.

Des tests de dépréciation ont donc été réalisés sur l'ensemble des sociétés concessionnaires du Groupe et de services ainsi que sur les actifs des plateformes parisiennes représentant une seule unité génératrice de trésorerie.

Au niveau du segment International et développements aéroportuaires, ces tests ont conduit à déprécier une partie des écarts d'acquisition pour un montant de 43 millions d'euros sur un total de 171 millions (cf. note 6.1) et des autres immobilisations incorporelles pour un montant de 252 millions d'euros dont principalement des droits d'opérer au 31 Décembre 2020.

S'agissant des autres segments, des immobilisations incorporelles et corporelles ont fait l'objet de dépréciations exceptionnelles pour un montant de 137 millions d'euros (voir note 6.4).

Titres mis en équivalence

Participations dans les aéroports à l'international

Des tests de dépréciation ont également été réalisés sur les participations des sociétés mises en équivalence telles que GMR Airports, Nuevo Pudahuel, Schiphol, TAV Antalya, Tibah, ATU, Ravinala Airports ainsi que ZAIC-A.

Sur la base de ces tests, des dépréciations complémentaires des titres et des prêts associés ont été constatées pour un



montant respectivement de 25 et 125 millions d'euros (cf. note 4.9.3 et note 9.5.3).

CDG Express

En raison de la crise sanitaire, les travaux du chantier CDG Express ont dû être arrêtés le 17 mars 2020. A cette date, l'ensemble des chantiers a été mis en sécurité. Sur la base des recommandations de l'OPPBT ("Organisme Professionnel de Prévention des Bâtiments et des Travaux Publics") le 2 avril dernier sur les conditions sanitaires de reprise des chantiers, des discussions ont été engagées avec chaque entreprise concernée afin de définir les conditions de reprise de l'activité. Les chantiers ont ainsi pu reprendre progressivement à partir de mi-avril.

Au-delà de la crise sanitaire, le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a décidé de prononcer l'annulation partielle de l'autorisation unique environnementale relative au projet CDG Express. Par cette décision, le juge administratif estime que le projet ne répond pas à une "raison impérieuse d'intérêt public majeur", et ne permet donc pas de déroger à la réglementation afférente à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées. Les chantiers concernés par la décision justice ont été arrêtés et sont mis en sécurité ; les chantiers non concernés se poursuivent notamment les chantiers conduits par ADP. L'Etat a demandé le sursis à exécution de cette décision et a fait appel de cette décision auprès de la Cour administrative d'appel de Paris le 16 décembre 2020. Le GI CDG Express et SNCF Réseau ont déposé les mêmes demandes le 17 décembre 2020. La réponse de la Cour administrative d'appel sur le sursis à exécution est attendue au courant du premier semestre 2021. Sur la base d'une analyse préliminaire le Groupe n'attend pas d'impact significatif négatif dans les comptes.

Créances clients et autres actifs courants

Le montant net des créances clients au 31 Décembre 2020 a diminué de 9% par rapport au 31 décembre 2019 pour s'établir à 567 millions d'euros du fait de la baisse de l'activité couplée avec les mesures d'accompagnement prises par le Groupe ADP.

En effet, dans le respect des règles applicables, des mesures telles que franchises et reports de paiement ont été prises en faveur des compagnies aériennes et des contreparties du Groupe ADP, particulièrement affectées par les effets de l'épidémie.

Dépréciation des créances clients

Compte tenu de la crise financière du secteur aérien, les statistiques historiques de défaillance n'ont pu être appliquées. Le Groupe a donc réapprécié sur la base de sa meilleure estimation à date le risque de défaillance de ses clients suivant leurs activités : aéroportuaires, immobiliers, commerces et autres.

Les taux de dépréciation définis ont été déterminés en ayant recours au jugement tenant compte de la connaissance de la situation financière du client et de tout autre élément de fait connu de son environnement.

Ainsi, en ce qui concerne les compagnies aériennes, Le Groupe a pris en considération le soutien ou non des Etats.

Pour les sociétés opérant dans le secteur de la distribution, Le Groupe a jugé la solidité financière des sociétés pour déterminer les dépréciations nécessaires.

Pour l'ensemble des créances, le Groupe a également pris en compte le comportement payeur des clients depuis le début de la crise.

Les travaux d'évaluation des créances ont conduit le Groupe à constater des dépréciations nettes de reprises complémentaires de 41 millions d'euros à fin 2020 (cf. note 4.4).

Avance Agence France Trésor relative aux missions de sûreté et sécurité

L'effondrement du trafic du fait de la crise sanitaire a eu un impact significatif sur la taxe d'aéroport collectée par la DGAC auprès des compagnies aériennes et reversée à Aéroports de Paris SA. Le montant collecté par cette taxe a diminué de manière significative en 2020 alors que les charges éligibles n'ont pas diminué à due proportion.

Ainsi, un dispositif commun à tous les aéroports français a été mis en place par l'article 29 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 afin d'accorder des avances aux exploitants d'aéroports pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement relatives aux missions de sûreté et de sécurité en attente du retour du trafic.

Cette avance bien qu'intrinsèquement liée à la créance vis-à-vis de la DGAC est présentée séparément en autres dettes et produits constatés d'avance. Le montant de l'avance s'élève à 122 millions d'euros au 31 décembre 2020 (cf. convention quadripartite en note 14).

Endettement net du Groupe et liquidités

Comme indiqué en note 2.1, le 2 avril 2020, Aéroports de Paris SA a perçu le produit de l'émission de l'emprunt obligataire qu'elle a lancé le 26 mars 2020 pour un montant de 2,5 milliards d'euros et a levé un nouvel emprunt le 2 juillet 2020 pour un montant de 1,5 milliard d'euros.

Le Groupe dispose ainsi d'une trésorerie robuste s'élevant à 3 459 millions d'euros au 31 Décembre 2020 dont 604 millions d'euros au niveau de TAV Airports.

Compte tenu de cette trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme. Cette trésorerie lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers dont notamment le remboursement d'une dette obligataire d'Aéroports de Paris SA en juillet 2021 pour 400 millions d'euros et le paiement d'Almaty) mais aussi de disposer de moyens de réaction et d'adaptation importants dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Compte tenu de la confiance du groupe et des investisseurs dans la solidité de son modèle financier et avec sa notation de crédit long terme (A perspective négative par l'agence

Standard and Poor's depuis le 25 mars 2020), le Groupe ADP n'anticipe pas de difficulté particulière de financement à moyen ou à long terme.

NOTE 3 Périmètre de consolidation

3.1 Principes comptables liés au périmètre

Principes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent les états financiers de la société Aéroports de Paris SA ainsi que ceux de ses filiales qu'elle contrôle de manière exclusive ou de fait.

Conformément à la norme IFRS 11, les partenariats sont comptabilisés différemment selon qu'il s'agisse d'opérations conjointes ou d'entreprises communes. Le Groupe comptabilise ses intérêts dans les opérations conjointes en intégrant ses quotes-parts d'actifs, de passifs, de produits et de charges lui revenant. Les participations dans les co-entreprises et celles dans les entreprises associées sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence.

Selon cette méthode, la participation est comptabilisée :

- initialement au coût d'acquisition (y compris les frais d'acquisition directement liés à la transaction) ;
- puis est augmentée ou diminuée de la part du Groupe dans le résultat et les autres éléments des capitaux propres de l'entité détenue. La quote-part du Groupe dans le résultat des entreprises mises en équivalence est comptabilisée au sein du compte de résultat sur une ligne spécifique au sein du résultat opérationnel.

En cas d'acquisition successive, chaque tranche est inscrite initialement au coût d'acquisition et fait l'objet d'une allocation du coût entre les actifs et passifs identifiables évalués à la juste valeur à la date d'acquisition de chacune des tranches. La différence entre le coût d'acquisition d'une tranche et la quote-part de l'actif net évalué à la date de la transaction constitue un écart d'acquisition inclus dans la valeur des titres mis en équivalence.

En cas d'indice de perte de valeur d'une participation mise en équivalence, un test de dépréciation est réalisé et une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable de la participation devient inférieure à sa valeur comptable.

Démarche d'analyse du contrôle, du contrôle conjoint ou de l'influence notable

Afin de déterminer s'il exerce un contrôle comptable au sens de la norme IFRS 10 sur une entité, le Groupe examine tous les éléments contractuels, les faits et circonstances, en particulier :

- les droits substantifs lui permettant de diriger les activités clés de la cible, ce qui suppose de déterminer la nature des décisions prises dans les organes de gouvernance de l'entité (assemblée générale, conseil d'administration) et la représentation du Groupe dans ces organes ;
- les droits de veto des minoritaires et les règles en cas de désaccord ;
- l'exposition du Groupe aux rendements variables de la cible ;
- la capacité du Groupe à agir sur ces rendements.

A défaut de pouvoir démontrer le contrôle, le Groupe examine s'il partage le contrôle avec un ou plusieurs partenaires. Le contrôle conjoint est démontré si le Groupe et le(s) partenaire(s), considérés collectivement, ont le contrôle de l'entité au sens de la norme IFRS 11, et si les décisions concernant les activités pertinentes requièrent le consentement unanime. Si le partenariat est qualifié de joint-venture et confère aux partenaires des droits sur l'actif net, l'entité est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence. Si en revanche, ce partenariat confère des droits sur les actifs de la cible et des obligations sur ses passifs, le Groupe comptabilise ses quotes-parts d'actifs et de passifs lui revenant.

Enfin, à défaut de pouvoir démontrer le contrôle ou le contrôle conjoint, le Groupe ADP détermine s'il exerce une influence notable sur la cible. L'influence notable étant le pouvoir de participer aux décisions liées aux politiques financières et opérationnelles, le Groupe examine notamment les éléments suivants : représentation du Groupe ADP au



sein du conseil d'administration, participation au processus d'élaboration des politiques ou existence de transactions significatives entre le Groupe et l'entité détenue.

Conversion des états financiers des filiales, co-entreprises et entreprises associées étrangères

Les états financiers des sociétés étrangères, dont la monnaie de fonctionnement n'est pas l'euro, sont convertis en euros de la manière suivante :

- les actifs et passifs de chaque bilan présenté sont convertis au cours de clôture à la date de chacun de ces bilans ;
- les produits et charges du compte de résultat et les flux de trésorerie sont convertis à un cours approchant les cours de change aux dates de transactions ;
- les écarts de change en résultant sont comptabilisés en autres éléments du résultat global et sont portés au bilan dans les capitaux propres en réserves de conversion.

Aucune société du périmètre de consolidation ayant un impact significatif sur les comptes n'est située dans une économie hyper inflationniste.

Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

- lors de leur comptabilisation initiale, les transactions en devises sont enregistrées au cours de change à la date de la transaction ;
- à chaque clôture, les éléments monétaires sont convertis au cours de clôture, les éléments non monétaires qui sont évalués au coût historique demeurent convertis au cours de change initial et les éléments non monétaires qui sont évalués à la juste valeur sont convertis au cours de change de la date à laquelle la juste valeur a été déterminée ;
- les écarts résultant du règlement ou de la conversion d'éléments monétaires sont portés en résultat dans les charges financières nettes.

Regroupements d'entreprises

En octobre 2018, l'IASB a publié un amendement à IFRS 3, modifiant la définition d'une activité. L'amendement est d'application obligatoire, de manière prospective, pour les transactions intervenant à compter du 1er janvier 2020. L'amendement précise qu'une activité est un ensemble intégré d'opérations et d'actifs susceptible d'être géré en vue de fournir des biens ou services à des clients, de produire des revenus de placement (tels que des dividendes ou des intérêts) ou de tirer d'autres produits d'activités ordinaires.

Les trois composantes d'une activité sont :

- Un ensemble d'inputs ;
- Des processus appliqués à ces inputs ;
- Le tout ayant la capacité de générer ou de contribuer à générer des outputs.

Tous les regroupements d'entreprises sont comptabilisés en appliquant la méthode de l'acquisition telle que prévue par la norme IFRS 3. Cette méthode consiste à évaluer les actifs et passifs identifiables à leur juste valeur à la date de la prise de contrôle. L'écart entre le prix d'acquisition et la quote-part des actifs et passifs identifiables acquis est comptabilisé :

- à l'actif, en écart d'acquisition si cette différence est positive ;
- au compte de résultat en Autres produits opérationnels si cette différence est négative.

Les intérêts minoritaires peuvent être évalués soit à leur juste valeur (méthode du goodwill complet), soit à leur quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entité acquise (méthode du goodwill partiel). Ce choix est offert par la norme IFRS 3 transaction par transaction.

En cas d'option de vente (put) détenues par les minoritaires, les intérêts minoritaires sont reclassés en dettes. La dette liée au put est évaluée à la valeur actuelle du prix d'exercice. Les variations ultérieures d'estimation de cette dette sont

comptabilisées en capitaux propres part du Groupe. Le résultat de la filiale est partagé entre la part revenant au groupe et la part revenant aux intérêts minoritaires.

Toute variation de pourcentage d'intérêts ultérieurs ne modifiant pas le contrôle, réalisée après le regroupement d'entreprises, est considérée comme une transaction entre actionnaires et doit être comptabilisée directement en capitaux propres.

3.2 Évolution du périmètre de consolidation

3.2.1 Principales modifications en 2020

Les principaux mouvements de périmètre de l'année sont les suivants :

- ◆ En janvier 2020, acquisition supplémentaire de 18% des parts de société TAV Tunisia par TAV Airports, portant le pourcentage de détention à 100%.
- ◆ En février 2020, acquisition de 24,99% des parts de GMR Airports Ltd, groupe aéroportuaire indien de niveau mondial disposant d'un portefeuille de six concessions aéroportuaires dans trois pays (Inde, Philippines et Grèce) ainsi que d'une filiale de management de projets. En juillet 2020, le Groupe ADP a réalisé la deuxième partie de sa prise de participation pour 24,01% portant désormais sa participation à 49% (cf. note 2.1).

3.2.2 Rappel des mouvements 2019

L'exercice 2019 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

- ◆ En janvier 2019:
 - acquisition de 70% des parts de la société GIS Trade Center par TAV Airports. GIS Trade Center est consolidée par intégration globale depuis cette date ;
 - acquisition supplémentaire de 50% des parts de la société BTA Denizyollari par TAV Airports, portant le pourcentage de détention à 100%. Comptabilisée jusqu'à cette date selon la méthode de la mise en équivalence, BTA Denizyollari est depuis janvier 2019 consolidée par intégration globale ;
- ◆ En avril 2019, le Groupe ADP a revu ses liens avec les sociétés SDA, MZLZ-TRGOVINA D.o.o (SDA Croatie) et Relay@ADP et considère exercer le contrôle sur ces entités. Comptabilisées jusqu'à cette date selon la méthode de la mise en équivalence, ces sociétés sont depuis avril 2019 consolidées par intégration globale.



NOTE 4 Éléments courants de l'activité opérationnelle**4.1 Information sectorielle**

Conformément à la norme IFRS 8 "Secteurs opérationnels", l'information sectorielle ci-dessous est présentée en cohérence avec le reporting interne et les indicateurs sectoriels présentés au principal directeur opérationnel du Groupe (le Président-directeur général), aux fins de mesurer les performances et d'allouer les ressources aux différents secteurs.

Les secteurs du Groupe ADP se répartissent en cinq activités :

Activités aéronautiques - ce secteur regroupe l'ensemble des produits et des services fournis par Aéroports de Paris SA en France en tant que gestionnaire d'aéroports. Les services aéroportuaires sont principalement rémunérés par les redevances "aéronautiques" (atterrissage, stationnement et passagers), les redevances "accessoires" (comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, installations de tris des bagages, installations de dégivrage, fourniture d'électricité aux aéronefs...) et les revenus liés aux activités de sûreté et de sécurité aéroportuaire telles que l'inspection filtrage, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs.

Commerces et services - ce secteur est dédié aux activités commerciales en France s'adressant au grand public. Il comprend les loyers des commerces en aérogare (boutiques, bars, restaurants, loueurs...), les activités de distribution commerciale (Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP), les revenus de publicité (Média Aéroports de Paris) et de restauration (EPIGO), les revenus liés aux parcs et accès, les locations immobilières en aérogare et les prestations industrielles (production et fourniture de chaleur, d'eau potable, accès aux réseaux de distribution d'eau glacée...). Ce secteur intègre également le contrat de construction de la gare de métro de Paris-Orly pour le compte de la Société du Grand Paris.

Immobilier - ce secteur comprend les activités immobilières du Groupe principalement en France à l'exclusion de celles réalisées dans les terminaux lesquelles sont présentées dans le secteur Commerces et services. Ces activités sont effectuées par Aéroports de Paris SA et des filiales dédiées, ou des sociétés mises en équivalence (cf. liste en note 19) et englobent la construction, la commercialisation et la gestion locative de locaux et bâtiments de bureaux, logistique ou gare de fret. La location de terrains viabilisés fait également partie de ce secteur.

International et développements aéroportuaires - ce secteur rassemble les activités de conception et d'exploitation aéroportuaire des filiales et co-entreprises qui sont pilotées ensemble dans un objectif de créer des synergies et de servir l'ambition du Groupe. Il comprend le sous-Groupe TAV Airports, le sous-Groupe GMR Airports Ltd mis en équivalence depuis le 26 février 2020, ADP International et ses filiales, notamment AIG et le sous-Groupe ADP Ingénierie (y compris Merchant Aviation LLC), ainsi que Schiphol Group.

Autres activités - ce secteur comprend les activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris SA qui opèrent dans des domaines aussi variés que la téléphonie (Hub One) et les services de cybersécurité (Sysdream). Ce secteur opérationnel intègre la société de projet Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express mise en équivalence. Ce secteur rassemble également les activités dédiées à la sécurité avec le sous-Groupe Hub Safe et à l'innovation du Groupe via la société ADP Invest.

Les indicateurs clés revus et utilisés en interne par le principal directeur opérationnel du Groupe sont :

- le Chiffre d'affaires ;
- l'EBITDA ;
- la Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence;
- le Résultat opérationnel courant.



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

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

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	2020	dont produits inter-secteur	2019	dont produits inter-secteur	2020	2019
Activités aéronautiques	860	1	1 929	-	(124)	611
Commerces et services	645	123	1 505	155	90	638
Dont SDA	225	-	628	-	(47)	15
Dont Relay@ADP	16	-	78	-	(10)	11
Immobilier	280	49	274	47	173	169
International et développements aéroportuaires	441	23	1 081	18	7	326
Dont TAV Airports	299	1	746	-	21	277
Dont AIG	77	-	250	-	8	77
Autres activités	146	39	168	37	25	29
Eliminations et résultats internes	(235)	(235)	(257)	(257)	(3)	(1)
Total	2 137	-	4 700	-	168	1 772

(en millions d'euros)	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	2020 *	2019	2020	2019	2020	2019
Activités aéronautiques	(393)	(328)	-	-	(516)	283
Commerces et services	(262)	(166)	(5)	41	(177)	513
Dont Plus-value de cession des titres SDA & Relay@ADP		-	-	43	-	-
Dont SDA	(72)	(27)	-	(1)	(119)	(13)
Dont Relay@ADP	(39)	(11)	-	-	(50)	-
Immobilier	(56)	(48)	-	1	117	122
International et développements aéroportuaires	(344)	(211)	(214)	48	(551)	164
Dont TAV Airports	(97)	(150)	(74)	33	(150)	160
Dont AIG	(247)	(60)	-	-	(239)	17
Dont GMR Airports Ltd	-	-	(75)	-	(75)	-
Autres activités	(16)	(15)	(1)	-	6	13
Elimination et résultats internes	-	-	-	-	(2)	(1)
Total	(1 071)	(768)	(220)	90	(1 123)	1 094

* dont 252 millions d'euros de dépréciation dans le segment international, 80 millions d'euros de dépréciation dans le segment commerces et services

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 2 137 millions d'euros sur l'année 2020, en baisse de 2 563 millions d'euros, du fait de la baisse du trafic résultant de la crise liée au Covid-19 et plus particulièrement de :

- ♦ la diminution de -63,7% du produit des redevances aéronautiques à Paris Aéroport (- 739 millions d'euros);
- ♦ la baisse de -57,1% du chiffre d'affaires des activités commerciales à Paris Aéroport (- 860 millions d'euros) ;
- ♦ la baisse de -60,0% du chiffre d'affaires de TAV Airports (-447 millions d'euros), résultant également de l'impact

de la fermeture de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en avril 2019 sur les filiales de TAV Airports ;

- ♦ la baisse du chiffre d'affaires d'AIG pour 173 millions d'euros.

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 235 millions d'euros sur l'année 2020, contre - 257 millions d'euros sur l'année 2019.



Chiffres d'affaires 2020

■ Activités aéronautiques

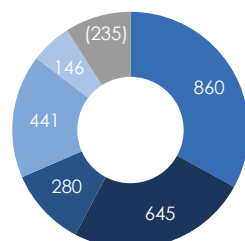
■ Commerces et services

■ Immobilier

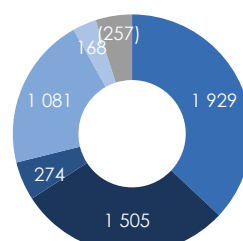
■ International et développements aéroportuaires

■ Autres activités

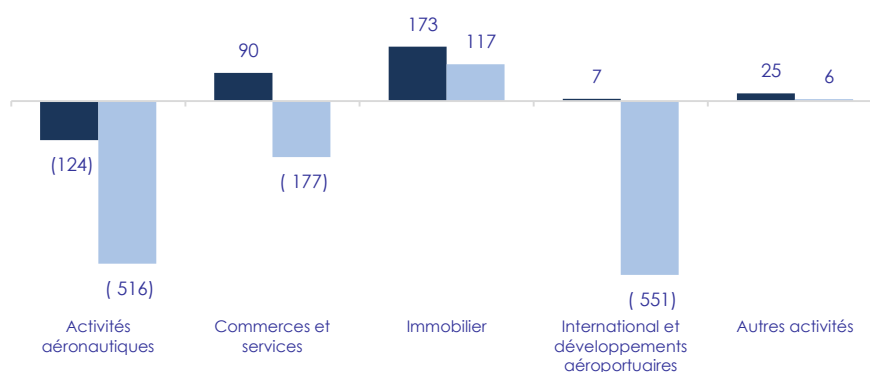
■ Eliminations



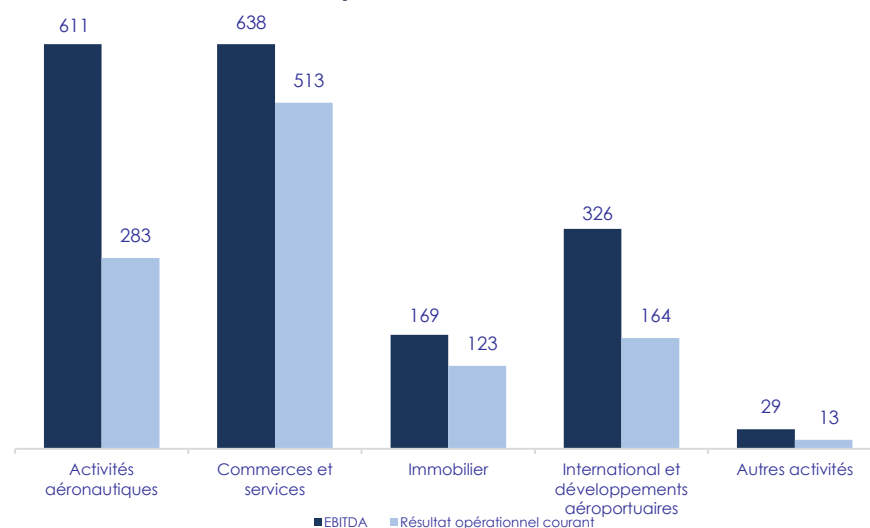
Chiffres d'affaires 2019



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2020



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2019



4.2 Chiffre d'affaires

Le Groupe ADP applique la norme IFRS 15 "Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients" pour les prestations proposées à ses clients et la norme IFRS 16 "Contrats de location" pour les locations de biens en tant que bailleur.

Les principes de comptabilisation pour les différentes natures des revenus du Groupe ADP sont présentés ci-après en fonction de ses cinq secteurs :

1. Secteur Activités aéronautiques

- **Redevances aéronautiques et spécialisées d'Aéroports de Paris SA** : ces redevances (à l'exception de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite) sont en principe encadrées par des Contrats de Régulation Economique pluri-annuels. La réglementation prévoit en particulier que l'exploitant d'aéroports reçoit, sur le périmètre régulé, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital. Ce principe s'applique même en l'absence de contrat de régulation économique.

Le périmètre régulé comprend l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris SA sur les plates-formes franciliennes à l'exception des activités commerciales et de services, des activités foncières et immobilières non directement liées aux activités aéronautiques, des activités liées à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire financées par la taxe d'aéroport, de la gestion par Aéroports de Paris SA des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains, et des autres activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris SA.

S'agissant du dernier Contrat de Régulation Economique ("CRE 2016-2020") signé avec l'Etat le 31 août 2015, celui-ci devait en principe arriver à son terme le 31 décembre 2020. Les circonstances exceptionnelles et imprévisibles liées à la pandémie de Covid-19 ont toutefois rendu impossible la réalisation intégrale du plan d'investissements prévisionnel d'ici au 31 décembre 2020. En conséquence, Aéroports de Paris SA a demandé et obtenue de l'Etat de résilier le CRE 2016-2020, en application des stipulations de son article V.2.2 (cf. note 2).

Les **redevances aéronautiques** comprennent la redevance passagers, atterrissage et stationnement. Elles sont calculées respectivement en fonction du nombre de passagers embarqués, du poids de l'aéronef et de la durée de stationnement. Ces redevances sont comptabilisées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services correspondants par la compagnie aérienne.

Les **redevances spécialisées** englobent des redevances pour mise à disposition d'installations telles que les banques d'enregistrement et d'embarquement, les installations de tri des bagages et les installations fixes de fournitures d'énergie électrique. Elles comprennent également la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite et les autres redevances accessoires liées à l'informatique d'enregistrement et d'embarquement, à la circulation aéroportuaire (badges), à l'usage des stations de dilacération et au dégivrage. Ces redevances sont comptabilisées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services correspondants par la compagnie aérienne.

- **Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire** : Aéroports de Paris SA perçoit un produit, dans le cadre des missions de service public au titre de la sécurité, la sûreté du transport aérien, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs. Ce produit est versé au Groupe par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et financé par l'intermédiaire de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes. Il représente 94% des coûts éligibles supportés par Aéroports de Paris SA. Le chiffre d'affaires est ainsi comptabilisé à hauteur de 94% des coûts éligibles au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Le Groupe procède à une affectation analytique de ses coûts afin de déterminer ceux encourus au titre de ses missions, certaines natures de coûts pouvant ne pas être exclusives à ces missions, notamment certaines charges locatives, certaines charges d'amortissements et de maintenance et les impôts et taxes.

2. Secteur Commerces et services

- **Chiffre d'affaires des activités commerciales** : ces revenus sont composés d'une part, des loyers variables perçus des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, publicité, banques et change, loueurs, autres locations en aérogares), et comptabilisés en produits sur l'exercice au cours duquel ils sont générés ; et d'autre part, des revenus



locatifs qui correspondent à la part fixe des produits perçus au titre des espaces loués en aérogare. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location".

En raison de la crise sanitaire, le Groupe a procédé à des exonérations des loyers et charges locatives. Le Groupe a réalisé une analyse juridique et a conclu que deux situations devaient être distinguées :

- Pour les exonérations du paiement du loyer lorsque le local a été rendu inaccessible car situé dans les terminaux fermés sur décision d'Aéroport de Paris SA ou sur décision gouvernementale : l'exonération ne constitue pas une modification du contrat mais une suspension du contrat. Cette suspension ne résulte pas d'un accord entre les parties mais de l'application au contrat des principes du droit des obligations et en particulier des dispositions de l'article 1220 du code civil qui prévoit qu'"une partie peut suspendre l'exécution de son obligation dès lors qu'il est manifeste que son cocontractant ne s'exécutera pas à l'échéance et que les conséquences de cette inexécution sont suffisamment graves pour elle. Cette suspension doit être notifiée dans les meilleurs délais." Ainsi, dans cette situation, et en l'absence de précision de la norme IFRS 16 "Contrat de location", le Groupe ADP a pris l'option de comptabiliser l'exonération immédiatement en diminution du chiffre d'affaires ;
- Pour les allègements de loyers nécessitant une modification du contrat de location, la réduction de loyers vient en diminution du chiffre d'affaires de manière étalée sur la durée du contrat de location restant à courir.

Le chiffre d'affaires tiré des activités commerciales de ce segment intègre également :

- le chiffre d'affaires de la filiale **Média Aéroports de Paris** qui propose aux annonceurs une exposition publicitaire dans les aéroports parisiens via des solutions digitales, connectées et interactives ;
- le chiffre d'affaires des activités commerciales de **SDA** et de **Relay@ADP** réalisé dans les surfaces commerciales exploitées par ces deux sociétés en zone publiques et en zones réservées (ventes de biens et revenus locatifs). SDA exerce une activité de gestion directe et de location d'espaces commerciaux, et intervient dans les domaines de la vente d'alcool, de tabac, de parfums-cosmétiques, de gastronomie, de mode et accessoires et de photo-vidéo-son. L'activité de Relay@ADP est quant à elle dédiée aux activités de presse, de librairie, de commodités et de souvenirs ;
- et les revenus perçus des activités de prestation de services relatives à la détaxe.

- **Chiffre d'affaires des parcs et accès** : ces revenus résultent principalement de l'exploitation des parcs de stationnement et des accès (gestion de la voirie, des navettes, des gares routières...). Ils sont comptabilisés lors de l'utilisation du service par le client.

- **Chiffre d'affaires lié aux prestations industrielles**, telles que la production et la fourniture de chaleur à des fins de chauffage, la production et la fourniture de froid pour la climatisation des installations et des réseaux de distribution d'eau glacée, la fourniture d'eau potable et la collecte des eaux usées, la collecte des déchets et l'alimentation en courant électrique. Ces revenus sont comptabilisés sur l'exercice au cours duquel la prestation est réalisée.

- **Revenus tirés des contrats à long terme** Cette rubrique comprend le chiffre d'affaires lié au contrat de construction de la Gare de Paris-Orly pour le compte de la Société du Grand Paris ainsi que celui lié au contrat de construction conclu avec CDG Express. Ce chiffre d'affaires est reconnu selon la méthode de l'avancement par les coûts totaux du contrat conformément aux dispositions de la norme IFRS 15.

3. Secteur Immobilier

- **Revenus locatifs** : ces revenus sont relatifs aux actifs immobiliers destinés à l'activité aéroportuaire (hors aérogares) et à l'immobilier de diversification. Ils sont issus de contrats de location simple. Les paiements fixes sont linéarisés sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location". Les charges locatives refacturées aux locataires sont également comptabilisées au sein du chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires du secteur Immobilier comprend également les produits d'intérêts issus des contrats de location-financement en tant que bailleur.

4. Secteur International et développements aéroportuaires

Le chiffre d'affaires de ce segment regroupe le chiffre d'affaires de **TAV Airports**, d'**ADP International** et de ses filiales et le sous-Groupe **ADP Ingénierie**.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

- **Revenus aéronautiques** : ils comprennent les redevances passagers, les redevances de circulation des aéronefs, les revenus liés à la mise à disposition des équipements communs des terminaux (CUTE), des rampes d'accès et des comptoirs d'enregistrement des compagnies aériennes. Ces produits comprennent également d'autres revenus liés à des services tels que l'assistance en escale et les redevances de fuel. Ils sont comptabilisés sur la base de rapports quotidiens établis par les compagnies aériennes, ou dès lors qu'il est probable que les avantages économiques soient perçus par le Groupe et qu'ils peuvent être quantifiés de façon fiable.

- **Revenus des activités commerciales** : ces revenus proviennent principalement des activités de concession de restauration dans les terminaux opérées par le sous-Groupe BTA, de services de salons passagers rendus par le sous-Groupe TAV Operations services ainsi que des redevances commerciales perçues par AIG dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport Queen Alia International d'Amman en Jordanie. Ces revenus sont comptabilisés au fur et à mesure de la réalisation des prestations rendues.

- **Parcs et accès** : ces revenus résultent principalement de l'exploitation des parcs de stationnement, des accès et des services de voiturier opérés dans le cadre des contrats de concession. Ils sont comptabilisés lors de l'utilisation du service par le client.

- **Revenus locatifs** : ils sont comptabilisés de façon linéaire sur la durée du contrat de location, ou sur la base des factures émises mensuellement conformément aux contrats de locations relatifs à l'occupation de surfaces dans les terminaux.

- **Revenus tirés des contrats long terme** : le chiffre d'affaires de ces contrats est reconnu selon la méthode de l'avancement par les coûts, en revenus tirés des contrats à long terme selon IFRS 15. Les modifications de travaux, les réclamations et les paiements incitatifs sont inclus dans la mesure où ils ont été approuvés avec le client. Lorsque le résultat à terminaison ne peut pas être estimé de manière fiable, le chiffre d'affaires est reconnu dans la limite des coûts engagés. Lorsqu'il est probable que les coûts totaux du contrat dépasseront le total des produits du contrat, la perte attendue est immédiatement comptabilisée en charge.

- **Produits financiers liés aux activités ordinaires** : Ils correspondent aux produits d'intérêts liés à la désactualisation de la créance financière relative à la concession d'Ankara Esenboga Airport. Ils sont reconnus en application de l'interprétation IFRIC12 (cf. note 6.1).

- **Autres revenus** : Les autres revenus du secteur international comprennent principalement :

- l'assistance en escale opérée par TAV Operation Services et Havas, les services de bus, de parking, et de taxi aux compagnies aériennes. Ils sont reconnus lorsque les services sont rendus ;
- la vente de systèmes informatiques et logiciels par TAV Information Technologies. Ils sont reconnus lorsque les services sont rendus ou les biens livrés ;
- les revenus liés aux missions de conception aéroportuaire, de prestations de conseil, d'assistance à la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre : ces prestations sont principalement effectuées par ADP Ingénierie à l'international sur des périodes couvrant plusieurs mois et ou années. Les revenus de ces prestations long terme sont pour la majorité des contrats comptabilisés selon la méthode de l'avancement par les coûts ;
- le chiffre d'affaires réalisé par ADP International, principalement lié à son activité de gestion d'aéroports à l'international et aux jetons de présence liés aux participations dans des sociétés aéroportuaires.

5. Secteur Autres activités

Le chiffre d'affaires de ce segment est composé du chiffre d'affaires du sous-Groupe Hub One. **Hub One** propose des services d'opérateur télécom, ainsi que des solutions de traçabilité et mobilité des marchandises. Son chiffre d'affaires est présenté en autres revenus.



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

La ventilation du chiffre d'affaires par secteur d'activité après éliminations inter-secteurs s'établit comme suit :

	2020					
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	421	-	-	95	-	516
Redevances spécialisées	83	4	-	2	-	89
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	326	-	-	-	-	326
Activités commerciales (i)	-	314	3	80	-	397
Parcs et accès	-	77	-	9	-	86
Prestations industrielles	-	33	-	3	-	36
Revenus locatifs fixes	11	75	214	18	-	318
Assistance en escale	-	-	-	107	-	107
Revenus tirés des contrats à long terme	-	18	-	15	5	38
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	13	5	-	18
Autres revenus	18	1	1	84	102	206
Total	859	522	231	418	107	2 137
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	93	3	40	-	136

	2019					
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	1 160	-	-	365	-	1 525
Redevances spécialisées	250	8	-	4	-	262
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	482	-	-	-	-	482
Activités commerciales (i)	-	968	3	242	-	1 213
Parcs et accès	-	172	-	22	-	194
Prestations industrielles	-	42	-	4	-	46
Revenus locatifs fixes	14	106	209	35	-	364
Assistance en escale	-	-	-	216	-	216
Revenus tirés des contrats à long terme	-	43	-	31	4	78
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	13	6	-	19
Autres revenus	23	11	2	138	127	301
Total	1 929	1 350	227	1 063	131	4 700
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	271	3	127	-	401



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

La ventilation du chiffre d'affaires par client s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	2020	2019
Chiffre d'affaires	2 137	4 700
Air France	387	794
Federal Express Corporation	39	35
Qatar Airways	27	26
Turkish Airlines	26	59
Easy Jet	25	30
Pegasus Airlines	22	43
Royal Jordanian	21	62
Vietnam Airlines JSC	10	39
Delta Airlines Inc	8	32
Autres compagnies aériennes	306	861
Total compagnies aériennes	871	1 981
Direction Générale de l'Aviation Civile	342	502
Société de Distribution Aéroportuaire (i)	-	69
ATU	21	61
Société du Grand Paris	17	40
EPIGO	7	22
Autres clients	879	2 025
Total autres clients	1 266	2 719

(i) Chiffre d'affaires SDA jusqu'au 1er Avril 2019.

4.3 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants comprennent des indemnités, des subventions d'exploitation ainsi que les quotes-parts de subventions d'investissement qui sont rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des immobilisations subventionnées.

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	2020	2019
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	3	3
Plus-values nettes de cession d'actifs immobilisés	2	7
Autres produits	45	70
Total	50	80

Les autres produits sont principalement constitués des indemnités comptabilisées pour 30 millions d'euros à la fois dans le cadre de la convention d'indemnisation conclue avec la Société du Grand Paris relative au projet de

construction d'une gare de métro à Paris-Orly et au titre du projet CDG Express (46 millions d'euros au 31 Décembre 2019).



4.4 Clients et comptes rattachés

Les clients et comptes rattachés se décomposent de la façon suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Créances clients	583	627
Clients douteux	113	78
Cumul des dépréciations	(129)	(96)
Montant net	567	609

Les dépréciations appliquées conformément à la norme IFRS 9 ont évolué ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(96)	(63)
Augmentations	(49)	(41)
Diminutions	9	8
Ecart de conversion	4	-
Autres variations	3	-
Cumul des dépréciations à la clôture	(129)	(96)

En 2020, compte tenu de la fragilité actuelle du secteur, le Groupe classe les créances par niveau de risque de défaillance des clients auquel un taux de dépréciation est associé.

L'augmentation des dépréciations de créances au 31 Décembre 2020 est principalement due au risque de défaut des clients des secteurs aéronautiques, immobiliers, commerciaux et internationaux dont l'activité a été soudainement interrompue par la crise du Covid-19 (pour rappel, en 2019, Aigle Azur et XL Airways ont été mises en liquidation judiciaires entraînant des dépréciations à hauteur de 12 millions d'euros et 8 millions d'euros respectivement), intervenue au cours de la période.

4.5 Charges opérationnelles courantes

Les charges opérationnelles courantes sont présentées par nature et regroupent les achats consommés, les services et charges externes, les impôts et taxes et les autres charges d'exploitation. S'agissant des impôts et taxes le Groupe considère que la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) constitue une taxe et ne s'analyse pas en un impôt sur le résultat.

4.5.1 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en millions d'euros)	2020	2019
Achats de marchandises	(170)	(356)
Electricité	(34)	(43)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(7)	(14)
Gaz et autres combustibles	(11)	(16)
Fournitures d'exploitation	(8)	(12)
Produits hivernaux	(3)	(7)
Achats de matériels, équipements et travaux	(27)	(50)
Autres achats	(3)	(22)
Total	(263)	(520)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

La baisse des achats consommés résulte essentiellement de la mise en place progressive d'un plan d'économie suite à la chute de l'activité du groupe ainsi qu'à la fermeture de terminaux en 2020.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

Le détail des autres charges opérationnelles courantes s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	2020	2019
Services et charges externes	(681)	(1 150)
Impôts et taxes	(245)	(316)
Autres charges d'exploitation	(40)	(69)
Total	(966)	(1 535)

Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	2020	2019
Sous-traitance	(349)	(554)
Sûreté	(145)	(241)
Nettoyage	(54)	(85)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(34)	(62)
Transports	(19)	(34)
Recyclage chariots	(9)	(14)
Gardiennage	(15)	(18)
Autres	(73)	(100)
Entretien, réparations & maintenance	(126)	(162)
Loyers et redevances de concessions*	(37)	(140)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(42)	(69)
Assurances	(21)	(18)
Missions, déplacements & réceptions	(6)	(21)
Publicité, publications, relations publiques	(15)	(34)
Locations et charges locatives	(23)	(54)
Services extérieurs divers	(6)	(9)
Personnel extérieur	(13)	(22)
Autres charges et services externes	(43)	(67)
Total	(681)	(1 150)

* Les loyers et redevances de concessions sont encourus principalement par AIG au titre de l'exploitation de l'aéroport Queen Alia

Détail des impôts et taxes

(en millions d'euros)	2020	2019
Contribution économique territoriale	(28)	(71)
Taxe foncière	(124)	(128)
Autres impôts & taxes	(56)	(58)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(37)	(59)
Total	(245)	(316)

Les impôts et taxes sont en baisse de 22% et s'établissent à 245 millions d'euros au 31 Décembre 2020 :

- ♦ En matière de taxes foncières, la baisse (-4 millions d'euros) résulte principalement de l'effet de la mise à jour en 2019 des bases d'imposition qui a occasionné en 2019 une charge supplémentaire de la cotisation 2018 (13 millions d'euros). Elle est atténuée par l'augmentation des taux 2020 et la mise en service de nouveaux ouvrages;



- ♦ En matière de Contribution Economique Territoriale, la diminution (-43 millions d'euros) découle principalement de la baisse de la valeur ajoutée 2020, et de l'effet de son plafonnement sur l'impôt.

Détail des autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation incluent notamment les redevances pour concessions, brevets, licences et valeurs similaires, les pertes sur créances irrécouvrables ainsi que les subventions accordées.

4.6 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Fournisseurs d'exploitation	336	374
Fournisseurs d'immobilisations	346	305
Total	682	679

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

Le détail des autres créances et charges constatées d'avance est le suivant :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Avances et acomptes versés sur commandes	64	19
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	111	98
Créances au personnel et charges sociales	2	2
Charges constatées d'avance	27	27
Autres créances (i)	263	236
Total	467	382

(i) Les autres créances incluent en 2019 et en 2020, la partie courante (respectivement de 193 millions d'euros en 2019 recouvré en 2020 et 195 millions d'euros en 2020 recouvrable sur le premier semestre 2021) de l'indemnisation correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

Le détail des autres dettes et produits constatés d'avance est le suivant :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Avances et acomptes reçus sur commandes	159	19
Dettes sociales	219	274
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	206	89
Avoirs à établir	39	34
Produits constatés d'avance*	142	165
Loyers de concessions exigibles < 1 an	119	90
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	-	14
Autres dettes	74	127
Total	958	812

* incluant l'avance France Trésor pour un montant de 122 millions d'euros (cf. note 2)

L'augmentation des dettes fiscales s'explique principalement par la Contribution Economique Territoriale de 12 millions d'euros et la taxe foncière de 118 millions

d'euros dont le paiement est reporté de trois mois en raison de la crise actuelle.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Les produits constatés d'avance concernent principalement Aéroports de Paris SA et comprennent :

- ♦ des loyers part fixe, soit 67 millions d'euros au 31 Décembre 2020 (79 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;
- ♦ des revenus des parcs de stationnement : abonnement et réservation, soit 10 millions d'euros au 31 Décembre 2020 (15 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;

Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum et TAV Ege :

- ♦ TAV Tunisia : le loyer de concession est calculé sur la base des revenus annuels des aéroports

d'Enfidha et Monastir auquel est appliqué un taux variant entre 5% et 39%;

- ♦ TAV Macedonia : le loyer de concession correspond à 15% des revenus annuels jusqu'à ce que le nombre de passagers utilisant les deux aéroports (Skopje et Ohrid) atteigne 1 million, au-delà d'un million de passagers le pourcentage de loyer varie entre 2% et 4% selon le nombre de passagers.
- ♦ TAV Milas Bodrum et TAV Ege : les loyers de concession sont fixes, tels que définis dans les contrats de concessions pour l'opération des terminaux domestiques et internationaux des aéroports de Milas Bodrum et Izmir Adnan Menderes (cf. note 8.2).

4.9 Entreprises mises en équivalence

Les participations sur lesquelles le Groupe exerce une influence notable ou un contrôle conjoint sont présentées par secteur ci-dessous :

International et développements aéroportuaires :

GMR Airports Limited : Groupe aéroportuaire indien détenant un portefeuille de six concessions aéroportuaires dans trois pays : Inde (Delhi, Hyderabad, Boghapuram, GOA), Philippines (Cebu) et Grèce (Héraklion). Ces deux principales concessions, Delhi et Hyderabad ont une durée de 30 ans renouvelable une fois qui a débuté respectivement le 3 mai 2006 et le 23 mars 2008. Le renouvellement est à la discrétion de GMR Airports, pour la concession d'Hyderabad. S'agissant de la concession de Delhi, son renouvellement suppose que certaines conditions opérationnelles notamment de qualité de services prévues au contrat de concession soient toujours satisfaites à la fin de la première période de 30 ans. Ainsi, tant que ces conditions sont satisfaites, l'option de renouvellement est à la discrétion de GMR Airports.

Le Groupe ADP a acquis 49% de GMR Airports Limited en deux étapes : 24,99% le 26 février 2020 et le pourcentage restant le 7 juillet 2020.

S'agissant de la gouvernance, de nombreuses décisions au sein de GMR Airports Ltd requièrent l'approbation conjointe du Groupe ADP et de GMR infrastructure limited "GIL" (actionnaire principal de GMR Airports) : les décisions relevant de l'assemblée générale nécessitent un minimum de 76% des droits de vote et au conseil d'administration, le nombre d'administrateurs nommés par ADP et "GIL" est identique.

Toutefois, GMR infrastructure Limited dispose d'un droit de vote prépondérant sur des décisions clés telles que celles sur le business plan, ce qui justifie que le Groupe ADP n'exerce qu'une influence notable. Il dispose néanmoins, en cas de désaccord sur le business plan, d'une option de vente sur ses titres pouvant être exercée sous certaines conditions.

TAV Antalya : co-entreprise de TAV Airports qui opère l'aéroport international d'Antalya.

TGS et ATU, co-entreprises détenues à 50% par TAV Airports, spécialisées respectivement dans l'assistance en escale et le duty free.

Tibah Development et Tibah Operation, détenues respectivement à hauteur de 50% et 51% opérant l'aéroport de Médine en Arabie Saoudite.

Royal Schiphol Group N.V (« Schiphol Group »), société qui opère l'aéroport d'Amsterdam, et Aéroports de Paris SA ont conclu fin 2008 un accord-cadre de coopération industrielle à long terme de prise de participations croisées à hauteur de 8% du capital et des droits de vote. Cet accord de coopération industrielle dont la durée initiale est de 12 ans constitue une initiative stratégique qui bénéficie réciproquement aux deux sociétés dans plusieurs domaines clés de leurs activités. L'accord qui est arrivé à son terme le 30 novembre 2020 a été prolongé pour une durée d'un an.



Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel : co-entreprise détenue à hauteur de 45% par ADP International, 40% par Vinci Airports et 15% par Astaldi, opérant la concession de l'Aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m².

Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Conakry ("Sogecac") : détenue à 29% et opérant la concession de l'Aéroport internationale de Conakry Gbessia. En 2021, la société sera dissoute après transfert de son activité à la Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("Sogecag"), nouveau concessionnaire de l'Aéroport internationale de Conakry Gbessia.

Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("Sogecag") : détenue à 33% et créée en 2020 dans le but de reprendre la concession de l'Aéroport internationale de Conakry Gbessia.

Airport Terminal Operations LTD ("ATOL") : Société ayant pour objet principal la gestion et l'exploitation de l'aéroport international Sir Seewoosagur en île Maurice. Bien que ne détenant que 10% du capital de cette société, ADP international participe à la gouvernance de la société ainsi qu'aux politiques financières et opérationnelles.

Commerces et services :

Le Groupe ADP exerce un contrôle conjoint sur la société **EPIGO**. Cette société, détenue à 50%, est destinée à aménager, exploiter et développer des points de vente de restauration rapide dans les terminaux.

Les transactions entre Aéroports de Paris SA et EPIGO concernent essentiellement :

- les redevances perçues au titre du droit d'exploitation concédé par Aéroports de Paris SA ;
- la rémunération de l'occupation physique des surfaces de vente.

Immobilier

Les sociétés mises en équivalence du segment Immobilier sont principalement :

Cœur d'Orly Bureaux: Aéroports de Paris SA est co-investisseur à 50% du projet de bureaux et commerces Cœur d'Orly aux côtés de Covivio ex Foncière des Régions.

Transport Beheer et Transport CV : sociétés détenues à hauteur de 40% en participation avec Schiphol ayant pour objet la détention d'un immeuble de bureaux.

4.9.1 Quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

Les montants figurant au compte de résultat se décomposent ainsi par secteur :

(en millions d'euros)	2020 (i)	2019
International et développements aéroportuaires	(214)	48
Commerces et services (ii)	(5)	41
Immobilier	-	1
Autres activités	(1)	-
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(220)	90

(i) Les quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence comprennent les pertes de ces sociétés ainsi que des dépréciations constatées sur les titres mises en équivalence pour 25 millions d'euros.

(ii) Au 31 décembre 2019, ce montant intègre la quote-part de résultat mise en équivalence de SDA et Relay@ADP jusqu'au 1er avril 2019 et la plus-value constatée dans le cadre de la cession des 50% des titres de SDA et Relay@ADP.



4.9.2 Tests de dépréciation des titres mis en équivalence

Un test de dépréciation des participations mises en équivalence est effectué lorsque le Groupe identifie un ou plusieurs indices de perte de valeur susceptibles d'avoir un impact sur les flux de trésorerie futurs estimés résultant de ces participations. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable de la participation devient inférieure à sa valeur comptable.

La valeur recouvrable des participations mises en équivalence est estimée en actualisant soit la quote-part groupe des flux de trésorerie après service de dette, soit les dividendes versés au coût des fonds propres. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des 3 derniers mois pour le taux sans risque et la prime de marché.

La valeur comptable retenue pour le test de dépréciation correspond au coût d'acquisition augmenté de la quote-part résultat mis en équivalence, ainsi que des intérêts capitalisés des prêts actionnaires le cas échéant.

La crise sanitaire du Covid-19 a des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement à l'arrêt depuis mars. Cette chute subite du trafic a des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux des participations mises en équivalence.

Ces éléments sont constitutifs d'indices de perte de valeur pour les concessions aéroportuaires du Groupe, et justifient donc que le Groupe, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ses actifs prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date, ait effectué une large revue des trajectoires financières de ses principales participations mises en équivalences telles que GMR Airports Ltd, TAV Antalya, Nuevo Pudahuel et Royal Schiphol Group.

Les taux d'actualisation, et notamment le coût des fonds propres, sont en augmentation depuis le 31 décembre 2019. La crise sanitaire de l'année a en effet eu des incidences notables sur la prime de marché, et les betas des sociétés du secteur aéroportuaire, tous deux à la hausse. Cette augmentation des taux d'actualisation a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

Les pertes de valeur des prêts accordés aux sociétés consolidées par mise en équivalence sont mentionnées (cf. note 9.5.3).

Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur des scénarios de reprise de trafic dans lesquels les niveaux de 2019 devraient être atteints entre 2023 et 2024 en fonction des caractéristiques de chacune des participations et s'appuyant sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions sauf en cas de prorogation de concession en cours de négociation et considérée comme hautement probable. Ils tiennent compte de la prorogation de deux ans de la concession d'Antalya accordée en février 2021.

Il ressort de ces tests la nécessité de déprécier des titres mis en équivalence pour un montant total de 25 millions d'euros au 31 Décembre 2020.

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de +/-100 points de base a un impact sur le montant de dépréciation précité de l'ordre de -275 millions d'euros / +28 millions d'euros.

Par ailleurs, une analyse de sensibilité au niveau de trafic indique qu'un décalage d'un an du retour du niveau de

trafic 2019 pour les principales concessions aéroportuaires à l'international mises en équivalence conduirait à une dépréciation complémentaire de l'ordre de 169 millions d'euros.

En outre, les créances et comptes courants sur les entreprises mise en équivalence ont fait l'objet de dépréciation pour 125 millions d'euros (cf. note 9.6).

Les principaux vecteurs de reprise du trafic pour les principales sociétés mises en équivalence sont les suivants:

- ◆ Pour les aéroports de Delhi et d'Hyderabad (qui représentent la majeure partie du trafic de GMR Airports Ltd) :
 - un marché domestique important, résilient en 2020 ;
 - un trafic à majorité affinitaire (trafic qui permet à des voyageurs de rendre visite à ses proches) pour lequel la reprise devrait être la plus rapide suite à la crise (retour au niveau de 2019 attendu dès 2022) ;
 - la présence de compagnies aériennes solides, tant sur le marché domestique que



pour l'international permettant de sécuriser à minima 70% de l'offre pré-crise à court terme ;

◆ Pour l'aéroport d'Antalya :

- au global, la part importante de passagers touristique et affinitaires, pour lesquels la propension à voyager est estimée comme plus importante dans la phase de reprise, en comparaison avec un trafic de type affaires ;
- un mix trafic comprenant une part significative de passagers domestiques, susceptible de retrouver plus rapidement les niveaux pré-crise lors de la phase de reprise ;

- un trafic international comprenant des segments origine/destination qui ont été résiliés au plus fort de la crise sanitaire ;

◆ Pour l'aéroport de Santiago du Chili :

- un marché domestique important, dont la reprise sera d'autant plus rapide compte tenu de la géographie du Chili et des besoins de déplacements longue distance ne pouvant être effectués qu'en avion ;
- le développement du trafic low cost à Santiago au cours des 5 dernières années, particulièrement sur le marché domestique et régional

4.9.3 Détail des montants au bilan

Les montants relatifs aux participations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
International et développements aéroportuaires	1 902	975
Commerces et services	-	3
Immobilier	31	30
Autres activités	10	11
Total entreprises mises en équivalence	1 943	1 019

Les écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à :

- ◆ 380 millions d'euros au titre du secteur International et développements aéroportuaires, dont 235 millions d'euros concernant GMR Airports Ltd (écart d'acquisition provisoire de 21 milliards de roupies), 120 millions d'euros concernant Schiphol, 22 millions d'euros au titre de TAV Antalya et 4 millions d'euros au titre de TGS ;
- ◆ 3 millions d'euros au titre du secteur Autres activités.

4.9.4 Évolution des valeurs nettes

L'évolution des valeurs nettes est la suivante entre l'ouverture et la clôture de l'exercice :

	Montants nets au 01/01/2020	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Souscription de capital	Variation des réserves de conversion	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués*	Montants nets au 31/12/2020
(en millions d'euros)								
International et développements aéroportuaires	975	(214)	1 249	17	(135)	12	(2)	1 902
Commerces et services	3	(5)	-	2	-	-	-	-
Immobilier	30	-	-	-	-	1	-	31
Autres activités	11	(1)	-	-	-	-	-	10
Total entreprises mises en équivalence	1 019	(220)	1 249	19	(135)	13	(2)	1 943

* Y compris remontée des résultats des sociétés immobilières fiscalement transparentes



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Les créances et comptes courants nets de dépréciations sur les entreprises mises en équivalence sont détaillés en note 9.4.2.

4.9.5 Informations financières résumées

Les agrégats financiers du groupe GMR Airports Ltd, de Schiphol et de TAV Antalya présentés ci-dessous ont été établis conformément aux IFRS telles qu'adoptées par l'Europe et homogénéisés des normes Groupe. A noter que les comptes de GMR Airports Ltd présentés sont les comptes intermédiaires au 31 décembre 2020 établis sur la base de comptes audités au 30 septembre 2020 et ajustés des opérations sur le dernier trimestre 2020 (cf. note 1.1)

	GMR Airports Ltd		Schiphol		TAV Antalya	
	Au	Au	Au	Au	Au	Au
(en millions d'euros)	31/12/2020	31/03/2020	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Immobilisations incorporelles	407	158	149	136	327	408
Immobilisations corporelles	968	1 148	6 271	5 655	50	62
Participations dans les entreprises mises en équivalence	286	328	1 080	1 133	-	-
Autres actifs financiers non courants	914	1 065	174	214	2	2
Actifs d'impôt différé	43	41	24	69	35	29
Actifs non courants	2 618	2 740	7 698	7 207	414	501
Stocks	10	11			1	2
Clients et comptes rattachés	29	37	663	169	4	13
Autres créances et charges constatées d'avance	467	796	136	14	39	109
Trésorerie et équivalents de trésorerie	181	309	755	155	57	16
Actifs courants	687	1 153	1 554	338	101	140
Actifs détenus en vue de la vente		7			-	-
Total des actifs	3 305	3 900	9 252	7 545	515	641

	GMR Airports Ltd		Schiphol		TAV Antalya	
	Au	Au	Au	Au	Au	Au
(en millions d'euros)	31/12/2020	31/03/2020	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Capitaux propres - part du Groupe	358	419	3 774	4 121	(27)	30
Participations ne donnant pas le contrôle	166	227	50	55	-	-
Total des capitaux propres	524	646	3 824	4 176	(27)	30
Emprunts et dettes financières à long terme	2 029	2 024	4 405	2 676	75	103
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	4	3	95	55	2	2
Autres passifs non courants	364	410	154	103	375	456
Passifs non courants	2 397	2 437	4 654	2 834	452	561
Autres passifs courants	322	807	331	527	7	15
Emprunts et dettes financières à court terme	62	5	443	9	83	35
Passifs courants	384	812	774	536	90	50
Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente		5	-		-	-
Total des capitaux propres et passifs	3 305	3 900	9 252	7 545	515	641



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

	GMR Airports		Schiphol		TAV Antalya	
(en millions d'euros)	2020	31/03/2020	2020	2019	2020	2019
Produit des activités ordinaires	206	682	691	1 613	108	391
Résultat opérationnel	(45)	242	(513)	390	(25)	237
Résultat financier	(134)	(179)	(94)	(84)	(38)	(42)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	-	19	(101)	102	-	-
Résultat avant impôt	(179)	82	(708)	408	(63)	195
Impôts sur les résultats	26	(14)	150	(73)	6	(45)
Résultat net	(153)	68	(558)	335	(57)	150
Résultat net part du Groupe	(111)	36	(553)	328	(57)	150
Résultat net part des intérêts minoritaires	(42)	32	(5)	7	-	-
Résultat global total pour la période	(121)	65	(580)	329	(57)	150



NOTE 5 Effectifs et avantages au personnel

Le Groupe offre des avantages tels que les indemnités de fin de carrière à ses salariés en activité, et une participation financière à une couverture santé pour certains de ses retraités. Ces principaux régimes sont présentés ci-dessous. Les modalités d'évaluation et de comptabilisation de ces engagements dépendent de leur qualification telle que définie par la norme IAS 19 applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 « Les avantages au personnel ».

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à cotisations définies

Les régimes à cotisations définies sont ceux pour lesquels l'engagement du Groupe se limite uniquement au versement de cotisations. Les cotisations versées constituent des charges de l'exercice.

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies comportent un engagement pour le Groupe sur un montant ou un niveau de prestations définies. Cet engagement est provisionné sur la base d'une évaluation actuarielle.

La méthode d'évaluation utilisée est la méthode des unités de crédit projetées. Elle consiste à estimer le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures.

Les estimations sont réalisées au minimum une fois par an par un actuaire indépendant. Elles intègrent des hypothèses de mortalité, de rotation du personnel, et de projection de salaires. Le taux d'actualisation utilisé à la date de clôture est fondé sur les obligations émises par les entreprises de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celles des engagements du Groupe. Lorsque ces régimes sont financés par des fonds externes qui répondent à la définition d'actifs du régime, la provision est diminuée de la juste valeur des actifs de régime.

Les éléments d'évolution de la provision comprennent notamment :

- coûts des services rendus : ils sont présentés en résultat opérationnel avec les autres charges de personnel ;
- intérêts nets sur le passif net (net des actifs de régime), qui incluent la charge de désactualisation et le produit implicite du rendement des actifs ;
- réévaluations du passif net (de l'actif net) qui intègrent les écarts actuariels et l'écart entre le rendement réel des actifs de régime et le rendement estimé (inclus dans les intérêts nets) : elles sont constatées immédiatement et en totalité en autres éléments du résultat global, sans reclassement possible ultérieur en résultat.

En cas de modification, de réduction ou de liquidation de régime, l'effet est comptabilisé immédiatement et en totalité en résultat.

Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme comprennent des avantages tels que les médailles d'honneur de l'aéronautique et les primes versées concomitamment. Il s'agit des avantages dont le délai de règlement attendu est supérieur à douze mois suivant la clôture de l'exercice au cours duquel les bénéficiaires ont rendu les services correspondants. La méthode d'évaluation et de comptabilisation de l'engagement est identique à celle utilisée pour les régimes à prestations définies à l'exception des écarts actuariels qui sont comptabilisés immédiatement en résultat, et non en autres éléments du résultat global (capitaux propres).

Les indemnités de cessation d'emploi

Les indemnités versées dans le cadre de plan de départ volontaire et fournies dans le cadre de la cessation d'emploi d'un membre du personnel sont comptabilisées en charges à la première des deux dates suivantes :

- date à laquelle le Groupe ne peut plus retirer son offre ; ou
- date à laquelle le Groupe comptabilise les coûts de restructuration liés, le cas échéant, prévoyant le versement de telles indemnités.

S'agissant d'éléments non récurrents, la charge est présentée au compte de résultat en autres produits et charges opérationnels. Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées dans la note 5.2.2.



5.1 Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	2020	2019
Salaires et traitements	(533)	(705)
dont Indemnité activité partielle	71	-
Charges sociales	(234)	(298)
Coût salarial immobilisé	47	77
Participation et intéressement	(5)	(40)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(8)	36
Total	(732)	(930)

Face à l'ampleur de la crise sanitaire liée au Covid-19, Aéroports de Paris SA et plusieurs de ses filiales ont eu recours à l'activité partielle* et ont bénéficié du dispositif de compensation financière proposé par le gouvernement français. Le montant de cette compensation financière s'élève à 31 Décembre 2020 à 71 millions d'euros.

* L'activité partielle est un outil de prévention des licenciements économiques qui permet de maintenir les salariés dans l'emploi afin de conserver des compétences, voire de les renforcer lorsque leur entreprise fait face à des difficultés économiques conjoncturelles.

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 47 millions d'euros (en baisse de 30 millions d'euros) représente

essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage. La diminution de ce poste est essentiellement due à revue des objectifs d'investissement suite à la résiliation du CRE 2016-2020.

La ligne Salaires et traitements ne tient plus compte du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE), supprimé depuis le 1er janvier 2019, mais comprend l'indemnité d'activité partielle dont le Groupe a eu recours suite à la baisse du trafic.

L'effectif moyen salarié s'établit comme suit:

	2020	2019
Effectif moyen salarié	24 447	26 122

Pour rappel sur l'année 2019 l'effectif moyen salarié tient compte:

- ♦ d'une exclusion de 618 salariés du 1er janvier au 7 avril 2019 concernant les effectifs de TAV Istanbul, son activité étant arrêtée.
- ♦ des effectifs de SDA et Relay@ADP suite à la prise de contrôle au 1er avril 2019. Si l'opération avait eu lieu le 1er janvier, l'effectif moyen du Groupe aurait été de 26 933.



5.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi et à long terme

5.2.1 Description des différents avantages

A. INDEMNITES DE FIN DE CARRIERE (« IFC »)

Le Groupe octroie en France une indemnité de départ aux salariés faisant valoir leur droit à la retraite à leur propre initiative. L'indemnité versée, alors conditionnée par l'achèvement de la carrière au sein du Groupe aux salariés en contrat de travail à durée indéterminée, est un capital en nombre de mois de salaire de référence dépendant de l'ancienneté Groupe à la date du départ en retraite.

Ce barème varie d'une société du Groupe à l'autre suivant les conventions collectives et/ou accords internes applicables. Cette indemnité ne peut être toutefois inférieure à l'indemnité légale de départ à la retraite en cas de départ à l'initiative du salarié en nombre de mois de rémunération moyenne brute :

- ◆ De 10 à 14 ans : 1/5 mois
- ◆ De 15 à 19 ans : 1 mois
- ◆ De 20 à 29 ans : 1,5 mois
- ◆ 30 ans et au-delà : 2 mois

Aéroports de Paris SA

Un accord interne octroie un nombre de mois de traitement de base suivant les années de service à la retraite :

- ◆ De 1 à 9 ans : 1 mois par année d'ancienneté
- ◆ De 10 à 19 ans : ½ mois par année d'ancienneté
- ◆ 20 ans et au-delà : ¼ mois par année d'ancienneté

ADP Ingénierie, ADP International, Sysdream

La convention collective applicable est celle des bureaux d'études techniques (« syntec ») : l'indemnité versée correspond, après 5 ans de service au sein de la société, à un cinquième de salaire de référence mensuel par année de service à la date du départ à la retraite.

B. AUTRES REGIMES

Au-delà des indemnités de fin de carrière, d'autres avantages octroyés par la société Aéroports de Paris SA font l'objet d'une estimation :

- ◆ Régime de couverture santé : la société participe au financement des cotisations relatives à deux contrats de mutuelle couvrant des populations fermées d'anciens salariés actuellement retraités. L'engagement social estimé inclut toute taxe supportée par la société, ainsi que toute augmentation future engendrée par la hausse des coûts médicaux.

HubOne

La convention collective applicable est celle des télécommunications : l'indemnité versée dépend du salaire de référence annuel et nombre d'années de service dans la société à la date du départ à la retraite :

- ◆ 10 à 19 ans : 1/5 du salaire annuel
- ◆ 20 à 29 ans : 2/5 du salaire annuel
- ◆ 30 ans et au-delà : 3/5 du salaire annuel

En cas de versement de cette indemnité de départ à la retraite à l'initiative du salarié, l'employeur supporte des charges patronales, applicables dès le premier euro. Ce coût supporté par les sociétés françaises du Groupe est pris en compte dans l'estimation des engagements sociaux relatifs aux régimes d'indemnités de fin de carrière.

TAV Airports et AIG

Sociétés de TAV Airports en Turquie : la législation du travail en vigueur octroie des indemnités forfaitaires pour les salariés rattachés à des entités opérant en Turquie. Un engagement social est mesuré lorsque ces indemnités sont versées aux salariés ayant au moins un an d'ancienneté, dans le cadre d'un départ à la retraite, un décès, et une fin de concession. Cette indemnité correspond à un mois de salaire de référence par année de service ; ce salaire est légalement plafonné.

Société AIG Jordanie en Jordanie : il s'agit d'une indemnité versée en cas de départ en retraite, décès ou départ de la société. Cette indemnité varie suivant deux sous-populations : l'une correspond à un mois de salaire de référence par année de service jusqu'à l'âge de 60 ans, l'autre par année de service à compter de l'âge de 60 ans. Des charges patronales supportées par l'employeur sont prises en compte dans l'estimation de l'engagement social.

- ◆ Régime de préretraite : ce régime consiste à verser un revenu de remplacement sur une période temporaire précédant le départ à la retraite des pompiers. Ce régime reste ouvert aux pompiers en activité, sous réserve de remplir l'ensemble de conditions du règlement de régime. Des charges sociales patronales et la taxe Fillon de 50% sont pris en compte dans l'estimation de l'engagement social.
- ◆ Deux régimes de retraite supplémentaires : il s'agit de régimes de rentes de retraite viagères versées à l'ensemble des salariés ainsi qu'aux seuls bénéficiaires du régime PARDA. La société dispose de contrats



d'assurance pour la prise en charge du paiement de ces rentes, et a organisé la fermeture de ces dispositifs aux nouveaux entrants à compter de juillet 2019, ainsi que la cristallisation des droits au 31 décembre 2019 conformément à l'ordonnance n°2019-697 du 3 juillet 2019. La taxe Fillon sur les primes versées sur le fonds collectif de l'assureur (24%) pour le régime concernant l'ensemble des salariés, et la

taxe sur les rentes versées par l'assureur (32 % pour les liquidations survenues à compter du 1er janvier 2013) pour le deuxième régime sont pris en compte dans l'estimation de l'engagement social.

- ♦ Un régime de médailles : la société octroie à ses salariés les médailles d'honneur du travail de l'aéronautique

5.3 Indemnités de cessation d'emploi

La crise de la Covid a entraîné des plans de départs dans principalement 3 entités du Groupe : Aéroports de Paris SA, ADP Ingénierie et SDA.

Ces plans ont un impact de 208 millions d'euros sur le résultat opérationnel avec une dépense totale estimée de 313 millions d'euros (dont 287 millions d'euros pour Aéroports de Paris SA) y compris une reprise de provisions des engagements sociaux pour 105 millions d'euros.

Concernant Aéroports de Paris SA, le 9 décembre 2020, les 3 organisations syndicales représentatives ont signé un accord de rupture conventionnelle collective basé sur le volontariat qui prévoit le départ de 1150 personnes au maximum dont 700 ne seront pas remplacées.

Aéroports de Paris SA s'engage à ce qu'aucun départ contraint pour motif économique n'ait lieu jusqu'au 1^{er} janvier 2022.

Quatre motifs de départs ont été autorisés :

- ♦ Les départs à la retraite immédiate pour le personnel ayant leurs droits de retraite à taux plein,
- ♦ Les départs dans le cadre d'un congé de fin de carrière d'une durée maximum de 4 ans,
- ♦ Les départs dans le cadre de la création ou la reprise d'une entreprise,
- ♦ Les départs dans le cadre de la recherche d'un nouvel emploi.

L'estimation du coût de ce plan tient compte du nombre probable de départs dans chaque catégorie suivant les souhaits déjà exprimés. La période de postulation étant encore ouverte, la répartition définitive est susceptible d'évoluer.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

5.3.1 Détail des engagements au titre des différents avantages

La variation, la décomposition et la réconciliation des engagements se détaillent comme suit:

	Avantages postérieurs à l'emploi, autres avantages long terme et indemnités de cessation d'emploi							
(en millions d'euros)	IFC	Retraites supplé-mentaires	PARDA	Couverture santé	Indemnités pour cessation d'emploi	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31/12/2020	Total au 31/12/2019
Provision en début de période	408	52	16	47	-	2	525	493
Charge / (Produit) comptable sur la période (hors réduction d'effectifs)	18	4	5	-	-	(1)	26	(7)
Charge / (Produit) comptable sur la période Réduction d'effectifs **	(87)	(17)	(1)	-	313	-	208	-
(Gains) / Pertes actuariels reconnus en OCI *	7	1	(1)	2	-	-	9	68
Cotisations employeur	-	(2)	-	-	-	-	(2)	(3)
Prestations payées directement par l'employeur	(9)	(1)	-	(3)	-	-	(13)	(27)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	3
Gains / (Perte) dus au taux de change	(5)	-	-	-	-	-	(5)	(2)
Provision / (Actif) à reconnaître en fin de période	332	37	19	46	313	1	748	525
Engagement à l'ouverture	408	52	16	47	-	2	525	493
Coût des services rendus	26	2	4	-	-	-	32	28
Coût d'intérêt sur l'engagement	5	-	-	-	-	-	5	9
(Gains) / Pertes actuariels	7	1	(1)	2	-	-	9	68
Prestations versées par les actifs de couverture	-	(2)	-	-	-	-	(2)	(3)
Prestations versées directement par l'employeur	(9)	(1)	-	(3)	-	-	(13)	(27)
Coût des services passés - Modification de régime	-	2	1	-	-	-	3	(40)
Coût des services passés - Réduction d'effectifs **	(87)	(17)	(1)	-	313	-	208	-
Autre coût des services passés - Réduction d'effectifs	(13)	-	-	-	-	(1)	(14)	(4)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	3
Gains / (Perte) dus au taux de change	(5)	-	-	-	-	-	(5)	(2)
Engagement à la clôture	332	37	19	46	313	1	748	525

*Le total des pertes actuarielles générées sur l'engagement au cours de l'année 2020 s'explique en grande partie par la diminution du taux d'actualisation couplée d'une légère hausse de l'inflation long terme en France; compensées partiellement par les gains suite aux variations de ces deux mêmes hypothèses en Turquie. Par ailleurs, les écarts d'expérience observés cette année (mises à jour des données) sont neutralisés par les effets des changements des hypothèses démographiques.

** cf. note 10



Les flux expliquant la variation de la provision sont les suivants :

(en millions d'euros)	Dette actuarielle	Juste valeur des actifs de couverture	Dette actuarielle nette
Au 01/01/2019	493	-	493
Droits acquis au cours de l'exercice	28	-	28
Effet de l'actualisation	9	-	9
Ecart actuariels de la période	68	-	68
Réductions / Transferts de régimes	(44)	-	(44)
Variation de périmètre	3	-	3
Flux de trésorerie :		-	
Paievements aux bénéficiaires	(27)	2	(25)
Cotisations versées	(3)	(2)	(5)
Autres variations	(2)	-	(2)
Au 31/12/2019	525	-	525
Droits acquis au cours de l'exercice	32	-	32
Effet de l'actualisation	5	-	5
Ecart actuariels de la période	9	-	9
Réductions / Transferts de régimes	(11)	-	(11)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	208	-	208
Flux de trésorerie :		-	
Paievements aux bénéficiaires	(13)	-	(13)
Cotisations versées	(2)	-	(2)
Autres variations	(5)	-	(5)
Au 31/12/2020	748	-	748

5.3.2 Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues concernent les engagements de retraite hors plans de départs et sont les suivantes :

Au 31/12/2020	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,50%	13,00%	5,90%
Taux d'inflation	1,80%	9,00%	2,50%
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,80% - 3,35%	10,00%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,55%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

Au 31/12/2019	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,70%	11,70%	5,60%
Taux d'inflation	1,60%	8,20%	2,50%
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,60% - 3,40%	9,20%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,50%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Pour les taux utilisés en France :

Le taux utilisé pour l'actualisation de l'engagement est représentatif du taux de rendement des obligations en euros de première catégorie d'une maturité comparable à la durée des engagements mesurés (durée moyenne de 12,0 ans).

Les hypothèses de mortalité utilisées sont celles définies par :

- ♦ les tables de mortalité hommes/femmes INSEE prospective 2007-2060 sur la période d'activité des bénéficiaires ; et
- ♦ les tables générationnelles hommes/femmes TGH05 / TGF05 sur la phase de rentes.

Le tableau ci-après présente la sensibilité des engagements de retraite et autres avantages hors plans de départs aux principales hypothèses actuarielles :

	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2020	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2020
<i>(en millions d'euros)</i>				
Dérive des coûts médicaux	-1,00%	(5)	1,00%	5
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50%	24	0,50%	(22)
Taux de mortalité	- 1 an	4	+ 1 an	(4)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50%	(17)	0,50%	18

	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2019	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2019
<i>(en millions d'euros)</i>				
Dérive des coûts médicaux	-1,00%	(5)	1,00%	5
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50%	30	0,50%	(27)
Taux de mortalité	- 1 an	4	+ 1 an	(4)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50%	(21)	0,50%	23



5.4 Provisions pour engagements sociaux au bilan

Les provisions pour engagements sociaux ont évolué comme suit au passif du bilan :

(en millions d'euros)	2020	2019
Provisions au 1er janvier	525	493
Augmentations	362	108
Dotations d'exploitation	35	28
Dotations financières	5	9
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	313	-
Reconnaissance de pertes actuarielles nettes	9	68
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	3
Diminutions	(139)	(76)
Provisions utilisées	(17)	(30)
Réduction de régimes	(115)	(44)
Autres variations	(7)	(2)
Provisions au 31 décembre	748	525
Part non courante	644	511
Part courante	104	14

5.4.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le Groupe estime devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies en 2020 ne présente pas de caractère significatif.



NOTE 6 Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement

6.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

- les droits d'opérer les aéroports en concession (cf. note 6.1.1) ;
- les écarts d'acquisition comptabilisés lors d'un regroupement d'entreprises conformément aux principes exposés dans la note 3.1 ;
- les brevets et licences ;
- les relations contractuelles ;
- les logiciels informatiques ;
- les servitudes de passage.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises sont évaluées à la juste valeur à la date de prise de contrôle. Celles acquises ou produites en dehors d'un regroupement d'entreprises sont évaluées initialement au coût conformément à la norme IAS 38, Immobilisations incorporelles.

Les immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire ou selon le trafic estimé, en fonction des durées d'utilisation estimées :

Logiciels	4 à 10 ans
Brevets et licences	4 à 10 ans
Droits d'opérer les aéroports en concession*	Durée de la concession et du trafic
Servitude de passage	15 ans

*cf. note 6.1.1



Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Ecarts d'acquisition *	Droit d'opérer les aéroports en concession **	Logiciels	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	209	3 071	393	317	28	4 018
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(333)	(288)	(74)	-	(714)
Valeur nette au 01/01/2020	190	2 738	105	243	28	3 304
Investissements	-	60	20	-	6	86
Amortissements	-	(44)	(34)	(40)	-	(118)
Dépréciations net de reprise	(44)	(239)	-	(77)	(2)	(362)
Variations de périmètre	2	-	-	-	-	2
Ecarts de conversion	(1)	(122)	-	-	-	(123)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	4	6	(2)	(2)	6
Valeur nette au 31/12/2020	147	2 397	97	124	30	2 795
Valeur brute	206	2 970	414	314	30	3 934
Cumul des amortissements et dépréciations	(59)	(573)	(317)	(190)	-	(1 139)

* cf. note 6.1.2

** cf. note 6.1.1

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations incorporelles.

6.1.1 Droit d'opérer les aéroports en concession

Selon les dispositions de l'interprétation IFRIC 12 "Accords de concessions de services", le concessionnaire exerce une double activité, au titre desquelles le chiffre d'affaires est comptabilisé conformément à la norme IFRS 15 :

- Une activité de constructeur au titre de ses obligations de conception, de construction et de financement des nouvelles infrastructures qu'il remet au concédant : le chiffre d'affaires est comptabilisé à l'avancement;
- Une activité d'exploitation et de maintenance des ouvrages concédés.

En contrepartie de ces activités, le concessionnaire reçoit une rémunération :

- **Soit de la part des usagers - modèle de l'actif incorporel** : Le Groupe comptabilise une immobilisation incorporelle résultant d'un contrat de concession de services dans la mesure où il reçoit un droit (une licence) de facturer les usagers du service public. Dans ce modèle, le droit à percevoir une rémunération est comptabilisé au bilan en immobilisation incorporelle et évalué à sa juste valeur lors de la comptabilisation initiale. Ce droit correspond à la juste valeur de l'ouvrage concédé. À la suite de la comptabilisation initiale, l'actif incorporel est évalué au coût diminué de l'amortissement et des pertes de valeur cumulés. La durée d'utilité estimée d'une immobilisation incorporelle dans un accord de concession de services est la période à partir de laquelle le Groupe peut facturer aux usagers l'utilisation de l'infrastructure jusqu'à la fin de la période de concession.
- **Soit de la part du concédant - modèle de la créance financière** : Le Groupe dispose d'un droit contractuel inconditionnel à recevoir des paiements de la part du concédant, indépendamment de la fréquentation de l'aéroport par les usagers. Dans ce modèle, les prestations du concessionnaire donnent lieu à la constatation d'une créance financière à l'actif de son bilan portant intérêt. Au bilan, ces créances financières sont classées dans la catégorie des « Autres actifs financiers » et sont initialement comptabilisées pour un montant correspondant à leur juste valeur. Par la suite, les créances sont comptabilisées au coût amorti et recouvrées en fonction des loyers



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

perçus du concédant. Le produit calculé sur la base du taux d'intérêt effectif est comptabilisé en produits opérationnels. Ce modèle concerne uniquement la concession d'Ankara Esenboga Airport (cf. note 4.2).

Les dates de fin de contrat des droits d'opérer les aéroports se détaillent comme suit :

	Izmir Adnan Menderes International Airport	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Milas-Bodrum Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine	Turquie	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034*	Février 2027 et Août 2027	Mai 2047	Août 2030	Décembre 2037*	Novembre 2032

* 2 ans d'extension obtenues en février 2021

Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 2 970 millions d'euros au 31 Décembre 2020 (2 397 millions d'euros en valeur nette dont une dépréciation de 239 millions d'euros sur l'exercice 2020), ils concernent principalement les concessions de Queen Alia International Airport, d'Izmir Adnan Menderes International Airport, de Tbilisi et Batumi International Airport, de Monastir et Enfidha International Airport, de Skopje et Ohrid International Airport et de Milas-Bodrum Airport. Les principales caractéristiques de ces concessions sont les suivantes :

- ♦ La loi tarifaire est définie dans les contrats de concession et l'augmentation des tarifs est sujette à validation du concédant ;
- ♦ Les usagers et les compagnies aériennes sont à l'origine de la rémunération des contrats ;
- ♦ Aucune subvention ou garantie du concédant n'est prévue dans les contrats ;
- ♦ Les infrastructures sont rendues au concédant en fin de concession sans indemnité.

En 2020, un avenant a été signé entre TAV Macédoine et le gouvernement de la République de Macédoine du Nord concernant l'exonération des loyers des paiements de concession de 2020 et 2021 et l'approbation d'un calendrier d'investissement à entreprendre par TAV Macédoine. En outre, le Gouvernement de la République de Macédoine du Nord a prolongé de 104 jours la période de concession de l'aéroport international de Skopje et de 107 jours pour l'aéroport St. Paul Apostle d'Ohrid. La construction du nouvel aéroport de fret à Shtip a également été annulée dans l'amendement signé. En 2020, les investissements relatifs à ces opérations ont été comptabilisés à hauteur de 46 millions d'euros.

Les contrats de concessions et BOT (BOT : Build, Operate and Transfer = Construire, Exploiter et Transférer) opérés par le

Groupe et relatifs à ces concessions regroupent les activités suivantes :

- ♦ **L'exploitation des terminaux** qui comprend les services aux passagers, la mise à disposition des passerelles, des comptoirs d'enregistrement et la gestion des voies de circulation et des aires de stationnement des aéronefs. Des redevances sont facturées à chaque compagnie aérienne sur la base du nombre de passagers qui utilisent les infrastructures, du nombre d'aéronefs utilisant les passerelles et les pistes et sur le nombre de comptoirs d'enregistrement utilisés par les compagnies aériennes.
- ♦ **L'activité Duty free** – le Groupe a le droit de gérer les opérations de Duty free dans les terminaux que les sociétés du Groupe exploitent. Les ventes de Duty free sont disponibles pour les passagers à l'arrivée et au départ. Cette activité est sous-traitée à une joint-venture du Groupe (ATU) ou à des sociétés externes en échange de la facturation d'une redevance basée sur le chiffre d'affaires des boutiques.
- ♦ **Services de restauration et hôteliers** – le Groupe a le droit d'opérer les services de restauration pour les passagers ou le personnel dans les terminaux que les sociétés du Groupe exploitent. Le Groupe sous-traite certains de ces services à des sociétés externes en échange de la facturation d'une redevance basée sur le chiffre d'affaires.
- ♦ **Immobilier en aérogare** – En tant que bailleur, le Groupe loue des espaces dans les terminaux, principalement des bureaux aux compagnies aériennes et aux banques.
- ♦ **Assistance en escale** – le Groupe a le droit d'effectuer toutes les opérations d'assistance en escale pour les vols intérieurs et internationaux conformément à la licence délivrée par l'aviation civile (assistance passagers, opérations en pistes, rampe d'accès, cargo...).



- ◆ **Autres activités opérées par le Groupe dans le cadre de ces concessions** : sécurité au sein des terminaux domestiques, parkings et services de bus, développement de logiciels et systèmes informatiques, salons, services de taxi aux compagnies...

Les principales caractéristiques du contrat de concession de l'aéroport Queen Alia International Airport exploité par AIG sont les suivantes :

- ◆ La régulation tarifaire applicable au concessionnaire, prévoyant le niveau des redevances aéroportuaires et autres tarifs, est inscrite dans le contrat de concession (Rehabilitation, Expansion and Operation Agreement). Les tarifs aéronautiques ne peuvent être augmentés que de l'inflation, avec les conditions d'ajustement prévues par le contrat de concession ;
- ◆ Les usagers et les compagnies aériennes sont à l'origine de la rémunération des contrats ;
- ◆ Des subventions ont été accordées par le concédant dans le cadre de mesures

d'accélération liées au contrat de construction. Aucune garantie du concédant n'est prévue dans les contrats ;

- ◆ Les infrastructures sont rendues au concédant en fin de concession sans indemnité.

S'agissant du contrat de concession signé entre TAV Esenboğa et la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) et dont la date de fin est en mai 2023, le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 31 Décembre 2020, la part courante de cette créance financière s'élève à 23 millions d'euros et la part non courante s'élève à 42 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

Il convient de noter que dans le contexte de baisse de trafic liée à la crise sanitaire actuelle, les amortissements des droits d'opérer les aéroports, calculés sur les prévisions de trafic, ont significativement baissé sur l'année 2020 par rapport à 2019 sur la même période. Toutefois, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les droits d'opérer et des pertes de valeur ont été comptabilisées au 31 Décembre 2020 (cf. note 6.4).

6.1.2 Ecarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition représentent les avantages économiques futurs résultant d'actifs acquis lors du regroupement d'entreprises qui ne sont pas identifiables individuellement et comptabilisés séparément.

Au 31 Décembre 2020, les écarts d'acquisition s'élèvent à 147 millions d'euros, en baisse de 43 millions d'euros suite à une dépréciation sur le segment international et développements aéroportuaires (voir note 6.4).

6.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles identifiables acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises sont évaluées à la juste valeur à la date du regroupement. Les immobilisations corporelles acquises ou produites en dehors d'un regroupement d'entreprises sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur.

Lorsque l'actif est produit par le Groupe pour lui-même, le coût comprend uniquement la main-d'œuvre directe.

Les dépenses ultérieures viennent augmenter la valeur de l'actif lorsqu'il est probable que ces dépenses génèrent des avantages économiques futurs et que le coût peut être mesuré de manière fiable. Les coûts d'entretien courant sont comptabilisés en charges au moment où ils sont encourus.

Les coûts d'emprunt sont capitalisés au titre des actifs éligibles en application de la norme IAS 23. Pendant les périodes au cours desquelles le Groupe interrompt le développement des actifs éligibles, l'incorporation des coûts d'emprunts est suspendue.

Le Groupe détient en tant que preneur des contrats de location relatifs à des biens immobiliers et des véhicules entrant dans le cadre de la norme IFRS 16 "Contrats de location". Les actifs liés au droit d'utilisation sont classés en immobilisations corporelles (cf. note 6.2.1).



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Les immobilisations corporelles amortissables, acquises en pleine propriété ou prises en location, sont amorties selon le mode linéaire en fonction des durées d'utilisation prévues :

Aérogares et parcs souterrains	30 à 60 ans
Bâtiments hors aérogares	20 à 50 ans
Agencements / aménagements des bâtiments aérogares et hors aérogares	10 à 20 ans
Aménagements des terrains	20 ans
Aires de manœuvre et de trafic, ponts, tunnels, voiries	10 à 50 ans
Installations / matériels nécessaires à la manutention des bagages	10 à 20 ans
Passerelles	20 à 25 ans
Installations / matériels de sécurité et de sûreté	5 à 20 ans
Matériel informatique	5 ans

La valeur résiduelle et la durée d'utilité de ces actifs amortissables sont revues et le cas échéant, ajustées à la fin de chaque période comptable, pour que celles-ci reflètent les durées d'utilisation prévues.

Lorsqu'il est hautement probable que la valeur d'un actif ou d'un groupe d'actifs soit recouvrée par sa vente plutôt que par son utilisation, l'actif ou le groupe d'actifs est reclassé sur une ligne distincte du bilan, Actifs destinés à être cédés. L'actif ou le groupe d'actifs est alors évalué au montant le plus faible de sa juste valeur nette de frais de cession et sa valeur comptable et n'est plus amorti. Lors de la cession éventuelle d'un actif ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation, l'actif est décomptabilisé. Le gain ou la perte résultant de la cession d'un actif est calculé sur la base de la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable et est constaté au sein du résultat opérationnel en "Autres produits et charges opérationnels".



Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>							
Valeur brute	75	12 095	652	106	490	1 315	14 733
Cumul des amortissements et dépréciations	(18)	(6 083)	(428)	(11)	(263)	-	(6 803)
Valeur nette au 01/01/2020	57	6 012	224	95	227	1 315	7 930
Investissements	-	289	25	35	17	383	749
Cessions et mises hors service	-	-	(9)	(2)	(1)	-	(12)
Amortissements	(1)	(441)	(46)	(16)	(34)	-	(538)
Dépréciations net de reprise	-	(16)	(2)	-	(1)	(55)	(74)
Ecart de conversion	-	(4)	(3)	(2)	(5)	(2)	(16)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	(1)	38	3	14	3	(12)	45
Valeur nette au 31/12/2020	55	5 878	192	124	206	1 629	8 084
Valeur brute	74	12 343	639	149	500	1 669	15 374
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(6 465)	(447)	(25)	(294)	(40)	(7 290)

* cf. note 6.2.1

Pour l'année 2020, ces investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ la refonte des commerces et de l'ambiance du hall L du terminal 2E à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la création d'une liaison piétonne entre Orly 3 (bâtiment de jonction) et Orly 4 ;
- ◆ la création d'une salle d'embarquement au large au Terminal 2E à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la création de nouvelles lignes électriques 400 Hz au Terminal 3 à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la création d'une dépose minute à Orly 1 ;
- ◆ la création d'un nouveau centre informatique à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ la rénovation de la voie W1 et des postes avion F04/F30 à Paris-Orly ;

- ◆ l'achat de dégivreuses à Paris-Orly.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 749 millions d'euro sur l'année 2020 en diminution de 34,6 % par rapport à 2019.

Cette baisse est principalement due au report de certains projets capacitaires ainsi qu'aux périodes d'interruption des travaux pendant le confinement

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 31 Décembre 2020 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 11 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 2,04%. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation.

6.2.1 Contrats de location IFRS 16, le Groupe comme preneur

Le Groupe applique la norme IFRS 16 "Contrats de location". Cette norme impose pour chaque contrat de location où le Groupe est preneur hors quelques exceptions, la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation pour les contrats de location antérieurement classés en tant que contrats de location simple en application d'IAS 17 en contrepartie d'une dette de location équivalente à la valeur actualisée des paiements restants du contrat. Le Groupe actualise la dette de



location des contrats au taux d'emprunt marginal en tenant compte la durée résiduelle des contrats à la date de première application de la norme.

Le Groupe évalue si un contrat est un contrat de location selon la nouvelle norme IFRS 16 à la date d'entrée en vigueur dudit contrat. Cette évaluation requiert l'exercice du jugement pour apprécier si le contrat porte sur un actif spécifique, obtient la quasi-totalité des avantages économiques liés à l'utilisation de l'actif et a la capacité de contrôler l'utilisation de cet actif.

Les contrats conclus par le Groupe entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement des locations immobilières et des véhicules.

Conformément aux dispositions de la norme, le Groupe a choisi de recourir aux deux simplifications pratiques offertes par la norme à savoir ne pas appliquer les dispositions de la norme aux contrats de location dont :

- l'actif sous-jacent est de faible valeur ; le Groupe a retenu comme seuil pour cette catégorie une valeur à neuf de 5 000 euros ;
- la durée initiale du contrat est inférieure ou égale à 12 mois.

Les actifs liés au droit d'utilisation sont inclus au poste immobilisations corporelles et la dette de location figure au poste Emprunts et dettes financières à court terme pour la partie inférieure à un an, et Emprunts et dettes financières à long terme pour la partie supérieure à un an (cf. note 9.4.1). Les charges d'intérêts sur les obligations locatives sont présentées dans le résultat financier en note 9.3.



Les actifs liés au droit d'utilisation se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques*	Autres	Total
Valeur brute	49	49	8	-	106
Cumul des amortissements et dépréciations	(3)	(5)	(3)	-	(11)
Valeur nette au 01/01/2020	46	44	5	-	95
Investissements	5	27	2	1	35
Cessions et mises hors service	(2)	-	-	-	(2)
Amortissements et dépréciations	(4)	(10)	(2)	-	(16)
Ecart de conversion	-	(2)	-	-	(2)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	14	-	-	14
Valeur nette au 31/12/2020	45	73	5	1	124
Valeur brute	52	86	10	1	149
Cumul des amortissements et dépréciations	(7)	(13)	(5)	-	(25)

* Incluant les véhicules

6.3 Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers (terrain, bâtiment, ensemble immobilier ou partie de l'un de ces éléments) détenus (en pleine propriété ou grâce à un contrat de location financement) pour être loués à des tiers et/ou dans la perspective d'un gain en capital.

Par opposition, les immeubles occupés par le Groupe ADP pour ses besoins propres (sièges sociaux, bâtiments administratifs ou bâtiments d'exploitation) ne sont pas des immeubles de placement mais des immeubles d'exploitation figurant au bilan sous le poste Immobilisations corporelles.

Les immeubles vacants n'ayant pas vocation à être utilisés par le Groupe ADP pour ses besoins propres, sont assimilés à des immeubles de placement. Ceux-ci sont essentiellement détenus par Aéroports de Paris SA.

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement pour leur moitié ou plus de leur surface sont retenus dans leur intégralité.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie allant de 20 à 50 ans.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement 2020, s'est basée sur une valeur appréciée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour la totalité de sa valeur totale (hors réserves foncières).

- La totalité des bâtiments non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris SA a été expertisée sur les plateformes de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget.
- Les terrains donnés en location ont été valorisés sur la base d'une approche combinée reposant sur des valorisations externes (méthode par comparable) et par la méthode des cash-flow.
- Les projets de développement (porté par ADP en tant qu'aménageur et/ou investisseur) sont valorisés dès lors qu'une promesse de Bail à Construction est signée sous condition suspensive. Une prime de risque est appliquée afin de prendre en compte une décote essentiellement avant l'obtention du permis de construire et pendant le délai de



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

recours. Dans le cas des bâtiments, le bien est valorisé comme livré et loué, puis tous les coûts restants à supporter (travaux résiduels, commercialisation, franchises) sont soustraits de cette valeur. La même approche est adoptée pour les terrains.

- Les réserves foncières se composent des terrains non bâtis et non loués à des tiers sur l'ensemble de l'emprise foncière hors aérogare sur les trois plateformes parisiennes et les Aéroports d'Aviation Générale. Leur valorisation a été réalisée en interne et résulte d'une différenciation des parcelles par destination selon cinq catégories selon leur délai de mutabilité (réserves immédiatement disponibles, disponibles sous contraintes aéronautiques, sous réserve d'évolution de PLU, mutables à court terme après démolition/dépollution sous contraintes commerciale et technique. Elle résulte du produit de leur valeur de marché théorique au mètre carré par la surface en mètres carrés disponible ou d'études capacitaires lorsqu'elles existent, auquel est appliquée une décote de 15% correspondant au risque réglementaire et environnemental susceptible d'impacter la valeur du patrimoine foncier d'Aéroports de Paris SA. Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital de la société Aéroports de Paris SA majoré d'une prime de risque afin de prendre en compte le coût de portage des terrains avant leur exploitation.
- Les contrats de location que le Groupe opère en tant que bailleur sont analysés au regard de la norme IFRS 16 "Contrats de location" afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location financement, en analysant séparément les composantes bâtis et terrains. Dans le cadre de contrats de location financement, l'actif cédé est alors sorti du bilan et une créance financière est enregistrée pour la valeur actuelle des loyers fixes à recevoir ; le résultat de cession de l'actif est constaté en résultat opérationnel courant.

6.3.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>				
Valeur brute	119	695	44	858
Cumul des amortissements et dépréciations	(60)	(288)	-	(348)
Valeur nette au 01/01/2020	59	407	44	510
Investissements et variation des avances et acomptes	-	8	45	53
Amortissements et dépréciations	(2)	(22)	-	(24)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	(13)	(24)	(37)
Valeur nette au 31/12/2020	57	380	65	502
Valeur brute	119	660	65	844
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(280)	-	(342)



6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

Il ressort des valorisations externes les principaux rendements immédiats de l'immobilier de placement présentés ci-dessous :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019	Taux de rendement immédiat
Bâtiments			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle et Orly	317	392	4,1% - 10,0%
Cargo Paris-Charles de Gaulle et Orly	258	227	4,9% - 12,1%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	95	92	9,2% - 13,2%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	105	64	5,2% - 6,4%
Hangars/fret Paris-Orly	72	72	9,6% - 10,5%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	137	137	4,0% - 13,0%
Paris-Le Bourget	132	132	5,9% - 11,0%
Total des bâtiments loués aux externes	1 116	1 116	
Terrains loués			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle	84	73	6,1% - 8,8%
Cargo Paris-Charles de Gaulle	556	555	5,1% - 9,1%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	61	59	8,1% - 9,8%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	287	292	3,2% - 8,7%
Hangars/fret Paris-Orly	109	98	6,0% - 10,7%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	153	149	6,0% - 10,7%
Paris-Le Bourget et AAG	140	134	5,8% - 7,0%
Total des terrains loués aux externes	1 390	1 360	
Total des réserves foncières	311	409	
Total des immeubles de placement	2 817	2 885	

L'année 2020 a été principalement marquée par la chute du trafic aérien lié à la crise sanitaire provoquée par la pandémie du Covid-19. La chute du trafic lié à la fermeture des frontières a entraîné la fermeture des aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle pour plusieurs de ses terminaux affectant les différents acteurs présents sur les plateformes avec une dépendance plus ou moins forte au secteur de l'aérien (cf. note 2.1).

La juste valeur des immeubles de placement, s'élève à 2 817 millions d'euros au 31 décembre 2020 comparé à 2 885 millions d'euros au 31 décembre 2019, soit une baisse de près de 2,4%.

A périmètre constant et hors projets, la valeur des immeubles de placement diminue de 4%.

BÂTIMENTS ET TERRAINS LOUÉS

Le taux de couverture des expertises externes pour la valorisation des bâtiments et des terrains loués aux tiers couvre 100% de leur valeur hors réserves foncières. L'année 2020 a été marquée par la mise en œuvre d'un nouveau marché d'expertise qui a désigné un groupement d'experts immobiliers indépendants composé des cabinets suivants :

- Cushman & Wakefield Valuation & Advisory ;
- CBRE Valuation ;

- Mazars.

Les experts immobiliers utilisent pour leurs évaluations (i) des données confidentielles communiquées par le Groupe (comme les états locatifs) et (ii) des hypothèses appropriées dont les principales concernent les taux d'actualisation ou de capitalisation, les valeurs locatives de marché et les avantages particuliers aux locataires.

La juste valeur des bâtiments en pleine propriété et non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris, s'élève à 1 116 millions d'euros stable par rapport à 2019. Cette valeur s'explique principalement par l'avancement des projets en cours sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle avec la construction de l'hôtel Courtyard & Residence Inn by Marriott dans le quartier Roissypole ouest et de l'enseigne easyHotel au sud du centre commercial Aéroville, la livraison de la gare de fret Station Cargo 4 en fin d'année et la construction en cours du Hub DHL au sein de la zone Fret premier front. Hors projets et livraison, la valeur des bâtiments décroît de l'ordre de 4% en raison notamment de la prise en compte d'une majoration des taux de 25 points, des hausses de la vacance structurelle et du vide immédiat sur les actifs les plus soumis à risque locatif comme les bureaux ou encore les hôtels subissant de plein fouet les impacts de la crise sanitaire et de la chute du trafic aérien et enfin de la bascule de certains



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

immeubles en exploitation en raison de leur occupation par le Groupe ADP pour ses besoins propres.

La valeur des bâtiments se maintient sur la plateforme de Paris-Orly et s'explique par des intégrations dans le périmètre des immeubles de placement d'actifs avec de la vacance ayant pour vocation d'être louée à des tiers. Hors cet effet, la valeur des bâtis baisse de 3,10% en raison d'une activité fret plus touchée que sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle compte tenu de la fermeture complète de l'aérogare d'avril à juin 2020, de la moindre résilience à la crise des plus petits acteurs du fret présents sur la plateforme et des hangars de maintenance avions impactés par des pertes locatives.

La valeur des bâtiments de Paris-Le Bourget est stable avec la valorisation par les experts des bâtiments des Aéroports d'aviation générales pour 15 millions d'euros en 2020 compensé par la sortie du périmètre des immeubles de placement de l'entrepôt de stockage et d'entreposage des œuvres d'arts livré courant du premier trimestre 2020.

La juste valeur des terrains loués s'élève à 1 390 millions d'euros au 31 décembre 2020, soit une croissance de près de 2,0%. Cette progression s'explique par une hausse de l'ordre de 19 millions d'euros sur la plateforme de Paris-Orly avec la prise en compte d'une baisse des taux sur les zones logistiques et une hausse mécanique avec la livraison de l'immeuble Belaïa qui compensent largement la baisse des zones hôtelières de l'ordre de 2% à 4% comparé à 2019. La valeur des terrains sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle est stable et s'explique par une exposition moindre au risque marché en raison des durées d'engagement plus longues et malgré la baisse sur les classes d'actifs hôtels pour près de 2 millions d'euros.

RESERVES FONCIERES

La valeur des réserves foncières diminue de près de 98 millions d'euros pour s'établir à 311 millions d'euros. Les principales composantes de leur évolution se détaillent de la façon suivante :

- ◆ Les surfaces à vocation immobilière s'élèvent à 407 hectares et diminuent de 7,5% notamment par des effets périmètres avec des sorties de parcelles destinées à des usages aéronautiques, de la compensation au titre de la biodiversité et des écarts techniques qui impactent négativement leur valeur à hauteur de 32 millions d'euros.

- ◆ Certaines parcelles, sous l'effet d'une connaissance plus fine des droits à construire grâce à la réalisation d'études capacitaires, essentiellement sur les Zones Orly Industrie, RoissyPole hôtels, Cœur d'Orly et Mitry Compans, et des abandons ou réorientations de projets, voient leur valeur diminuer de 35 millions d'euros. Ces réorientations stratégiques s'expliquent notamment par une substitution de certaines destinations réservées à de l'activité hôtelière fortement impactée par la crise sanitaire au profit du secteur de l'activité moins exposée.
- ◆ L'avancement de projets initiés en 2019 compensé par la livraison de projets courant 2020 conduit à la baisse de la valeur des réserves de l'ordre de 37 millions d'euros. Il s'agit notamment des parcelles destinées à recevoir le projet d'un nouveau Hub pour DHL, du futur hôtel au sud du centre commercial Aéroville et de l'hôtel en cours de construction de l'enseigne Courtyard & Residence Inn by Marriott implanté au cœur du quartier RoissyPole Ouest. Les livraisons de projets intervenus courant 2020 impactent à la baisse les réserves pour une valeur de 30 millions d'euros. Il s'agit pour la part terrain de l'immeuble de bureaux Belaïa au sein de Cœur d'Orly, de l'entrepôt de stockage et d'entreposage d'œuvres d'Art Heka LBG et de la gare de fret Station Cargo 4 sur la plateforme de Paris Charles-de-Gaulle qui sortent quant à eux des réserves.

HYPOTHESES DE VALORISATION ET ANALYSE DE SENSIBILITES

Compte tenu du peu de données publiques disponibles, de la complexité des évaluations d'actifs immobiliers et du fait que les experts immobiliers utilisent pour leurs évaluations (i) les états locatifs confidentiels du Groupe, (ii) des données non observables publiquement comme les hypothèses de taux de croissance de loyers, ou les taux de capitalisation ; le Groupe a considéré la classification en niveau 3 de ses actifs comme la mieux adaptée.

Une variation combinée de +25 à +75 points de base des taux d'actualisation et du taux de rendement à la revente, appliquée sur l'ensemble du portefeuille des immeubles de placement, ferait diminuer de 66 millions d'euros (soit -2,6%) à 230 millions d'euros (soit -9,2%) la valeur du patrimoine hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières).

6.3.3 Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports exploités par Groupe ADP, un pourcentage d'au moins 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur vénale à cette date des immeubles situés

dans l'enceinte de cet aéroport qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles à la date où ils lui ont été attribués, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires soit versé à l'Etat.



6.4 Pertes de valeur des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement

Les immobilisations incorporelles, corporelles et les immeubles de placement font l'objet de tests de perte de valeur lorsque des indices de dépréciation surviennent.

Niveau du test de dépréciation – Dès lors que la valeur recouvrable d'un actif incorporel ou d'un écart d'acquisition pris individuellement ne peut être déterminée, le Groupe détermine la valeur recouvrable de l'unité génératrice de trésorerie (ou le groupe d'unités génératrices de trésorerie) à laquelle l'actif appartient. Ainsi, par exemple, pour les droits d'opérer un aéroport, l'unité génératrice de trésorerie testée correspond aux actifs et passifs de la concession consolidée en intégration globale. Concernant les actifs parisiens, composés des trois plateformes Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ces derniers constituent une seule unité génératrice de trésorerie dans la mesure où il existe une interdépendance des flux entre les activités exercées au sein des trois aéroports parisiens.

Fréquence du test de dépréciation - Pour les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie et les écarts d'acquisition, un test est réalisé sur les actifs de l'UGT au minimum une fois par an et à chaque fois qu'un indice de perte de valeur apparaît. S'agissant des terrains, par nature non amortissables, ils sont testés pour dépréciation s'il existe un indice de perte de valeur. S'agissant des immobilisations incorporelles et corporelles amortissables, un test de dépréciation est effectué lorsque le Groupe identifie un ou plusieurs indices de perte de valeur de l'actif de l'UGT. Tel est le cas lorsque des changements importants ayant un effet négatif sur l'entité sont survenus au cours de la période, ou devraient survenir dans un proche avenir. Les critères retenus pour apprécier les indices de perte de valeur peuvent être notamment une performance inférieure aux prévisions, une diminution du trafic, une évolution significative des données de marché ou de l'environnement réglementaire ou une obsolescence ou dégradation matérielle non prévue dans le plan d'amortissement.

Estimation et comptabilisation de la perte de valeur - Dans le cas où le montant recouvrable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie est inférieur à la valeur nette comptable, une perte de valeur est comptabilisée pour la différence entre ces deux montants.

La valeur recouvrable est estimée en actualisant les flux de trésorerie attendus avant service de dette au coût moyen pondéré du capital. Pour la détermination des flux de trésorerie, le Groupe revoit les trajectoires financières en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des 3 derniers mois pour le taux sans risque et la prime de marché.

La valeur comptable correspond à l'actif net en vision consolidée, après allocation du prix d'acquisition.

La comptabilisation d'une perte de valeur relative aux immobilisations amortissables corporelles ou incorporelles entraîne une révision de la base amortissable et éventuellement du plan d'amortissement des immobilisations concernées. Celles-ci peuvent être reprises ultérieurement si la valeur recouvrable redevient plus élevée que la valeur nette comptable. La valeur de l'actif après reprise de la perte de valeur est plafonnée à la valeur comptable qui aurait été déterminée nette des amortissements si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours des exercices antérieurs. En revanche, les pertes de valeur relatives aux écarts d'acquisition sont irréversibles.

La crise sanitaire du Covid-19 a des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement à l'arrêt depuis mars. Cette chute subite du trafic a des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux. Depuis le début de cette crise sanitaire de nombreuses infrastructures du Groupe ADP ont été fermées, qu'il s'agisse de terminaux, voire d'aéroports dans leur intégralité (voir note 2.1).

Ces éléments sont constitutifs d'indices de perte de valeur et justifient donc que le Groupe, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ses actifs prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date, ait conduit en fin d'année 2020 des tests de dépréciation sur l'ensemble

de ses principales concessions aéroportuaires et activités de services, ainsi que sur ses actifs parisiens.

Le Groupe a ainsi effectué une large revue des trajectoires financières :

- ◆ en France, sur les actifs corporels et incorporels identifiés du segment Commerces et services ainsi que sur les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes ;
- ◆ mais également à l'étranger sur la plupart des concessions aéroportuaires contrôlées par le Groupe (concessions opérées par TAV Airports et par AIG) et sur les filiales de service turques, dont Havas.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

La chute du trafic aérien liée à la crise sanitaire du Covid-19 et l'augmentation des taux d'actualisation, du fait des incidences notables de la crise sanitaire sur la prime de marché et les betas des sociétés du secteur aéroportuaire, Les pertes de valeur et reprises s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	(44)	(12)
Pertes de valeur sur autres actifs incorporels	(318)	-
Pertes de valeur sur actifs corporels	(74)	-
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	(436)	(12)

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
International et développements aéroportuaires	(297)	-
Activités aéronautiques	(55)	-
Commerces et services	(80)	-
Immobilier	(4)	-
Autres activités	-	(12)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	(436)	(12)

Segment International et développement aéroportuaire

Dans le contexte actuel, le Groupe peut être amené à conduire des négociations avec les concédants et les prêteurs des projets. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions sauf en cas de prorogation de concession en cours de négociation et considérée comme négociation hautement probable.

Des tests de dépréciations ont été effectués en fin d'année 2020 sur les principales concessions aéroportuaires et activités de services. Pour les concessions d'Ankara, Izmir, Bodrum et Gazipasa, ces tests tiennent compte de la prorogation de deux ans obtenue en février 2021.

Ces tests sont basés sur des hypothèses de retour du niveau de trafic 2019 à partir de 2023, établies selon les concessions en fonction de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux, et s'appuyant sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées. Il est à noter que concernant la Géorgie, Eurocontrol prévoit un retour du niveau de trafic 2019 en 2022, soit un an d'avance par rapport à l'hypothèse de reprise retenue. Par ailleurs, s'agissant de l'Arabie Saoudite, les prévisions IATA en date du mois d'octobre 2020 prévoient un retour du niveau de trafic 2019 en 2024 pour la zone Afrique & Moyen-Orient, soit un an de retard par rapport à l'hypothèse de reprise retenue, l'Arabie Saoudite étant considérée comme plus dynamique par rapport au reste de la zone précitée du point de vue du trafic passagers.

Les tests effectués ont mis en évidence la nécessité de déprécier l'écart d'acquisition et les autres actifs incorporels pour un montant respectivement de 43 millions d'euros et 252 millions d'euros.

tous deux à la hausse, ont un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une variation de +/-100 points de base sur le taux d'actualisation des principales concessions aéroportuaires à l'international a un impact total sur les montants de dépréciation précités à hauteur de -57 millions d'euros / +51 millions d'euros.

Par ailleurs, une analyse de sensibilité au niveau de trafic indique qu'un décalage d'un an du retour du niveau de trafic 2019 pour les principales concessions aéroportuaires à l'international conduirait à une dépréciation complémentaire de l'ordre de 89 millions d'euros.

Les principaux vecteurs de reprise du trafic pour les principales sociétés testées sont les suivants :

- ◆ Pour les aéroports turcs opérés par TAV Airports (Ankara, Izmir, Bodrum, Gazipasa) :
 - la part importante de passagers domestiques dans le mix trafic avec, malgré un arrêt des opérations entre fin mars 2020 et fin mai 2020, un trafic domestique qui a retrouvé au cours de l'été 2020 sur le périmètre turc de TAV un niveau proche de 70% de celui de la période équivalente 2019 ;
 - une part importante de trafic de/vers l'Union Européenne, avec une reprise du trafic européen envisagée en 2021, sous l'effet d'une coordination sanitaire efficace mise en place pour l'été 2021 et au-delà, permettant de réduire le risque pour les voyageurs et réduire les restrictions de déplacement ;



- pour le trafic international, la part importante de passagers loisirs et affinitaires, pour lesquels la reprise devrait être plus rapide que les passagers affaires ;
- la présence de plusieurs compagnies basées ayant réussi à adapter leur structure de coûts à la crise ;
- ◆ Pour les aéroports tunisiens opérés par TAV Airports (Monastir, Enfidha) :
 - une part importante de trafic de/vers l'Europe de l'ouest, les perspectives de reprise du trafic étant ainsi directement liées à l'amélioration de la situation sanitaire au sein de l'Union européenne et au Royaume-Uni ;
 - le potentiel de développement du trafic saisonnier vers l'Europe de l'Est ;
 - le rapport qualité/prix des séjours touristiques en Tunisie ;
- ◆ Pour l'aéroport d'Amman en Jordanie :
 - une part substantielle de trafic affinitaire dans le mix global, les perspectives de reprise du segment affinitaire étant les plus optimistes dans la phase post-crise, en comparaison avec le trafic loisirs et affaires ;
 - les perspectives de reprise du trafic de/vers l'Europe, facilitée par le déploiement des campagnes de vaccination à l'échelle de l'Union Européenne et la mise en place de protocoles sanitaires coordonnés ;
 - les perspectives de reprise du reste du trafic international, très largement liées à la reprise du

trafic dans la zone Moyen-Orient et Afrique du Nord, représentant plus de 60% du trafic historique de l'aéroport ;

- la présence d'acteurs low-cost de référence, tels que Ryanair.

S'agissant du sous-groupe TAV Airports, l'écart d'acquisition constaté lors de l'acquisition de TAV Airports Holding dont la valeur au 31 décembre 2020 s'élève à 125 millions d'euros a été testé via la méthode de la somme des parties. Dans ce cadre, chaque unité génératrice du groupe (UGT) est testée individuellement, et la somme des survaleurs constatées entre la valeur recouvrable de chaque UGT et sa valeur comptable est comparée à la valeur de l'écart d'acquisition.

Au 31 décembre 2020, aucune dépréciation n'a été constatée sur l'écart d'acquisition de TAV Airports Holding. Les analyses de sensibilité montrent qu'une augmentation de 100 points de base des taux d'actualisation n'entraînerait pas de perte de valeur sur cet écart d'acquisition.

Enfin, l'analyse de la valeur recouvrable du sous-groupe TAV Airports, basée sur la méthode de la somme des parties, fait ressortir une juste valeur supérieure à la capitalisation boursière de TAV, qui se situe aux alentours d'un milliard d'euros. Le cours de bourse de TAV est très impacté par la crise sanitaire actuelle ; il ne reflète pas les efforts mis en œuvre pour retrouver les niveaux de rentabilité pré-crise au plus vite mais surtout ne reflète pas les synergies fortes d'un groupe intégré présent sur toute la chaîne de valeur aéroportuaire. La valeur des sociétés de service de TAV notamment ne semble pas justement reflétée dans la valorisation boursière de TAV Airports

SDA et Relay@ADP (Commerces et services)

Les tests de dépréciation effectués sur les principales sociétés du segment Commerces et services ont mis en évidence la nécessité de déprécier l'actif incorporel de la société Relay@ADP pour 25 millions d'euros. L'actif incorporel devait initialement être amorti jusqu'en 2022.

S'agissant de SDA, il ressort du test réalisé la nécessité de déprécier l'actif incorporel de la société pour un total de 41 millions d'euros. Les tests précités reposent sur la durée des contrats existants.

Plateformes parisiennes

Un test de dépréciation a également été réalisé sur les actifs des plateformes parisiennes et démontre que la valeur recouvrable reste supérieure à la valeur comptable, sur la base d'un taux de croissance à long terme de 2%, en ligne avec celui retenu par les analystes pour valoriser le Groupe ADP, et une marge d'EBITDA sur chiffre d'affaires en ligne avec les niveaux constatés à la fin des années 2010. En conséquence aucune dépréciation n'a été constatée sur ces actifs. Une augmentation du taux d'actualisation de 100 points de base engendrerait une dépréciation de l'ordre de 270 millions d'euros. Néanmoins, la décision du Groupe d'arrêter des travaux sur les plateformes parisiennes a conduit à des dépréciations et des mises au rebut d'immobilisations identifiées pour un total de 71 millions d'euros.



NOTE 7 Capitaux propres et résultat par action

7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
<i>(en millions d'euros)</i>								
Situation au 31/12/2020	297	543	(3)	3 164	(349)	3 652	561	4 213

7.1.1 Capital

Le capital d'Aéroports de Paris SA s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'année 2020.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542 747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

7.1.2 Actions propres

Les titres auto-détenus par le Groupe sont comptabilisés en déduction des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les éventuels profits ou pertes liés à l'achat, la vente ou l'annulation de titres auto-détenus sont comptabilisés directement en capitaux propres sans affecter le résultat.

Dans le cadre de son contrat de liquidité et conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 12 mai 2020, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 47 795 actions et à la vente de 31 595 actions.

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était nul au 31 décembre 2019 est de 16 200 au 31 Décembre 2020 au titre de ce contrat.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

L'évolution des autres éléments de capitaux propres est la suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	Situation au 01/01/2019	Résultat global - 2019	Situation au 31/12/2019	Situation au 01/01/2020	Résultat global - 2020	Situation au 31/12/2020
Ecarts de conversion	2	(10)	(8)	(8)	(170)	(178)
Ecarts actuariels*	(95)	(47)	(142)	(142)	(5)	(147)
Réserve de juste valeur	7	(6)	1	1	(25)	(24)
Total	(86)	(63)	(149)	(149)	(200)	(349)

* Pertes cumulées au titre des écarts actuariels nets d'impôt différé

Les écarts de conversion correspondent principalement aux différences de change provenant des titres GMR Airports Limited.



7.1.4 Réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA

Les réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA se présentent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	1 981	1 554
Résultat de la période	(1 316)	497
Total	1 534	2 920

7.1.5 Dividendes versés

Les dividendes versés se sont élevés à 69 millions d'euros au titre de l'exercice 2019, correspondant à environ 19% du dividende, soit l'acompte sur dividende initialement prévu, de 0,70 euros par action, conformément à la IVe résolution de l'AGO du 12 mai 2020.

7.1.6 Dividendes proposés et non versés

Il avait été proposé à l'Assemblée Générale du Groupe ADP statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2019 de verser un dividende unitaire de 3,70 euros par action soit un montant total de 366 millions d'euros sur la base du nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2019.

Le conseil d'administration du Groupe ADP a décidé, compte tenu des circonstances exceptionnelles et à la demande de l'Etat, exprimée dans une lettre du 30 mars

2020, de verser un dividende total de 69 millions d'euros au titre de l'exercice 2019. Ce montant correspond à l'acompte sur dividende en numéraire qui a été versé le 10 décembre 2019, soit un montant par action de 0,70 euro. Le solde du dividende au titre de l'exercice 2019 n'a pas été versé, seul l'acompte de 0,70 € du dividende au titre de l'exercice 2019 est acquis.

7.1.7 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	2020	2019
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 946 002	98 954 765
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(1 169)	588
Résultat de base par action (en euros)	(11,81)	5,95
Résultat dilué par action (en euros)	(11,81)	5,95
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(1 166)	563
Résultat de base par action (en euros)	(11,78)	5,69
Résultat dilué par action (en euros)	(11,78)	5,69
Dont activités non poursuivies		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions d'euros)	(3)	26
Résultat de base par action (en euros)	(0,03)	0,26
Résultat dilué par action (en euros)	(0,03)	0,26



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

Le nombre moyen pondéré d'actions correspond au nombre d'actions composant le capital de la société mère, minoré

des actions propres détenues en moyenne au cours de la période, soit 14 600 au 31 Décembre 2020 et 5 837 au 31 décembre 2019.

Il n'existe aucun instrument de capitaux propres à effet dilutif.

7.2 Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires se décomposent de la manière suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>		Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Intérêts minoritaires			
TAV Airports		628	848
Airport International Groupe (AIG)		(41)	75
Média Aéroport de Paris		7	7
SDA		(32)	27
Relay@ADP		(1)	18
Total		561	975



NOTE 8 Autres provisions et autres passifs non courants**8.1 Autres provisions**

Les autres provisions constituées par le Groupe ADP concernent essentiellement des litiges commerciaux et sociaux, ainsi que des risques pays et environnementaux. Une provision est constatée dès lors qu'il existe un passif dont l'échéance ou le montant est incertain. Elle est comptabilisée si les trois conditions suivantes sont satisfaites :

- le Groupe a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'un événement passé ;
- il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation ;
- le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	Litiges	Autres provisions	2020	Litiges	Autres provisions	2019
Provisions au 1er janvier	11	41	52	14	41	55
Augmentations	17	37	54	1	22	23
Dotations et autres augmentations	17	37	54	1	14	15
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-	-	-	8	8
Diminutions	(1)	(2)	(3)	(4)	(22)	(26)
Provisions utilisées	(1)	(1)	(2)	(1)	(12)	(13)
Provisions devenues sans objet	-	(1)	(1)	(3)	(10)	(13)
Provisions au 31 décembre	27	76	103	11	41	52
Dont						
Part non courante	27	70	97	11	36	47
Part courante	-	6	6	-	5	5

Les provisions pour litiges concernent divers litiges fournisseurs, des litiges sociaux et des litiges commerciaux.

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs et des engagements du

Groupe pour combler la situation financière nette négative de participations mises en équivalence.

Les informations relatives aux passifs éventuels sont décrites en note 16.

8.2 Autres passifs non courants

Les éléments présentés en autres passifs non courants comprennent :

- Les subventions d'investissement. En application de l'option offerte par la norme IAS 20, elles sont comptabilisées au passif et sont reprises au résultat au même rythme que les amortissements des immobilisations afférentes ;
- Les dettes liées aux loyers de concessions exploitées par TAV Airports ;
- Les revenus des contrats client comptabilisés en produits constatés d'avance ;
- La dette liée aux options de vente accordée aux intérêts minoritaires.

En application de la norme IAS 32, cette dette est évaluée initialement sur la base de la valeur actuelle du prix d'exercice de l'option de vente. La contrepartie de cette dette est une diminution de la valeur comptable des intérêts minoritaires.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

L'écart entre la valeur actuelle du prix d'exercice et cette valeur comptable est comptabilisée dans les capitaux propres part Groupe en autres réserves.

Les autres passifs non courants se décomposent ainsi à la clôture de la période :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Loyers de concessions exigibles > 1 an	647	643
Subventions d'investissement	51	54
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	27	22
Produits constatés d'avance	70	77
Autres	2	2
Total	797	798

Les dettes liées aux loyers de concessions concernent principalement les concessions de TAV Milas Bodrum et TAV Ege dont les loyers de concession sont fixes tels que définis dans les contrats de concessions et ont été reconnus en contrepartie du droit d'exploiter les aéroports en concession (cf. note 6.1.1). Au 31 Décembre 2020, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 278 millions d'euros pour Milas Bodrum et 257 millions d'euros pour Ege (vs 291 millions d'euros pour Milas Bodrum et 273 millions pour Ege au 31 décembre 2019).

La dette liée à l'option de vente des minoritaires concerne Ville Aéroportuaire Immobilier 1 dont la levée d'option est fin 2023.

Les produits constatés d'avance à plus d'un an concernent principalement Aéroports de Paris SA et comprennent des revenus locatifs différés liés :

- ♦ A la location à Air France du terminal T2G, soit 16 millions d'euros au 31 Décembre 2020 (19 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;
- ♦ Au bail à construction SCI Aéroville, soit 27 millions d'euros au 31 Décembre 2020 (28 millions d'euros au 31 décembre 2019).



NOTE 9 Informations relatives à la gestion des risques financiers

9.1 Gestion du risque financier

9.1.1 Introduction

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

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

Les risques principaux attachés aux actifs et passifs financiers du Groupe sont :

- ◆ le risque de crédit ;
- ◆ le risque de liquidité ;
- ◆ le risque de marché.

Cette note présente des informations sur l'exposition du Groupe à chacun des risques ci-dessus, ses objectifs, sa politique et ses procédures de mesure et de gestion des risques, ainsi que sa gestion du capital. Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés.

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

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

Clients et autres débiteurs

La politique du Groupe est de mettre sous surveillance juridique et de vérifier la santé financière de tous ses clients (nouveaux ou non). À l'exception des contrats signés avec l'État et les filiales détenues à 100 %, les baux passés entre le Groupe et ses clients comportent des clauses de garantie (chèque de dépôt, caution bancaire, garantie bancaire à première demande, etc.). Les soldes clients font l'objet d'un suivi permanent. Par conséquent, le Groupe estime que le risque de crédit est peu significatif compte tenu des garanties reçues et du dispositif de suivi du poste client.

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. Environ 18 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client Air France.

Les éléments quantitatifs concernant les créances commerciales ainsi que l'antériorité des créances courantes sont précisés en note 4.4.

Conformément à la norme IFRS 9, le Groupe détermine un niveau de dépréciation de ses créances clients en fonction des pertes de crédit attendues. Compte tenu de la crise financière sur le secteur aérien sur 2020, le Groupe considère que le modèle de dépréciation appliqué sur 2019 s'appuyant sur les taux des pertes passées par typologie des clients ne reflète plus la probabilité de défaut des clients. Les principes de détermination de la dépréciation des créances clients retenus par le Groupe au titre de 2020 est décrite en note 2.2.

Placements et instruments dérivés

Concernant d'une part le risque de crédit relatif aux actifs financiers du Groupe tels que trésorerie, équivalents de trésorerie, actifs financiers disponibles à la vente et certains instruments dérivés, Aéroports de Paris SA place ses excédents de trésorerie au travers de fonds monétaires à valeur liquidative variable court terme et standard (VNAV). Le risque de contrepartie lié à ces placements est considéré par le Groupe comme marginal. Concernant d'autre part le risque de crédit sur les fonds liquides, le Groupe estime que ce risque est limité puisque les contreparties sont des banques affichant des notes de crédit élevées. Enfin, pour les instruments dérivés, l'exposition du Groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers concernés qui sont, pour l'essentiel, des institutions financières de premier rang. L'exposition maximale est égale à la valeur comptable de ces instruments. Le Groupe estime que le risque est limité.

Garanties

Il existe des garanties accordées par le Groupe au titre de la bonne exécution de ses contrats internationaux. En particulier, ADP International et TAV Airports ont accordé des engagements (nantissement d'actions, gage sur créances et nantissement de compte bancaires) dans le



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

cadre d'emprunts bancaires contractés en vue de financer la construction et l'exploitation de certaines concessions (cf. note 15).

9.1.2 Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité/risque. Les analyses de sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées à la note 9.5.3.

9.2 Gestion du capital

Le Gearing est passé de 90% au 31 Décembre 2019 à 178% au 31 Décembre 2020. La hausse du Gearing s'explique par la diminution des capitaux propres sur la période et par l'augmentation de l'endettement net, dû à l'émission

d'emprunts sur la période qui ont servi à financer notamment la prise de participation de 49% du Groupe GMR Airports Ltd ainsi que la variation du BFR.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA est passé de 3,04 fin 31 Décembre 2019 à 44,55 au 31 Décembre 2020. La hausse du ratio s'explique par l'augmentation de l'endettement financier net sur la période et par la baisse de l'EBITDA.

Durant l'exercice, le Groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

Occasionnellement, le Groupe achète ses propres actions sur le marché pour animer la liquidité des titres. Le rythme de ces achats dépend des cours sur le marché.

Le conseil d'administration veille au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions ordinaires.

A ce jour, les membres du personnel détiennent 1,81 % des actions ordinaires.

Ni la société, ni ses filiales ne sont soumises, en vertu de règles extérieures, à des exigences spécifiques.

9.3 Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts à payer sur les emprunts calculés en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, les intérêts sur les placements, les intérêts sur les passifs sociaux résultant des régimes à prestations définies, les profits et pertes de change sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat. A ce titre, il comprend le résultat réalisé et latent au titre des instruments dérivés de change et de taux portés par le Groupe ADP qu'ils soient ou non documentés en comptabilité de couverture. Le résultat financier intègre également la désactualisation des dettes sur loyers de concessions et les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence.

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2020 et 2019 :

	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2020
<i>(en millions d'euros)</i>			
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(242)	(242)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(5)	(5)
Résultat des dérivés de taux	11	(14)	(3)
Coût de l'endettement financier brut	11	(261)	(250)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	6	(6)	-
Coût de l'endettement financier net	17	(267)	(250)
Produits de participations non consolidées	15	-	15
Gains et pertes nets de change	110	(143)	(33)
Dépréciations et provisions	-	(130)	(130)
Autres	49	(41)	8
Autres produits et charges financiers	174	(314)	(140)
Charges financières nettes	191	(581)	(390)



	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2019
<i>(en millions d'euros)</i>			
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(206)	(206)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(5)	(5)
Résultat des dérivés de taux	37	(14)	23
Coût de l'endettement financier brut	37	(225)	(188)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	9	(2)	7
Coût de l'endettement financier net	46	(227)	(181)
Produits de participations non consolidées	20	-	20
Gains et pertes nets de change	32	(33)	(1)
Dépréciations et provisions	-	(9)	(9)
Autres	1	(36)	(35)
Autres produits et charges financiers	53	(78)	(25)
Charges financières nettes	99	(305)	(206)

Les gains et pertes par catégories d'instruments financiers se présentent ainsi :

	2020	2019
<i>(en millions d'euros)</i>		
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(256)	(188)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(242)	(206)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(5)	(5)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(8)	(5)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	2	23
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	(3)	5
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	-	7
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	-	7
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	6	13
Dividendes reçus	7	13
Plus (moins-values) de cessions	(1)	-
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	(135)	(29)
Gains et pertes nets de change	(26)	(1)
Autres profits / charges nets	16	(28)
Dotations nettes de reprise	(125)	-
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(5)	(9)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(5)	(9)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	(390)	(206)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	(2)	(24)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	(2)	(24)



9.4 Dettes financières

Les emprunts et autres passifs porteurs d'intérêts sont initialement enregistrés pour leur juste valeur qui correspond au montant reçu, diminué des coûts de transaction directement attribuables aux emprunts concernés comme les primes et frais d'émission. Ces emprunts sont ensuite comptabilisés selon la méthode du coût amorti en utilisant le taux d'intérêt effectif de l'emprunt.

Le taux effectif correspond au taux qui permet d'obtenir la valeur comptable d'un emprunt à l'origine en actualisant ses flux futurs estimés.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

9.4.1 Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2019	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	8 594	8 193	401	5 167	4 669	498
Emprunts bancaires (i)	1 784	842	942	1 758	1 081	677
Obligations locatives	111	98	13	82	73	9
Autres emprunts et dettes assimilées	243	178	65	245	188	57
Intérêts courus non échus	175	-	175	119	-	119
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 907	9 311	1 596	7 371	6 011	1 360
Instruments financiers dérivés passif	61	59	2	68	66	2
Total emprunts et dettes financières	10 968	9 370	1 598	7 439	6 077	1 362

(i) La part courante des emprunts bancaires intègre pour 568 millions d'euros des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les ratios bancaires des conventions de financement (TAV Tunisia et AIG). Dans le cas d'AIG, un dialogue est maintenu avec les prêteurs et les deux parties s'efforcent de trouver une solution consensuelle. S'agissant de la Tunisie, des modalités de restructuration ont été trouvées et restent à acter.



La variation des emprunts et dettes financières au 31 Décembre 2020 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2019	Augmentation/souscription*	Remboursement*	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variation de périmètre	Autres variations	Au 31/12/2020
Emprunts obligataires	5 167	3 935	(500)	3 435	(14)	-	8	1	(3)	8 594
Emprunts bancaires	1 758	391	(355)	36	-	(30)	-	-	20	1 784
Autres emprunts et dettes assimilées	245	39	(29)	10	-	(16)	-	1	3	243
Total dettes long terme	7 170	4 365	(884)	3 481	(14)	(46)	8	2	20	10 621
Obligations locatives	82	-	(15)	(15)	-	(3)	-	-	47	111
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	7 252	4 365	(899)	3 466	(14)	(49)	8	2	67	10 732
Intérêts courus non échus	119	-	-	-	59	(3)	-	-	-	175
Instruments financiers dérivés passif	68	-	-	-	-	(2)	(10)	-	5	61
Total emprunts et dettes financières	7 439	4 365	(899)	3 466	45	(54)	(2)	2	72	10 968

*Les augmentations/souscriptions et remboursements d'emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus sont présentés dans le tableau des flux de trésorerie consolidés respectivement en "Encaissements provenant des emprunts à long terme" et "Remboursement des emprunts à long terme"

9.4.2 Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le Groupe ADP correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, la dette liée à l'option de vente des minoritaires, diminués des instruments dérivés actif, de la trésorerie et équivalents de trésorerie et des liquidités soumises à restriction.

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2019	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	10 968	9 370	1 598	7 439	6 077	1 362
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	27	27	-	36	22	14



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Endettement financier brut	10 995	9 397	1 598	7 475	6 099	1 376
Instruments financiers dérivés actif	7	3	4	15	11	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie(i)	3 463	-	3 463	1 982	-	1 982
Liquidités soumises à restriction (ii)	41		41	86		86
Endettement financier net (iii)	7 484	9 394	(1 910)	5 392	6 088	(696)
Gearing (iii)	178%			90%		

(i) dont 44 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

(ii) Les liquidités soumises à restriction concernent principalement TAV Airports. Certaines filiales (TAV Esenboga, TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege et TAV Holding – "les emprunteurs") ont ouvert des comptes dits de "projet" ayant pour objectif de maintenir un niveau de réserve de trésorerie au service du remboursement de la dette projet ou d'éléments définis dans les accords avec les prêteurs (paiement des loyers aux DHMI, dépenses opérationnelles, impôts..).

(iii) La définition de l'endettement financier net a été revue, les créances et compte courants sur les entreprises mises en équivalence ne sont plus retenues dans le calcul.

L'endettement brut du Groupe ADP a augmenté de 3 520 millions d'euros sur l'année 2020. Cette augmentation s'explique principalement par :

- ◆ L'émission d'un premier emprunt obligataire par Aéroports de Paris SA pour un montant de 2,5 milliards d'euros en deux tranches : une première tranche de 1 milliard d'euros à échéance 2026 avec un taux annuel de 2,125 % et une seconde tranche de 1,5 milliard d'euros à échéance 2030 avec un taux annuel de 2,75 % ;
- ◆ L'émission d'un second emprunt obligataire par Aéroports de Paris SA pour un montant de 1,5 milliards d'euros en deux tranches : une première tranche de 750 millions d'euros à échéance 2029 avec un taux annuel de 1,00 % et une seconde tranche de 750 millions d'euros à échéance 2032 avec un taux annuel de 1,50 % ;
- ◆ L'émission d'un emprunt bancaire par le sous-Groupe TAV Airports via sa filiale TAV Istanbul d'une durée d'un an pour un montant de 175 millions d'euros ;

- ◆ Par ailleurs, TAV Tunisie a reçu une lettre de résiliation anticipée de la part des banques de couverture en 2015, ce qui a entraîné l'exigibilité d'un montant net à la résiliation de 41 millions d'euros (64 millions d'euros en 31 décembre 2019). La société a été informée par ses conseils juridiques qu'en vertu des Documents de Financement, les banques de couverture ne peuvent agir seules (sans les autres prêteurs) pour exiger ces paiements.

Et est partiellement compensée par le remboursement par Aéroports de Paris SA des trois emprunts suivants :

- ◆ un Schuldschein de 37 millions d'euros arrivé à échéance en janvier 2020,
- ◆ un emprunt bancaire auprès de la Banque Européenne d'investissement BEI de 130 millions d'euros arrivé à échéance en mars 2020,
- ◆ un emprunt obligataire de 500 millions d'euros arrivé à échéance en mai 2020.



9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

	Devise	Valeur nominale en devise	Échéance*	Taux d'intérêt contractuel**	Capital restant dû en devise	Valeur au bilan au 31/12/2020	Juste valeur au 31/12/2020
<i>(en millions d'euros)</i>							
Aéroports de Paris SA							
Emprunt obligataire	EUR	400	2021	4.000%	401	401	408
Emprunt obligataire	EUR	400	2022	3.875%	399	399	420
Emprunt obligataire	EUR	500	2023	1.500%	499	499	526
Emprunt obligataire	EUR	2	2023	2.5%	2	2	2
Emprunt obligataire	EUR	500	2024	3.125%	498	498	563
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1.500%	496	496	544
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2.125%	987	987	1 151
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1.000%	498	498	550
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2.750%	595	595	742
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1.000%	733	733	833
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2.750%	1 469	1 469	1 933
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1.500%	736	736	900
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1.125%	787	787	938
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2.125%	494	494	695
Emprunt BEI	EUR	250	2038	EUR3M+0.150%	225	225	232
SDA							
Emprunts bancaires	EUR	70	2021	0.278%	70	70	70
Relay@ADP							
Emprunts bancaires	EUR	20	2021	0.000%	20	20	20
AIG							
Emprunts bancaires	USD	160	2023	2.000%	72	58	60
Emprunts bancaires	USD	180	2024	2.130%	103	83	88
Emprunts bancaires	USD	50	2025	6.250%	50	40	49
Emprunts bancaires	USD	48	2026	3.750%	35	28	32
Emprunts bancaires	USD	46	2028	4.250%	37	30	36
TAV Airports							
Emprunts bancaires	EUR	278	2021	2.760%	225	225	227
Emprunts bancaires	EUR	330	2022	2.430%	255	255	270
Emprunts bancaires	EUR	120	2023	2.800%	85	85	93
Emprunts bancaires	EUR	6	2024	3.100%	5	5	5
Emprunts bancaires	EUR	62	2025	3.690%	37	37	43
Emprunts bancaires	EUR	1	2027	1.450%	1	1	1
Emprunts bancaires	EUR	516	2028	2.780%	466	466	566
Emprunts bancaires	EUR	154	2031	4.220%	129	129	172
Emprunts bancaires	TRY	30	2021	12.000%	26	3	3
Emprunts bancaires	TRY	4	2022	11.500%	3	-	-
Emprunts bancaires	TRY	14	2023	14.750%	13	1	2
Emprunts bancaires	TRY	12	2024	14.500%	12	1	2
Emprunts bancaires	USD	1	2021	1.047%	1	1	1
Emprunts bancaires	USD	22	2022	5.350%	13	11	11
Emprunts bancaires	USD	6	2023	5.380%	6	5	5
Emprunts bancaires	USD	8	2024	3.200%	6	5	5
Total						10 378	12 198



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

* La différence entre la valeur nominale initiale et le capital restant dû est lié à l'amortissement de certains emprunts.

**Pour les autres emprunts contractés par ADP SA et les emprunts bancaires contractés par AIG et TAV Airports, le taux d'intérêt présenté correspond au taux moyen sur la période, calculé pour les emprunts à taux variable sur la base d'un Euribor à 0%, taux négatif flooré à 0%, ou du taux Libor dollar à 2,31% en date du 31 décembre 2020. Ces emprunts sont regroupés par échéance.

SDA et Relay@ADP ont eu recours à des prêts garantis par l'Etat pour respectivement 50 et 20 millions d'euros.

La juste valeur (M-To-M) est une valeur calculée par actualisation des flux futurs hors coupon couru. Cette valeur ne tient pas compte du spread de crédit d'Aéroports de Paris SA.

9.5 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux et de change de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt et de devises (interest rates swaps et cross currency swaps) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires et de prêts bancaires.

Les swaps de taux d'intérêts sont évalués au bilan à leur juste valeur. La variation de juste valeur des instruments dérivés est enregistrée en contrepartie du résultat sauf dans les cas particuliers de la comptabilité de couverture exposés ci-dessous.

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IFRS 9 :

- si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les autres éléments du résultat global et présentée dans les réserves de juste valeur au sein des capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement en résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise. Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné ;
- si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de juste valeur, la variation de valeur du dérivé et la variation de valeur de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont enregistrées en résultat au cours de la même période ;
- une couverture de change d'un investissement net dans une entité étrangère est comptabilisée de la même manière qu'une couverture de flux de trésorerie. Les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture sont comptabilisées en capitaux propres pour ce qui concerne la partie efficace de la relation de couverture, tandis que les variations de la juste valeur relative à la partie inefficace de la couverture sont constatées en résultat financier. Lorsque l'investissement dans l'entité étrangère est cédé, toutes les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment comptabilisées en capitaux propres sont transférées au compte de résultat.

La comptabilité de couverture est applicable si la relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de sa mise en place et si l'efficacité de la relation de couverture est démontrée de façon prospective et rétrospective dès son origine puis à chaque arrêté comptable afin d'assurer la relation économique entre l'élément couvert et l'instrument de couverture.

Les instruments dérivés sont présentés au bilan intégralement à l'actif en Autres actifs financiers courants ou au passif en Emprunts et dettes financières à court terme, ces dérivés étant résiliables à tout moment moyennant le versement ou l'encaissement d'une soulte correspondant à leur juste valeur.

Juste valeur des instruments financiers

- Méthode de calcul de la juste valeur

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libres de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de



transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

- flux futurs actualisés pour les emprunts obligataires et bancaires ;
- prix cotés sur un marché organisé pour les titres de participation cotés et non consolidés ;
- valeur de marché pour les instruments de change et de taux, évalués par actualisation du différentiel de cash-flow futurs ou en obtenant des cotations de la part d'établissements financiers tiers.

La juste valeur des contrats de vente à terme de devises correspond à la différence entre les montants de devises convertis aux cours contractuellement fixés pour chaque échéance et les montants de ces devises convertis au taux forward pour ces mêmes échéances.

La juste valeur d'un instrument financier doit refléter les risques de non-performance : le risque de crédit de la contrepartie (*Credit Valuation Adjustment – CVA*) et le risque de crédit propre du Groupe (*Debit Valuation Adjustment – DVA*). Pour les instruments dérivés, le Groupe a choisi de déterminer la CVA en utilisant un modèle mixte incluant des données de marché – utilisation des spreads CDS (*Credit Default Swap*) des contreparties – et des données statistiques historiques.

Concernant les dettes fournisseurs, elles sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.

9.5.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

		Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur			Coût amorti	Instr. dérivés de couverture	
		Option JV*	Trading **	Instr. de cap. propres - JV par résultat		de juste valeur	de flux futurs
Au 31/12/2020							
(en millions d'euros)							
Autres actifs financiers non courants	374	-	3	61	310	-	-
Actifs sur contrats	5	-	-	-	5	-	-
Clients et comptes rattachés	567	-	-	-	567	-	-
Autres créances***	354	-	-	-	354	-	-
Autres actifs financiers courants	169	-	4	-	165	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	3 463	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	4 932	3 463	7	61	1 401	-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	9 370	-	2	-	9 311	-	57
Fournisseurs et comptes rattachés	682	-	-	-	682	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 278	-	-	-	1 278	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 598	-	2	-	1 596	-	-
Total des passifs financiers	12 932	-	4	-	12 871	-	57

* Désignés comme tel à l'origine.

** Désignés comme détenus à des fins de transaction.

*** Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales. Les autres créances incluent la partie courante (195 M€) de l'indemnisation de correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

		Ventilation par catégories d'instruments financiers						
		Juste valeur			Coût amorti	Instruments dérivés de couverture		
		Option JV*	Trading **	Instr. de cap. propres - JV par résultat		de juste valeur	de flux futurs	
(en millions d'euros)		Au 31/12/2019						
Autres actifs financiers non courants (i)	682	-	11	59	612	-	-	
Actifs sur contrats	3	-	-	-	3	-	-	
Clients et comptes rattachés	609	-	-	-	609	-	-	
Autres créances***	282	-	-	-	282	-	-	
Autres actifs financiers courants	176	-	4	-	172	-	-	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 982	1 982	-	-	-	-	-	
Total des actifs financiers	3 734	1 982	15	59	1 678	-	-	
Emprunts et dettes financières à long terme	6 077	-	6	-	6 011	-	60	
Passifs sur contrats	2	-	-	-	2	-	-	
Fournisseurs et comptes rattachés	679	-	-	-	679	-	-	
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 194	-	-	-	1 194	-	-	
Emprunts et dettes financières à court terme	1 362	-	2	-	1 360	-	-	
Total des passifs financiers	9 314	-	8	-	9 246	-	60	

* Désignés comme tel à l'origine.

** Désignés comme détenus à des fins de transaction.

*** Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

(i) Les autres actifs financiers non courants incluent en 2019, la partie non courante (193M€) de l'indemnisation de correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.

Dans le cadre de la détermination de la juste valeur des dérivés actifs, le risque de contrepartie (Crédit Valuation Adjustment – CVA) a été calculé au 31 Décembre 2020 et son impact est jugé non significatif.

9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

Hiérarchie des justes valeurs

La norme IFRS 13 "Evaluation à la juste valeur" établit une hiérarchie des justes valeurs et distingue trois niveaux :

- niveau 1 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour le même instrument (sans modification ni reconditionnement). Ce niveau s'applique principalement aux valeurs mobilières de placement dont les valeurs liquidatives sont communiquées par les sociétés de gestion ;
- niveau 2 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs semblables et les techniques de valorisation dont toutes les données importantes sont fondées sur des informations de marché observables. Ce niveau s'applique principalement aux instruments dérivés dont les valorisations sont calculées sur la base des informations fournies par Bloomberg ;
- niveau 3 : juste valeur fondée sur les techniques de valorisation dont les données importantes ne sont pas toutes fondées sur des informations de marché observables. A ce jour, ce niveau ne trouve pas à s'appliquer au sein du Groupe pour l'évaluation des instruments financiers.

Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2020 et 2019 :

	Au 31/12/2020		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
(en millions d'euros)					
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	61	61	-	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	342	342	-	342	-
Clients et comptes rattachés	567	567	-	567	-
Instruments dérivés	7	7	-	7	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	3 463	3 463	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	8 594	10 205	-	10 205	-
Emprunts bancaires	1 784	1 993	-	1 993	-
Obligations locatives	111	111	-	111	-
Autres emprunts et dettes assimilées	243	243	-	243	-
Intérêts courus non échus	175	175	-	175	-
Instruments dérivés	61	61	-	61	-
Autres passifs non courants	797	797	-	797	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	958	958	-	958	-

	Au 31/12/2019		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
(en millions d'euros)					
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	59	59	-	59	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	646	644	-	644	-
Clients et comptes rattachés	609	609	-	609	-
Instruments dérivés	15	15	-	15	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 982	1 982	1 982	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	5 167	5 806	-	5 806	-
Emprunts bancaires	1 758	1 963	-	1 963	-
Obligations locatives	82	82	-	82	-
Autres emprunts et dettes assimilées	245	245	-	245	-
Intérêts courus non échus	119	119	-	119	-
Instruments dérivés	68	68	-	68	-
Autres passifs non courants	798	652	-	652	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	812	813	-	813	-



9.5.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

Risques de taux

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

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

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

La gestion de ce risque repose sur le recours à une dette à taux variable et à la mise en place d'opérations d'échange de taux d'intérêts (swaps).

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

Le Groupe souscrit à swaps de taux d'intérêt dont les principales caractéristiques sont exactement identiques à celles de l'élément couvert. Par conséquent la relation de couverture est réputée être 100% efficace. Si des changements de circonstances affectent les caractéristiques de l'élément couvert de façon à ce qu'elles ne soient plus exactement identiques à celles de l'instrument de couverture, le Groupe utilise alors la méthode du dérivé hypothétique pour évaluer le montant de l'inefficacité.

L'inefficacité de la relation de couverture peut être causée par :

- Un ajustement de valeur des swaps de taux d'intérêt non suivie par l'élément, et
- Des différences dans les caractéristiques des swaps de taux et celles des emprunts couverts.

La répartition des dettes financières taux fixe/taux variable est la suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020			Au 31/12/2019		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	9 617	10 166	93%	5 861	6 489	88%
Taux variable	1 290	741	7%	1 510	882	12%
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 907	10 907	100%	7 371	7 371	100%

Au 31 Décembre 2020, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 7 millions d'euros figurant à l'actif dans les

autres actifs financiers et 61 millions d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 31/12/2020	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	176	373	549	(57)
Dérivés non qualifiés de couverture	-	400	-	400	3
Total	-	576	373	949	(54)

Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est exclusivement constitué de swaps retournés figeant une marge fixe. Cette partie de portefeuille de dérivés est donc très peu sensible à la variation des taux d'intérêt. Une

baisse instantanée des taux d'intérêt de 1 % au 31 Décembre 2020 n'entraînerait pas de hausse significative de la juste valeur des dérivés.

La relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture documentés en comptabilité de couverture au regard d'IFRS 9 est analysée comme suit :

Élément couvert				Instrument de couverture				Ratio de couverture
Type	Date de maturité	Taux	Valeur nominale	Type	Date de maturité	Taux variable / Taux fixe	Valeur nominale	
TAV Airports								
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + 3.00%	6	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	LBUSD6M + marge / 2,60%	6	100%
Emprunt bancaire	2024	LBUSD1M + 0.95%	4	Swap de taux d'intérêt CFH	2024	LBUSD1M + marge / 2,32%	7	175%
Emprunt bancaire	2025	EUR6M + 4.95%	37	Swap de taux d'intérêt CFH	2025	EUR6M + marge / 0,37%	37	100%
Emprunt bancaire	2028	EUR6M + 5.50%	226	Swap de taux d'intérêt CFH	2026	EUR6M + marge / 2,13%	220	97%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	129	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	EUR6M + marge / 1,3%	116	90%
AIG								
Emprunt bancaire	2023-2025	LBUSD6M + marge	181	Swap de taux d'intérêt CFH	2023-2025	LBUSD6M + marge / 5,05%	163	90%

Aucune inefficacité n'a été générée en 31 Décembre 2020 par les swaps de taux d'intérêts.

Risques de change

La prise de contrôle du groupe TAV Airports et la prise de participation dans le groupe GMR Airports Limited exposent le Groupe au risque de change. Les principaux risques de change concernent les variations de valeurs de l'euro par rapport à la livre turque (TRY), au dollar américain (USD) et la roupie indienne (INR). Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro, la livre turque, le dollar américain, la roupie indienne ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

Afin de réduire son exposition aux variations de change, le Groupe a mis en place une politique de couverture consistant à :

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



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

La répartition des actifs et passifs financiers par devises est la suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Euro	TRY	USD	AED	INR	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	374	180	17	171	6	-	-	-
Actifs sur contrats	5	2	-	-	1	-	-	2
Clients et comptes rattachés	567	468	15	19	8	-	34	23
Autres créances*	354	307	9	23	1	1	2	11
Autres actifs financiers courants	169	132	1	12	1	-	18	5
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	3 134	5	285	2	5	16	16
Total des actifs financiers	4 932	4 223	47	510	19	6	70	57
Emprunts et dettes financières à long terme	9 370	9 147	13	194	-	-	-	16
Passifs sur contrats	4	3	-	-	-	-	-	1
Fournisseurs et comptes rattachés	682	563	8	9	6	-	81	15
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 278	1 185	20	7	7	1	36	22
Emprunts et dettes financières à court terme	1 598	1 312	4	282	-	-	-	-
Total des passifs financiers	12 932	12 210	45	492	13	1	117	54

* Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

Les autres devises portent principalement sur la roupie indienne (INR), le rial d'Oman (OMR) et le rial saoudien (SAR).

Concernant l'exposition de TAV Airports au risque de change, une appréciation/dépréciation des devises par rapport à l'euro de 10% aurait un impact positif/négatif de 3 millions d'euros sur le résultat avant impôt.

Avec l'acquisition du Groupe GMR Airports Ltd en deux tranches dont la première a eu lieu le 26 février 2020, le Groupe est également exposé aux variations de la roupie indienne par rapport à l'euro. Le prix d'acquisition des titres du Groupe indien étant libellé en roupie indienne, une appréciation/dépréciation de la roupie indienne par rapport à l'euro de 10% aurait des impacts positifs/négatifs de 5 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de 103 millions d'euros sur les titres mises en équivalence.

Les cours de change utilisés pour la conversion des états financiers des filiales, coentreprises et entreprises associées étrangères sont les suivants :

	Au 31/12/2020		Au 31/12/2019	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirats Arabes Unis (AED)	0,22140	0,23900	0,24362	0,24340
Peso chilien (CLP)	0,00114	0,00111	0,00120	0,00127
Dinar jordanien (JOD)	1,14670	1,23770	1,26215	1,26150
Roupie indienne (INR)	0,01112	0,01184	0,01182	0,01270
Dollar des États-Unis (USD)	0,81310	0,87760	0,89469	0,89401
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,11030	0,12660	0,15049	0,15722



Risques de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance.

Le risque de liquidité du Groupe doit être apprécié au regard :

- de sa trésorerie et de ses éventuelles lignes de crédit confirmées non utilisées ;

La trésorerie du Groupe est suivie quotidiennement. Le budget prévisionnel pluri-annuel de trésorerie est recalculé mensuellement et un reporting prévisionnel est transmis mensuellement à la Direction Générale de ses engagements financiers existants en termes de remboursement (échéanciers des dettes, engagements hors bilan, clauses de remboursement anticipé) ;

Les échéanciers des passifs financiers sont présentés ci-dessous. Les engagements hors bilan sont présentés en note 15.

Le Groupe a souscrit des contrats d'emprunts prévoyant des clauses de remboursement anticipé :

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

- et de sa capacité à lever des financements pour financer les projets d'investissements ;

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

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



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant au bilan Au 31/12/2020	Total des échéances contractuelles Au 31/12/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	8 594	8 702	400	1 902	6 400
Emprunts bancaires	1 784	2 117	809	821	487
Obligations locatives	111	108	13	63	32
Autres emprunts et dettes assimilées	243	243	65	25	153
Intérêts sur emprunts	175	1 595	252	696	647
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 907	12 765	1 539	3 507	7 719
Fournisseurs et comptes rattachés	682	682	682	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 278	1 278	533	343	402
Dettes en coût amorti	12 871	14 729	2 758	3 850	8 121
Décassements	-	59	18	37	4
Encaissements	-	(9)	(8)	(1)	-
Swaps de couverture	57	50	10	36	4
Décassements	-	5	5	-	-
Encaissements	-	(1)	(1)	-	-
Swaps de trading	(8)	4	4	-	-
Total	12 920	14 783	2 772	3 886	8 125

* Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, telles que les dettes fiscales et sociales.

COVENANTS

Les contrats de financement liés aux concessions comportent généralement des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect des ratios financiers. Ces contrats représentent 12,4% du montant total des emprunts du Groupe au 31 Décembre 2020.

A cette date, les ratios sont respectés, à l'exception de deux concessions à l'international (cf. note 9.4.1).

Les dettes comptabilisées au bilan comprenant des covenants s'analysent comme suit :

	Dettes au bilan au 31/12/2020	montant soumis à des covenants	montant en %
ADP	8 819	225	3%
SDA	70	-	0%
Relay@ADP	20	-	0%
AIG	239	239	100%
TAVA	1 230	803	65%
TAV Tunisie	330	330	100%
TAV Esenboga	61	61	100%
TAV Izmir	226	226	100%
TAV Macedonia	37	37	100%
TAV Bodrum	129	129	100%
HAVAS	113	20	18%
Autres	334	-	0%
Total	10 378	1 267	12%



RESTRUCTURATION TAV TUNISIE

Suite aux événements de 2011 et des attentats de 2015 faisant chuter le trafic des aéroports d'Enfidha-Hammamet et Monastir, TAV Tunisie a entamé des négociations avec les autorités tunisiennes et les prêteurs afin de restaurer l'équilibre économique de ces aéroports. Pour donner suite à ces négociations, deux avenants aux contrats de concession des aéroports d'Enfidha-Hammamet et

Monastir Habib Bourguiba ont été signés le 6 novembre 2019.

S'agissant des dettes bancaires, une solution coordonnée entre tous les prêteurs a été trouvée et devrait donner lieu à une signature courant 2021.

ECHEANCIERS

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	51	39	2	10
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	6	6	-	-
Prêts, dépôts et cautionnements	13	5	6	2
Créances de location financement bailleur	133	1	21	111
Autres actifs financiers	272	114	152	6
Clients et comptes rattachés	567	567	-	-
Actifs sur contrats	5	5	-	-
Autres créances*	354	354	-	-
Prêts et créances	1 401	1 091	181	129

* Les autres créances excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits contractuels, tels que les créances fiscales et sociales.

Risques de crédit

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

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit qui à la date de clôture est la suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Instruments de capitaux propres	61	59
Dérivés de trading et dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	7	15
Prêts et créances à moins d'un an	1 091	1 066
Prêts et créances à plus d'un an	310	612
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	1 982
Total	4 932	3 734

Des prêts accordés à des participations à l'international ont été dépréciés dans le cadre des tests de dépréciation menés sur les sociétés consolidées par mise en équivalence pour un montant de 125 millions d'euros (cf. note 4.9.2)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

L'exposition maximale au risque de crédit concernant les prêts et créances commerciales à la date de clôture, analysée par types de clients, est la suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Air France	96	109
Easy Jet	1	2
Federal Express Corporation	20	15
Turkish Airlines	4	7
Autres compagnies aériennes	24	57
Sous-total compagnies aériennes	145	190
Direction Générale de l'Aviation Civile*	135	-
ATU	-	1
Autres clients et comptes rattachés	287	418
Autres prêts et créances à moins d'un an	524	457
Total prêts et créances à moins d'un an	1 091	1 066

* L'avance Agence France Trésor est présentée au passif pour un montant de 122 millions d'euros.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	956	936
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	33	32
depuis 31 à 90 jours	19	18
depuis 91 à 180 jours	31	28
depuis 181 à 360 jours	63	50
depuis plus de 360 jours	119	27
Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)	1 221	1 091

L'évolution des dépréciations de créances commerciales est détaillée en note 4.4.

Compensation des instruments financiers

Les contrats d'instruments dérivés du Groupe peuvent prévoir un droit de compensation si des événements particuliers surviennent tels qu'un changement de contrôle ou un événement de crédit.

En revanche, ces contrats ne prévoient pas d'accord de compensation globale conférant un droit juridiquement

exécutoire de compenser les instruments financiers, ni d'accord de collatéralisation.



Le tableau suivant présente la valeur comptable des instruments dérivés actif et passif et l'effet des accords de compensation mentionnés ci-avant au 31 Décembre 2020:

	Valeurs brutes comptables avant compensation (a)	Montants bruts compensés comptablement (b)	Montants nets présentés au bilan (c) = (a) - (b)	Effet des autres accords de compensation (ne répondant pas aux critères de compensation d'IAS 32) (d)		Exposition nette (c) - (d)
				Instruments financiers	Juste valeur des collatéraux	
(en millions d'euros)						
dérivés : swap de taux	7	-	7	-	-	7
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés actif	7	-	7	-	-	7
dérivés : swap de taux	(57)	-	(57)	-	-	(57)
dérivés : swap de change	(4)	-	(4)	-	-	(4)
Total des dérivés passif	(61)	-	(61)	-	-	(61)

9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 31 Décembre 2020 et au 31 décembre 2019, s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat*	61	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	342	178	164
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	51	12	39
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	176	136	40
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(125)	(124)	(1)
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	5	(1)	6
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions**	65	42	23
Autres actifs financiers (i)	221	125	96
Créances de location financement bailleur	133	132	1
Instruments financiers dérivés	7	3	4
Swaps de trading	7	3	4
Total	543	374	169

* La classification des instruments de capitaux propres selon IFRS 9 est présentée en note 18

** cf. note 6.1.1

(i) Les autres actifs financiers sont principalement composés de prêts octroyés aux actionnaires et bailleurs, des bons du trésor turc ainsi que de comptes bancaires en devises soumis à restriction.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

(en millions d'euros)	Au 31/12/2019	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	59	59	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	646	476	170
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	138	95	43
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	13	-	13
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions*	85	63	22
Autres actifs financiers	410	318	92
Créances de location financement bailleur	138	136	2
Instruments financiers dérivés	15	11	4
Swaps de trading	15	11	4
Total	858	682	176

La créance constatée sur Fedex qui s'élève à 133 millions d'euros est présentée sur la ligne "Créances de location financement bailleur".



NOTE 10 Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont des éléments non récurrents et significatifs au niveau de la performance consolidée.

Il peut s'agir par exemple d'un résultat de cession d'actif ou d'activité, de frais engagés lors d'un regroupement d'entreprises, de dépréciation d'un écart d'acquisition, de coûts de restructuration ou de coûts liés à une opération exceptionnelle.

Au 31 Décembre 2020, le Groupe ADP a effectué des tests de dépréciation sur ses concessions à l'international. Le résultat de ces tests a donné lieu à une dépréciation d'un écart d'acquisition au niveau du segment international et développements aéroportuaires pour un montant de 43 millions d'euros présenté en autres produits et charges opérationnels. Les pertes de valeur constatées sur les droits d'opérer des concessions sont quant à elles constatées au sein du résultat opérationnel courant (cf notes 4.9 et 6.4).

En plus des dépréciations de goodwill, les autres produits et charges comprennent les provisions pour plan de départ nettes de reprise pour engagements sociaux pour 208 millions d'euros (avec un coût total estimé de 313 millions d'euros diminué d'une reprise de 105 millions d'euros pour engagements sociaux).



NOTE 11 Impôts sur les résultats

La notion d'impôt sur le résultat couvre les impôts nationaux ou étrangers dus sur la base des bénéfices imposables ainsi que les impôts de distribution dus par les filiales et entreprises mises en équivalence. Le Groupe ADP considère que la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) ne s'analyse pas en un impôt sur le résultat. Celle-ci est donc comptabilisée en charge opérationnelle.

L'impôt sur le résultat comprend :

- la charge ou le produit d'impôt exigible, et
- la charge ou le produit d'impôt différé.

L'impôt exigible correspond au montant des impôts et contributions sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du résultat imposable d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

En fonction des juridictions, cet impôt est calculé par entité ou au niveau du groupe fiscal. En France, le groupe d'intégration fiscale formé par la société mère Aéroports de Paris SA comprend douze filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95 % : ADP Immobilier, ADP Immobilier Industriel, Hub One, Sysdream, ADP Ingénierie, ADP International, ADP Invest, ADPM2, ADPM3, ADP Immobilier Tertiaire, Hôtels Aéroportuaires, et Hologarde.

L'impôt différé correspond à la charge ou au produit d'impôt futur de la société. Il est déterminé selon l'approche bilancielle. Cette méthode consiste à appliquer aux différences temporelles existant entre la valeur comptable des actifs et passifs et leur valeur fiscale, les taux d'impôt votés ou quasi-votés applicables à la période de retournement de la différence temporelle.

Les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est hautement probable que l'entité fiscale concernée disposera de bénéfices imposables futurs suffisants sur lesquels les différences temporelles déductibles, les déficits fiscaux reportables ou les crédits d'impôts pourront être imputés. Les actifs d'impôts différés non reconnus sont réappréciés à chaque clôture et sont reconnus dans la mesure où il devient probable qu'un bénéfice futur imposable permettra de les réaliser.

Les actifs et passifs d'impôts exigibles et différés ainsi déterminés sont enregistrés en contrepartie du résultat sauf s'ils se rattachent à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres ; auquel cas ils sont comptabilisés en capitaux propres ou en autres éléments du résultat global.

11.1 Taux d'impôt

Conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2020, le taux d'impôt courant appliqué au 31 Décembre 2020 par le Groupe s'élève à 28% sur les premiers 500 K€ de bénéfice taxable et à 31% au-delà (28,92% et 32,02% en incluant la contribution sociale sur les bénéfices de 3,30%).

11.2 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôt sur les résultats se ventile comme suit :

(en millions d'euros)	2020	2019
Charge d'impôt exigible	(15)	(273)
Produit/(charge) d'impôt différé	270	(20)
Impôts sur les résultats	255	(293)

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.



11.3 Preuve d'impôt

Le rapprochement entre la charge d'impôt théorique basée sur le taux d'impôt applicable en France et la charge/produit réel d'impôt se présente ainsi :

(en millions d'euros)	2020	2019
Résultat net des activités poursuivies	(1 509)	582
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	220	(90)
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	(255)	293
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	(1 544)	785
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	28,92%	34,43%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	447	(270)
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	(44)	14
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	5	1
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(56)	(32)
Variations des différences temporelles non reconnues	3	-
Variation de taux d'impôt	(21)	6
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(76)	(6)
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	4	8
Provisions pour impôt	1	(6)
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	(4)	(7)
Ajustements au titre des périodes antérieures	(2)	(1)
Autres ajustements	(2)	-
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	255	(293)
Taux effectif d'impôt	16,51%	37,42%

Au titre de 2020, le taux théorique d'imposition retenu est de 28,92%. Le Groupe considère que ce taux fait le plus de sens pour le rapprochement de l'impôt théorique avec l'impôt réel, et ce compte tenu des prévisions de résultat de la société mère et des filiales bénéficiaires du Groupe.

En 2019, le taux théorique d'imposition retenu par le Groupe pour la détermination de la charge d'impôt théorique était de 34,43%.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

Au bilan, les actifs et passifs d'impôts différés se présentent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	171	133
Déficits reportables - intégration fiscale	160	-
Déficits reportables - autres entités	16	-
Provisions et charges à payer	16	11
Instruments dérivés	8	8
Mesures d'incitation à l'investissement	16	22
Obligations locatives	11	12
Autres	85	82
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(314)	(319)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(101)	(95)
Ecart d'évaluation sur titres	(47)	(125)
Réserves de réévaluation	(7)	(8)
Prêts et emprunts	(9)	(8)
Location-financement	(2)	(3)
Autres	(46)	(44)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(43)	(334)

Au 31 Décembre 2020, le Groupe comptabilise des impôts différés actifs au titre des déficits reportables générés par l'intégration fiscale française, soit 160 millions d'euros d'impôts différés actifs sur la base d'un taux d'IS de 25,83%. Le Groupe considère que ces déficits seront imputés sur les bénéfices attendus au titre des exercices 2022 et suivants.

11.5 Tableau de variation des actifs et passifs d'impôts différés

Les actifs et passifs d'impôts différés ont évolué comme suit entre le début et la fin de la période :

(en millions d'euros)	Actif	Passif	Montant net
Au 01/01/2020	37	371	(334)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	-	(5)	5
Montants comptabilisés au titre de la période	9	(259)	268
Ecart de conversion	-	(18)	18
Au 31/12/2020	46	89	(43)

Les montants d'impôt différé actif et passif sont présentés net aux bornes de chaque entité imposable (IAS 12.74).



11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

Les actifs d'impôt exigible correspondent aux montants à récupérer au titre de l'impôt sur les résultats auprès des administrations fiscales. Les passifs d'impôt exigible correspondent aux montants restant à payer à ces administrations.

Ces actifs et passifs d'impôt exigible s'établissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	69	24
Autres entités consolidées	16	41
Total	85	65
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	1	-
Autres entités consolidées	7	107
Total	8	107

Les actifs et passifs éventuels d'impôt sont mentionnées en note 16.



NOTE 12 Résultat net des activités non-poursuivies

Conformément à la norme IFRS 5 "Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées", le Groupe ADP reclasse sur la ligne résultat net des activités non-poursuivies les composantes* dont le Groupe s'est séparée (arrêt d'activité) ou qui sont classées comme détenues en vue de la vente, et:

- qui représentent une ligne d'activité ou une région géographique principale et distincte ;
- font partie d'un plan unique et coordonné pour se séparer d'une ligne d'activité ou d'une région géographique principale et distincte ; ou
- s'il s'agit d'une filiale acquise exclusivement en vue de la revente.

Pour les activités arrêtées (abandonnées), ce principe de reclassement s'applique à la date d'arrêt de l'activité.

*Par composante il convient d'entendre un élément qui comprend des activités et des flux de trésorerie qui peuvent être clairement distingués sur le plan opérationnel et pour la communication d'informations financières, du reste de l'entité.

Au 31 Décembre 2020, l'analyse du résultat net des activités non-poursuivies relative à la fin de la concession de l'aéroport international d'Atatürk en avril 2019 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	2020	2019
Chiffre d'affaires	2	124
EBITDA	(5)	71
Résultat opérationnel*	(5)	85
Résultat financier	-	(4)
Résultat avant impôt	(5)	82
Impôts sur les résultats**	(2)	(26)
Résultat net des activités non poursuivies	(7)	55
Résultat net part du Groupe	(3)	26

* Le résultat opérationnel de l'année 2019 inclut un gain net de 47 millions d'euros liés à l'indemnisation du DHMI diminuée de la valeur comptable des actifs abandonnés

** Les impôts sur les résultats de l'année 2019 incluent une charge nette de 16 millions d'euros liée à l'indemnisation du DHMI diminuée de la valeur comptable des actifs abandonnés

Le résultat par action des activités non poursuivies est présenté en note 7.1.7.

Au 31 Décembre 2020, les flux de trésorerie de TAV Istanbul proviennent principalement de ses activités opérationnelles liées à l'indemnisation du DHMI (195 millions d'euros) diminuée de la dette d'impôt sur les résultats, et de financements relatifs à un nouvel emprunt de 175 millions d'euros.



NOTE 13 Trésorerie et flux de trésorerie**13.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie**

La trésorerie et les équivalents de trésorerie intègrent les comptes courants bancaires, les placements à court terme liquides et soumis à un risque négligeable de variation de valeur. Les équivalents de trésorerie sont essentiellement constitués de fonds monétaires à valeur liquidative variable court terme et standard (VNAV). Les découverts bancaires sont exclus des disponibilités et sont présentés en dettes financières courantes.

Les actifs financiers de gestion de trésorerie comprennent des parts d'OPCVM placés avec un horizon de gestion à court terme respectant les critères de qualification d'équivalents de trésorerie définis par la norme IAS 7.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Valeurs mobilières de placement	2 765	1 195
Disponibilités*	698	787
Trésorerie active	3 463	1 982
Concours bancaires courants**	(4)	(9)
Trésorerie nette	3 459	1 973

* dont 44 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

** figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le Groupe ADP a principalement investi dans des fonds monétaires à valeur liquidative variable court terme et standard (VNAV) libellés en euros. La trésorerie et les équivalents de trésorerie non disponibles à court terme pour le Groupe incluses dans les

disponibilités correspondent aux comptes bancaires de certaines filiales pour lesquelles les conditions de rapatriement des fonds s'avèrent complexes à court terme pour des raisons principalement réglementaires. Au 31 Décembre 2020, le montant de ce poste est de moins d'un million d'euros.

13.2 Flux de trésorerie**13.2.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles**

(en millions d'euros)	2020	2019
Résultat opérationnel	(1 374)	1 081
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	1 556	619
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(50)	(53)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	132	1 647
Variation du besoin en fonds de roulement	114	145
Impôts sur le résultat payés	(59)	(321)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	109	82
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	296	1 553



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

■ Charges (produits) sans effet sur la trésorerie

(en millions d'euros)	2020	2019
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	1 347	730
Résultat des entreprises mises en équivalence	220	(90)
Plus-values nettes de cession d'actifs immobilisés	(2)	(7)
Autres	(9)	(14)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	1 556	619

■ Variation du besoin en fonds de roulement

(en millions d'euros)	2020	2019
Stocks	23	7
Clients et autres débiteurs	(18)	70
Fournisseurs et autres créditeurs	109	68
Variation du besoin en fonds de roulement	114	145

La variation de 121 millions d'euros du besoin en fonds de roulement s'explique principalement par l'augmentation des créances clients suite à l'adaptation des délais de règlement et d'encaissement des factures du Groupe en raison de la crise sanitaire.

13.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2020	2019
Investissement corporels, incorporels et de placement	(848)	(1 203)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	39	-
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(1 221)	(35)
Variation des autres actifs financiers	(93)	(102)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	5	19
Dividendes reçus	9	173
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(2 109)	(1 148)

■ Investissements corporels et incorporels

Les investissements réalisés par le Groupe ADP sont classés au sein d'une nomenclature, composée des sept programmes d'investissements suivants :

- **Rénovation et qualité** : Investissements courants visant à rénover le patrimoine, en vue de réduire sa vétusté ou d'en apporter une amélioration qualitative, ainsi que les investissements liés aux commerces ;
- **Développement des capacités** : Investissements visant à accroître la capacité des actifs ;
- **Frais d'études et de suivi de travaux (FEST)** : Frais de conception et de suivi de travaux nécessaires à la réalisation d'un actif ;
- **Développement immobilier** : Investissements visant à développer le foncier côté ville, ainsi que les activités de fret et de maintenance aéronautique ;
- **Restructuration** : Investissements visant à reconfigurer la disposition du patrimoine existant ;
- **Sûreté** : Investissements financés par la taxe d'aéroport, soit principalement les investissements relatifs à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire.
- **Autres.**



Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en millions d'euros)	Notes	2020	2019
Investissements incorporels	6	(86)	(86)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)*	6	(762)	(1 117)
Investissement corporels, incorporels et de placement		(848)	(1 203)

* Au 31 décembre 2019, les investissements relatifs aux droits d'usage des contrats reconnus selon IFRS 16 ainsi que les augmentations des dettes liées aux droits d'usages ont été neutralisés.

Le détail de ces investissements par programme s'établit ainsi :

(en millions d'euros)	2020	2019
Rénovation et qualité	(202)	(383)
Développement des capacités	(212)	(279)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(69)	(119)
Développement immobilier	(45)	(67)
Restructuration	(124)	(157)
Sûreté	(120)	(108)
Autres	(76)	(90)
Total	(848)	(1 203)

Les principaux investissements en 2020 sont les suivants :

- ♦ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D ;
 - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
 - la construction de la jonction de satellites internationaux du Terminal 1 ;
 - l'extension des aires India ;
 - la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le Hall M de CDG 2 (TBS4) ;
 - les frais d'études liés aux travaux de réaménagement de la plateforme ;
 - les travaux préparatoires à la construction du CDG Express ;
 - le prolongement des voies Delta et Québec au nord du Terminal 1 ;
 - la rénovation du parking AB ;
 - la création d'un salon Air France unique au Terminal 2F ;
 - la refonte des commerces et de de l'ambiance du Hall L du Terminal 2E ;
 - l'installation de mires de guidages et d'écrans d'information (« timers ») à destination des pilotes et intervenants en piste ;
- les travaux de réaménagement des accès routiers à CDG ;
- l'amélioration de l'orientation sur le parcours des passagers ;
- le début des travaux de réhabilitation de la piste 3.
- ♦ pour l'aéroport de Paris-Orly:
 - la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
 - la reconfiguration des contrôles sûreté au départ international d'Orly 4 et la restructuration de la zone commerces associée ;
 - les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
 - la création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4 ;
 - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
 - la fin des travaux de rénovation de la piste 3 ;
 - le réaménagement d'Orly 2 afin de le passer en statut Schengen ;
 - le réaménagement des voies de circulation aéronautiques au sud d'Orly 4 ;



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

- l'installation de mires de guidages et d'écrans d'information (« timers ») à destination des pilotes et intervenants en piste ;
- la création d'une liaison piétonne entre Orly 3 (bâtiment de jonction) et Orly 4 ;
- l'achat de dégivreuses ;
- le renouvellement des équipements relatifs au système de sécurité incendie d'Orly 1-2 ;
- la création d'une nouvelle centrale froid ;
- la restructuration du Hall E d'Orly 4 ;
- la fin des travaux de reprise d'étanchéité et le renforcement du pont n°2 sous la piste 3.
- ◆ Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aéroports d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur des opérations de mise en conformité et de réduction de la vétusté dont la rénovation de la piste 03/21.
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé en 2020 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plates-formes, notamment informatiques.
- ◆ Pour l'aéroport Queen Alia International Airport à Amman, les investissements ont porté principalement sur l'extension du trieur bagage.

■ Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations

La variation des fournisseurs d'immobilisation correspond principalement aux acquisitions d'immobilisations corporelles par ADP SA pour un montant de 41 millions d'euros.

■ Investissements financiers, cessions et acquisitions de filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)

(en millions d'euros)	2020	2019
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(1 221)	(35)

En 2020, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'explique principalement par :

- l'acquisition des titres GMR Infrastructure Services Limited par ADP SA pour un montant de 687 millions d'euros (y compris frais d'acquisition des titres) dans le cadre de la première phase d'acquisition du groupe GMR Airports Limited,
- l'acquisition des titres GMR Airports Limited par ADP SA pour 405 millions d'euros (y compris frais d'acquisition des titres) et l'augmentation de capital dans GMR Airports Limited d'ADP SA pour 118 millions d'euros dans le cadre de la seconde phase d'acquisition du groupe indien.

En 2019, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'expliquait principalement par :

- l'acquisition additionnelle des titres Tibah Development par TAV pour un montant de 4 millions d'euros,
- l'acquisition de 70% par TAV Airports de GIS pour un montant de 2 millions d'euros net de la trésorerie acquise,
- 7 millions d'euros de trésorerie acquise concernant le changement de méthode pour SDA, MZLZ-TRGOVINA D.o.o (SDA Croatie) et Relay@ADP.



■ **Dividendes reçus**

(en millions d'euros)	2020	2019
TAV Antalya	-	119
Schiphol Group	-	9
ATU	-	8
TGS	-	16
SCI Roissy Sogaris	-	1
Autres	9	20
Total	9	173

13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2020	2019
Subventions reçues au cours de la période	7	4
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	(3)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	(366)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(32)	(79)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	4 189	877
Remboursement des emprunts à long terme	(884)	(749)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(15)	(10)
Variation des autres passifs financiers	50	(2)
Intérêts payés	(194)	(209)
Intérêts reçus	7	43
Flux relatifs aux activités non poursuivies	176	2
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	3 302	(489)

■ **Dividendes versés**

Le détail des dividendes versés aux actionnaires de la société mère est disponible en note 7.1.5.

Les dividendes versés aux minoritaires dans les filiales correspondent principalement aux dividendes versés aux minoritaires de TAV Airports Holding et TAV Tbilissi.

■ **Encaissements et remboursements d'emprunt (intérêts compris)**

Les encaissements (4 189 millions d'euros) et remboursements (884 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus pendant l'année 2020 sont détaillés en notes 9.4.2 et 9.4.3.

■ **Variation des autres passifs financiers**

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des liquidités soumises à restriction à hauteur de 43 millions (cf. note 9.4.2).



NOTE 14 Informations relatives aux parties liées

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 24, le Groupe a retenu les parties liées suivantes :

- ses entreprises associées et contrôlées conjointement ;
- l'Etat, les établissements publics et les sociétés participations de l'Etat ;
- et, ses principaux dirigeants et actionnaires.

Les transactions avec les parties liées s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Entreprises associées ou contrôlées conjointement		Etat ou participations de l'Etat		Autres parties liées		TOTAL GROUPE	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Chiffre d'affaires	36	192	761	1 347	32	89	829	1 628
Charges externes (y/c achats immobilisés)	1	90	23	23	237	66	261	179
Actifs financiers	20	17	-	-	6	12	26	29
Autres actifs	11	17	251	130	3	95	265	242
Passifs financiers	-	-	-	-	215	212	215	212
Autres passifs	-	25	203	86	174	278	377	389

14.1 Relations avec les Entreprises associées ou contrôlées conjointement

CDG EXPRESS

La Société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express ("GI CDG Express") créée fin 2018 et co-détenue par le Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, a signé le 14 février 2019 avec l'Etat français le contrat de concession de travaux relatif au projet de liaison CDG Express.

Au titre de ce contrat, le GI CDG Express s'est engagé à financer, concevoir, construire puis entretenir pendant 50 ans la liaison CDG Express. La conception et la construction sont déléguées, dans le cadre de deux contrats de construction, au Groupe ADP et SNCF Réseau, qui réalisent respectivement 11% et 89% des travaux.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris SA et le GI CDG Express ont conclu un contrat de conception construction au titre des études et travaux réalisés sur l'emprise de l'aéroport Paris CDG pour un prix de 205 millions d'euros. Ces revenus sont reconnus à l'avancement par les coûts conformément à la norme IFRS 15, Aéroports de Paris SA ayant un droit exécutoire au paiement des études et travaux réalisés à date y compris en cas de résiliation du contrat.

Les revenus relatifs aux études et travaux concourant à la réalisation d'actifs qui appartiennent au Groupe ADP ayant une nature indemnitaire sont comptabilisés en autres produits. Ceux réalisés pour le compte du concessionnaire sont constatés en chiffre d'affaires.

Les revenus comptabilisés sur l'exercice 2020 au titre des études et travaux s'élèvent à 22 millions d'euros réalisés par Aéroports de Paris SA (17 millions d'euros en Autres Produits et 5 millions d'euros en Chiffre d'Affaires).

La société CDG Express Etudes a été liquidée. Dans ce cadre, Aéroports de Paris SA a obtenu un remboursement à hauteur de 5,7 millions d'euros sur son avance en compte-courant.

JOINT VENTURES COMMERCIALES

Dans le cadre du développement des activités commerciales sur les plateformes aéroportuaires, Aéroports de Paris SA et la société EPIGO ont conclu des conventions permettant à ces sociétés d'exploiter des commerces au sein des aéroports Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Les transactions entre Aéroports de Paris SA et cette société concernent essentiellement :

- ♦ les redevances perçues au titre du droit d'exploitation concédé par Aéroports de Paris SA ;
- ♦ Et, la rémunération de l'occupation physique des surfaces de vente.
- ♦ De la même manière, TAV Airports et la société ATU ont conclu des conventions permettant à celle-ci d'exploiter les commerces au sein de ses plateformes aéroportuaires.



14.2 Relations avec l'Etat et les sociétés participations de l'Etat

RELATIONS AVEC L'ETAT FRANÇAIS

L'Etat français détient 50,6% du capital d'Aéroports de Paris SA et 58,6% des droits de vote au 31 décembre 2020. L'Etat a ainsi la faculté, comme tout actionnaire majoritaire, de contrôler les décisions requérant l'approbation des actionnaires.

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris SA un contrôle au titre de son statut d'entreprise publique et au titre de ses missions, notamment de service public.

Dans ce cadre, des conventions sont conclues régulièrement avec l'Etat.

Les conventions significatives sont présentées ci-après :

- ♦ Relation avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) - Les missions de sécurité, la sûreté du transport aérien, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs constituent des missions de service public dont la mise en œuvre a été déléguée à Aéroports de Paris SA. Les coûts engagés dans le cadre de ces missions sont facturés à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui le finance par le biais de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes. En 2020, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 326 millions d'euros (482 millions en 2019). Au 31 décembre 2020, le montant de la créance vis-à-vis de la DGAC atteint 135 millions d'euros et l'avance de l'Agence France Trésor présentée au sein du poste "Autres dettes et produits constatés d'avance" s'élève à 122 millions d'euros.
- ♦ Convention quadripartite traduisant les modalités de remboursement de l'avance faite par l'Agence France Trésor au titre des missions de sécurité, sûreté du transport aérien, et le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs conclue entre Aéroports de Paris SA, le ministère de l'économie, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une durée de 10 ans. Le montant de l'avance du Trésor versé au Groupe ADP s'élève à 122 millions d'euros et sera inclus dans l'assiette des produits lors de son versement et dans l'assiette des coûts lors de son remboursement pour le calcul de la taxe d'aéroport conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe d'aéroport.
- ♦ Convention de mise à disposition de biens immobiliers, prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle) et formation à la Direction des services de navigation aérienne ("DSNA"). Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007 pour une durée de 15 ans.
- ♦ Deux conventions conclues avec l'Etat (Ministère de l'Action et des Comptes Publics et Ministère de

l'Intérieur) fixant les conditions de mise à disposition d'immeubles bâtis ou non, places de stationnement privatif, abonnements aux parcs publics et aux télévisions vols mouvements signées le 3 juillet 2020 pour une durée de 5 ans.

S'agissant du contrat de régulation économique 3 couvrant la période 2016-2020, une demande de résiliation a été adressée au directeur général de l'Aviation civile. En l'absence de ce contrat, il appartient au Groupe ADP de soumettre annuellement à la consultation des usagers et à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports (ART) une proposition tarifaire tenant compte du coût des services rendus au titre des redevances aéroportuaires, et plus particulièrement d'un plan d'investissements annuel (cf note 2.1).

RELATIONS AVEC LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Afin de développer les capacités d'accueil de l'aéroport Paris-Orly, Aéroports de Paris SA a décidé de créer un bâtiment de jonction entre les terminaux ouest et sud de l'aéroport Paris-Orly. Par ailleurs, dans le cadre du développement des transports du Grand Paris, une gare de métro va être construite en vue d'accueillir les lignes de métro n°14 et n°18 dans l'aéroport Paris-Orly dont la mise en service est prévue en 2024. A ce titre, deux conventions ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris :

- ♦ une convention d'indemnisation, conclue le 9 janvier 2015, par laquelle la Société du Grand Paris indemnise Aéroports de Paris SA des surcoûts qu'elle doit supporter dans le cadre de la construction du futur bâtiment de jonction en raison du passage des deux tunnels des lignes 14 et 18 de la gare de métro, sous ledit bâtiment. Cette convention a été modifiée par un avenant le 9 août 2015 ;
- ♦ une convention de co-maîtrise d'ouvrage, signée le 16 juillet 2015, en vue de la réalisation sur l'aéroport de Paris-Orly de la gare de métro devant accueillir les 2 lignes de métro et des ouvrages aéroportuaires. Aéroports de Paris SA est désigné maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération et assurera la maîtrise d'œuvre des travaux qui devraient s'achever en 2024. Le 6 mars 2017, la SGP et Aéroports de Paris SA ont conclu un avenant n°1 à cette convention visant à préciser : les différents sous-projets, le coût prévisionnel définitif des travaux, le montant des indemnités versées à Aéroports de Paris SA pour les dommages et surcoûts affectant les ouvrages du fait de la construction de la Gare et la répartition des missions entre les parties. Un nouvel avenant n°2 a été signé le 18 novembre 2020 pour réajuster le coût prévisionnel définitif des travaux suite aux retours d'appel d'offre sur les différents lots et aux surcoûts liés au décalage de la mise en service de la ligne 18, initialement prévue en 2024 et reportée à 2027.

Par ailleurs, deux conventions supplémentaires ont été signées le 26 décembre 2019 avec la SGP portant pour



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

l'une, sur la coopération relative aux études et travaux nécessaires à la libération des emprises nécessaires à la réalisation du site de maintenance et de remisage, des ouvrages annexes de la ligne 14 sud du Grand Paris Express et pour la seconde, sur la coopération relative aux études et aux travaux de libération des emprise nécessaires à la réalisation des ouvrages annexes et du tunnel de la ligne 18 du Grand Paris Express et aux accompagnements des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Dans la perspective de la réalisation du tronçon automatique de la ligne 17 du réseau de transport public du Grand Paris reliant la gare du Bourget RER (non incluse dans la ligne dite "rouge" et correspondant à la ligne 17 nord) et du Mesnil-Amelot, des conventions ont été passées avec la Société du Grand Paris :

- ♦ Paris – Le Bourget : Le 30 novembre 2018, la Société du Grand Paris a passé un marché avec Aéroports de Paris SA portant mandat de maîtrise d'ouvrage pour la démolition du bâtiment 66 (futur emplacement de la gare Le Bourget Aéroport). Un avenant modifiant le coût de l'opération est en cours de finalisation. Le 17 mai 2019, il a été signé avec la Société du Grand Paris une convention-cadre de financement pour la mise en compatibilité des réseaux d'Aéroports de Paris SA et du SIAH (Syndicat Mixte pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit-Rosne) par Aéroports de Paris SA nécessaire à la réalisation d'un ouvrage annexe (n° 3501P). Le 27 mai 2019 deux conventions subséquentes modifiées par avenants en date du 25 juin 2020, l'une pour les études et pour l'autre sur l'exécution des travaux, pour les travaux afférents à l'ouvrage annexe 3501P ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris. Le 8 octobre 2019, Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris ont signé une convention d'indemnisation des études et des travaux sur les bâtiments A1, A3/A4 réalisés par Aéroports de Paris SA nécessaires à la réalisation de la gare Le Bourget Aéroport de la ligne 17.
- ♦ Paris-Charles de Gaulle : le 20 décembre 2019 a été signée une convention d'indemnisation par la SGP des interventions que le Groupe doit effectuer sur les ouvrages dont il est propriétaire et concernant des travaux préparatoires à la réalisation du métro de la ligne 17 du Grand Paris Express. Le 20 janvier 2020, Aéroports de Paris et la SGP ont signé une convention

de coopération sur la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle pour des échanges de données et de collaboration.

RELATIONS AVEC LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

- ♦ Une convention a été signée le 16 juillet 2019 avec la RATP relative aux conditions de réalisation des travaux de creusement du tunnel et des ouvrages annexes de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express et sur les accompagnements des équipes de la RATP qui doivent se rendre en zone sureté à accès réglementé.

RELATIONS AVEC Air France-KLM

Les transactions avec Air France-KLM concernent principalement :

- ♦ la facturation des redevances aéronautiques et accessoires fixées par le Contrat de Régulation Economique en application du code de l'aviation civile ;
- ♦ Et, des loyers facturés au titre des contrats de location des terrains et des bâtiments aux alentours des plateformes.

14.3 Relations avec les principaux dirigeants et actionnaires

REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du Comité Exécutif et les administrateurs nommés par l'Assemblée Générale.

La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 7,7 millions d'euros en 2020 contre 6,6 millions d'euros en 2019. Cette évolution s'explique par la nomination de deux directeurs supplémentaires au Comité Exécutif et l'arrivée d'un nouveau directeur en 2020; le nombre de membres du Comité Exécutif, hors mandataire social, au 31 décembre est ainsi passé de 12 à 14. Les éléments de solde de tout compte pour celui parti fin 2020 sont également pris en compte.

Cette rémunération comprend les avantages court terme (rémunération fixe, variable et avantages en nature), ainsi que les charges patronales correspondantes, les avantages postérieurs à l'emploi, et la rémunération des administrateurs. Le détail des rémunérations est présenté dans le tableau suivant :

(En milliers d'euros)	2020	2019
Rémunération des dirigeants	7 696	6 612
Salaires et traitements	5 265	4 493
Charges sociales	1 942	1 636
Total avantages court terme	7 207	6 129
Avantages postérieurs à l'emploi	215	176
Rémunération des administrateurs	274	307



RELATIONS AVEC VINCI

Les transactions les plus significatives avec Vinci comprennent le partenariat avec Vinci Airports dans le cadre de la concession de l'aéroport international de Santiago du Chili ainsi que les travaux relatifs aux constructions de la jonction

de satellites internationaux du Terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Vinci n'est plus une partie liée depuis le 15 décembre 2020 date de la démission de son membre du Conseil d'administration d'Aéroports de Paris SA.



NOTE 15 Engagements hors bilan

15.1 Paiements minimaux futurs

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe Aéroports de Paris en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 31 Décembre 2020 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 116	307	847	1 962

15.2 Carnet de commandes

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Carnet de commandes	108	33	40	36

Pour la présentation de son carnet de commandes, le Groupe a choisi d'appliquer la simplification proposée par IFRS 15 de ne pas intégrer les contrats d'une durée inférieure ou égale à 12 mois.

Ainsi, les revenus futurs présentés dans le carnet de commandes du Groupe s'élèvent à 108 millions d'euros au 31 Décembre 2020 et sont issus des contrats présentant les caractéristiques suivantes :

- signés à la date de clôture avec des tiers (hors Groupe) ;
- dont l'exécution a commencé à la date de clôture, ou, si le contrat est totalement inexécuté, ne pouvant être résilié par le client sans paiement d'une pénalité ;

- d'une durée supérieure à 1 an.

Le carnet de commandes correspond au chiffre d'affaires futur rattachable aux prestations restant à exécuter à la date de reporting au titre des contrats décrits ci-dessus. Il comprend les revenus correspondant aux seules commandes fermes des clients.

A ce titre, sont exclues des carnets de commandes les redevances aéronautiques et spécialisées, ces prestations ne correspondant pas à des commandes fermes (elles ne sont contractualisées qu'à l'utilisation des services par le client) et les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire, ces revenus étant validés chaque année par la DGAC et dépendants des coûts engagés.

15.3 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Au 31/12/2019
Avals, cautions	361	532
Garanties à première demande	19	35
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	410	677
Autres	164	101
Engagements donnés	954	1 345
Avals, cautions	88	137
Garanties à première demande	100	144
Autres	503	3
Engagements reçus	691	284

AEROPORTS DE PARIS S.A

Les avals et cautions correspondent principalement à des cautions accordées sur prêts au personnel, ainsi qu'à des



garanties accordées par Aéroports de Paris SA principalement pour le compte d'ADP Ingénierie au bénéfice de divers clients de ses filiales.

Par rapport à fin 2019 (677 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en baisse de 266 millions d'euros à fin 31 Décembre 2020 (410 millions d'euros).

Cette baisse des engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations s'explique par la combinaison de deux effets :

- d'une part, la diminution naturelle des engagements due à l'avancement des projets au cours de l'année 2020 ;
- d'autre part, un niveau relativement faible de nouveaux engagements à moyen terme, compte-tenu de la pandémie de Covid-19 et des conséquences engendrées sur les investissements.

Les principaux investissements réalisés au cours de l'année 2020 ayant contribué à la diminution du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D à Paris-Charles de Gaulle ;
- la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
- l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ;
- la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1 à Paris-Charles de Gaulle ;
- l'extension des aires India à Paris-Charles de Gaulle.

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

En application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris SA, le ministre chargé de l'Aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris SA. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports détenus par Aéroports de Paris SA, 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit

versée à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'aviation générale.

Les autres engagements donnés comprennent principalement le montant des apports en capital à réaliser par Aéroports de Paris SA au titre du financement du projet CDG Express pour un montant de 133 millions d'euros. Ce projet est en effet financé en partie par un contrat de crédit-relais fonds propres qui devra être remboursé à la mise en service par les associés du Gestionnaire d'Infrastructure (GI). Pour rappel, Aéroports de Paris SA détient 33% du GI.

Les autres engagements reçus correspondent à des lignes de crédit confirmées auprès de banques.

ADP INTERNATIONAL

Les garanties à première demande ont été données par la filiale ADP International au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

TAV AIRPORTS

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élèvent au 31 Décembre 2020 à 343 millions d'euros. Ils concernent des lettres de garantie :

- accordées principalement à des tiers (douanes, prêteurs et clients), à la Direction Générale de l'Aviation civile turque "DHMI" ainsi qu'aux gouvernements d'Arabie Saoudite, de Tunisie et de Macédoine ;
- issues des contrats de construction, opération et transfert d'infrastructures aéroportuaires (BOT Agreements) des contrats de concession et de contrats de location.

Principales garanties accordées au DHMI :

- TAV Ege et TAV Milas Bodrum sont tenus de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 37 millions d'euros et 43 millions d'euros respectivement au DHMI ;

Principales garanties accordées à GACA (General Authority of Civil Aviation) en Arabie Saoudite :

Le Groupe est tenu au 31 Décembre 2020 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars (équivalent à 11 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec GACA en Arabie Saoudite ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 163 millions de dollars (équivalent à 132 millions d'euros) à la Banque Commerciale Nationale, incluse dans les lettres de garantie données aux tiers.

Principales garanties accordées à OACA (Office de l'aviation Civile et des Aéroports) en Tunisie :

Le Groupe est tenu au 31 Décembre 2020 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros à au ministère de la Propriété de l'Etat et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec OACA en Tunisie.



NOTE 16 Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont définis par la norme IAS 37 comme étant :

- Soit **des obligations potentielles** résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ;
- Soit **des obligations actuelles** résultant d'événements passés mais qui ne sont pas comptabilisées parce que :
 - il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre les obligations ; ou
 - le montant des obligations ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Le Groupe ADP est engagé dans un certain nombre de procédures judiciaires et arbitrales dans le cadre de l'exercice normal de son activité. Le Groupe fait également l'objet de certaines demandes et actions en justice qui dépassent le cadre du cours ordinaire de son activité.

Le montant des provisions retenues est fondé sur l'appréciation par le Groupe ADP du bien-fondé des demandes et du niveau de risque au cas par cas et dépend notamment de l'état d'avancement des procédures et des arguments de défense du Groupe, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

Les principaux litiges et arbitrages présentés ci-après constituent selon les cas des passifs éventuels ou des actifs éventuels.

- ♦ Litige TAV/HERVE sur le décompte général définitif des travaux relatifs à la construction du siège social
 - Dans le cadre de la construction de l'ensemble de bâtiment accueillant notamment le nouveau siège social du Groupe ADP, un litige oppose les membres

du Groupement d'entreprises TAV construction et Hervé SA (qui fait l'objet d'une procédure de liquidation judiciaire prononcée le 1^{er} septembre 2020) et Groupe ADP sur le solde de leur marché. Les membres du Groupement ont assigné devant le Tribunal de Grande Instance de Paris Groupe ADP le 25 mars 2019 à fin de solliciter du juge la condamnation de celui-ci au paiement de la somme de 95 millions d'euros. Le Groupe conteste cette demande. L'affaire est toujours en cours.

- ♦ Litige JSC Investissement
 - Le Conseil d'Etat a déclaré non admis le pourvoi de la société JSC Investissement, il n'existe donc plus de passif éventuel.
- ♦ Litiges fiscaux
 - Des discussions sont en cours concernant le taux de retenue à la source appliqué à des dividendes reçus de filiales étrangères.



NOTE 17 Événements postérieurs à la clôture**LE GROUPE ADP S'ENGAGE DANS UN PROJET DE TRANSFORMATION DE LA PLATE-FORME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE QUI FAVORISE LA TRANSITION ECOLOGIQUE**

Dans une annonce faite le 11 février 2021, le Gouvernement demande au Groupe ADP de présenter un nouveau projet d'aménagement pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle après l'arrêt du projet de Terminal 4. Le Groupe ADP prend acte de cette demande qui est l'une des conséquences de la crise du Covid-19.

Les aménagements contribuant à la transition énergétique de l'aéroport, et du secteur aérien dans son ensemble doivent être repensés au regard de l'accélération des engagements sur l'avion vert, confirmés dans le plan de soutien à l'aéronautique du Gouvernement pour une industrie verte et compétitive du 9 juin 2020. La crise liée à la pandémie de Covid-19 et ses bouleversements ont durablement affecté les perspectives de croissance du trafic, remettant ainsi en cause le calendrier des besoins d'accroissement des capacités d'accueil des passagers de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Un travail de révision du projet initial avait été engagé ces derniers mois afin de s'adapter aux nouvelles hypothèses de trafic et répondre aux enjeux de transition environnementale du secteur. Ce travail mené par les équipes du Groupe ADP fondera les réflexions à venir sur les défis d'aménagements de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle.

Cette annonce n'a pas d'impact négatif dans les états financiers présentés.

PRISE DE CONTROLE DE L'AEROPORT D'ALMATY

Le Groupe ADP devrait prendre le contrôle de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan en 2021.

Le consortium formé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,12% par le Groupe ADP) et VPE Capital, a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100% de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant et de services, pour une valeur de 415 millions de dollars.

La participation de TAV Airports dans le consortium ne sera pas inférieure à 75% et le transfert des parts aura lieu après la clôture de la transaction, qui devrait avoir lieu au cours des prochains mois, après réalisation des procédures légales nécessaires. L'aéroport sera consolidé en intégration globale dans les comptes de TAV Airports et donc du Groupe ADP.

EXTENSION DE LA DUREE DES CONCESSIONS EN TURQUIE

Du fait de la diminution du trafic due à la pandémie de Covid-19 et de ses conséquences économiques défavorables, des discussions ont été ouvertes avec les contreparties impliquées (concedants, banques) dans le but de conserver la viabilité financière et opérationnelle de certains de ces actifs, notamment en demandant des extensions de durée de concession. S'agissant de TAV Airports, des extensions de concessions d'une durée de deux ans ont été obtenues le 15 février 2021 pour les aéroports d'Ankara, Antalya, Bodrum, Gazipasa et Izmir, tandis que les redevances de concession dues en 2022 seront acquittées en 2024.



NOTE 18 Honoraires des commissaires aux comptes

Les montants des honoraires de commissaires aux comptes enregistrés sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Au 31/12/2020		Au 31/12/2019	
	DELOITTE	EY	DELOITTE	EY
Société mère	625	805	530	607
Filiales intégrées globalement	350	824	349	752
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :	975	1 629	879	1 359
Société mère	48	56	48	58
Filiales intégrées globalement	82	99	-	36
Services autres que la certification des comptes :	130	155	48	94
Total	1 105	1 784	927	1 453

En 31 Décembre 2020, les services autres que la certification des comptes concernent principalement :

- La revue des informations environnementales, sociales et sociétales,
- Des attestations diverses et des diligences sur un projet d'acquisition.



NOTE 19 Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du Groupe pour l'année 2020 sont présentés en note 3.2.1).

Au 31 Décembre 2020, la liste des principales filiales et participations du périmètre de consolidation s'établit comme suit :

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
Aéroports de Paris SA (Multi-activités)	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	MÈRE
FILIALES (intégrées globalement)			
Commerces et services :			
Société de Distribution Aéroportuaire	114 avenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
Média Aéroports de Paris	17 rue Soyer 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
RELAY@ADP	55 rue Deguingand 92300 Levallois Perret	France	50%
Immobilier :			
ADP Immobilier Tertiaire	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
ADP Immobilier	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Ville Aéroportuaire Immobilier 1*	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
ADP Immobilier Industriel	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	100%
SCI ROMEO	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Hôtels Aéroportuares**	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
International et développements aéroportuaires :			
Tank Öwa Alpha GmbH	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche	100%
Gestio I Servies Trade Center S.A. ("GIS Spain")	Avda. Diagonal 611 9ª pl. 08028- Barcelona	Espagne	32%
ADP International	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
ADP Ingénierie	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	100%
GMR Infra Services Limited	Naman Centre Plot No. C 31, G Block Bandra - Kurla Complex, Bandra (East) Mumbai, Maharashtra - 400051	Inde	100%
Jordan Airport Management	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie	100%
Airport International Group P.S.C ("AIG")	P.O. Box 39052 Amman 11104 Jordan	Jordanie	51%
TAV Tunisie SA ("TAV Tunisia")	Rue de la Bourse, Cité les Pins, Immeubles "Horizon", Bloc B, 3ème étage, les Berges du Lac, 1053 Tunisia	Tunisie	46%



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
TAV Havalimanları Holding A.Ş. ("TAV Airports Holding")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş. ("TAV İstanbul")	İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali 34149 Yeşilköy. İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Milas Bodrum")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Ege")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Esenboğa")	Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali 06750 Esenboğa Ankara, TURKEY	Turquie	46%
TAV Gazipaşa Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Gazipaşa")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
BTA Havalimanları Yiyecek ve İçecek Hizmetleri A.Ş. ("BTA")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:2 (2.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. ("HAVAŞ")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV İşletme Hizmetleri A.Ş. ("TAV Operations Services")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Bilişim Hizmetleri A.Ş. ("TAV Technology")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:3 (3.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Akademi Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş. ("TAV Academy")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
Autres activités :			
Hub One	Continental Square, 2 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	100%
ADP Invest	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Hologarde**	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%

* Le Groupe détient 60% d'intérêt de Ville Aéroportuaire Immobilier 1 et dispose d'un contrat d'option d'achat et de vente croisée sur les 40% restant. L'analyse de ce contrat conduit à retenir 100% d'intérêt.

** Précédemment nommée Hôtel RO3 jusqu'à Mai 2019

*** Précédemment nommée TAV Information and Technologies Saudi Ltd. Company jusqu'à Mars 2020



Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services :			
EPIGO	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – Aéroport Roissy Charles de Gaulle – 93290 Tremblay en France	France	50%
Immobilier :			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	50%
SCI Heka Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
SAS Chenue Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
Transport CV	Haarlemmermeer de Beekstraat 314 1118CX SCHIPHOL AIRPORT	Pays-Bas	40%
International et développements aéroportuaires :			
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	49%
Tibah Airports Operation Limited ("Tibah Operation")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	24%
Tibah Airports Development Company CJSC ("Tibah Development")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	23%
Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Antalya")	Antalya Havalimanı 1. Dış Hatlar Terminali 07230 Antalya TURKEY	Turquie	23%
ATU Turizm İşletmeciliği A.Ş. ("ATU")	Büyükdere Cad.Bengün Han No:107/8 Gayrettepe - İstanbul	Turquie	23%
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat:6 Yeşilköy Bakırköy /İstanbul	Turquie	23%
Schiphol Group	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas	8%
Consorcio PM Terminal Tocumen SA	Terminal Sur S.A. AV DOMINGO DIAZ Panama , Rep. De Panama	Panama	36%
Liège Airport	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique	26%
Zaic-A Limited	1 Park Row, Leeds, LS1 5AB, United Kingdom	Royaume-Uni	28%
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago, Chili	Chili	45%
Ravinala Airports	Escalier C, Zone Tana Water Front – Ambodivona 101 Antananarivo, Madagascar	Madagascar	35%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Conakry ("SOGECAC")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	29%
Airport Terminal Operations LTD ("ATOL")	SSR INTERNATIONAL AIRPORT PLAINE MAGNIEN	Ile Maurice	10%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("SOGECAG")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	33%
Autres activités :			



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
Hub Safe	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	20%
Egidium	114 avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	20%
Safety Line	12 Rue Clavel, 75019 Paris	France	12%
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%
Innov'ATM	15 rue Alfred Sauvy 31270 Cugnaux	France	17%
Alacrité	299 boulevard de Leeds – World Trade center Lille Services SAS espace International – 59777 Euralille	France	19%



Dans le cadre de son développement, le Groupe est amené à prendre des participations dans des sociétés d'aéroports ou à créer des filiales dédiées à l'exercice de ses activités en France et à l'étranger, et, en particulier, à l'exécution de

contrats de prestations de services. Ces entités représentent individuellement moins de 1 % de chacun des agrégats (Chiffre d'affaires, résultat opérationnel, résultat de la période).

Entités	Activités	Pays	% de détention	Détenue par
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (sans activité ou activité négligeable)				
International et développements aéroportuaires :				
Management of Airports Terminals and Aprons Co.	* En vue d'exploitation aéroportuaire	Arabie saoudite	5%	ADP International
Matar	* Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie Saoudite	5%	ADP International
ADP do Brasil - Participacoes	* En vue d'exploitation aéroportuaire	Brésil	100%	ADP International
Laguardia Central Terminal LLC	* En vue d'exploitation aéroportuaire	États-Unis	27%	ADP International & TAV Holding
ATU Holdings, Inc.	* Commerces et services	États-Unis	23%	ATU
TAV Operation Services California	* Commerces et services	États-Unis	100%	TAV Operation Services
TAV Operation Services Alabama	* Commerces et services	États-Unis	100%	TAV Operation Services
Gateway Primeclass	* Commerces et services	États-Unis	80%	TAV Operation Services
ADPM 2	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
ADPM 3	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
Airport Management Company	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	73%	ADP International & Aviator Netherland
TAV Operation Services Madagascar	* Commerces et services	Madagascar	100%	TAV Operation Services
TAV HOLDCO B.V	* Entité inactive	Pays Bas	100%	Aviator Netherland
TAV Uluslararası Yatırım A.Ş.	* Entité inactive	Turquie	46%	TAV Holding
Autres activités :				
CCS France	** Programmation informatique	France	20%	Aéroports de Paris SA
BestMile	* Expérimentation véhicule autonome	Suisse	7%	ADP Invest
Civipol Conseil	** Promotion des compétences du Ministère de l'Intérieur	France	1%	Aéroports de Paris SA
Pole Star	* Ingénierie, études techniques	France	11%	Hub One
Bolloré Télécom	* Télécommunications	France	2%	Hub One
Immobilière 3F	* Gestion immobilière spécialisée HLM	France	<1%	Aéroports de Paris SA
SoftToGo	* Portage de logiciels	Argentine	100%	Hub One
OnePark	* Editeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1%	ADP Invest



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2020

FinalCAD	*	Editeur de logiciel de gestion de projets de construction	France	2%	ADP Invest
Destygo	*	Développement de solutions de chatbot pour les passagers	France	6%	ADP Invest
FL WH Holdco	*	Fabricant & opérateur de dirigeables	France	6,6%	Aéroports de Paris SA
Skyports	*	Exploitant de vertiports	Angleterre	4,6%	Aéroports de Paris SA
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (Fonds d'investissement*)					
Equipe de France	*	Portefeuille de participations dans des actions cotées sur la Bourse Saoudienne	France	N/A	Aéroports de Paris SA
ELAIA Delta Fund	*	Portefeuille de participations dans des entreprises de l'économie numérique et le BtoB	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation	*	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et Etats Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
X ANGE	*	Portefeuille de participations dans des entreprises des secteurs d'activité Internet, services mobiles, logiciel et infrastructure, services bancaires innovants	France	N/A	Aéroports de Paris SA
White Star Capital II France S.L.P.	*	Fonds institutionnel de capital risque investissant dans des entreprises évoluant dans le secteur des nouvelles technologies entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest.	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation II	*	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et Etats Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Rubix S&I	*	Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest

* Classification IFRS 9 : les variations de juste valeur sont enregistrées en résultat

** Classification IFRS 9 : Les variations de juste valeur sont enregistrées en OCI sans recyclage

