

Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats annuels 2021



Sommaire



Chiffres clés.....	3
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.....	88
NOTE 2	Faits marquants.....	13	NOTE 12	Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées	92
NOTE 3	Périmètre de consolidation.....	21	NOTE 13	Trésorerie et flux de trésorerie	93
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle ...	25	NOTE 14	Informations relatives aux parties liées	97
NOTE 5	Avantages au personnel.....	43	NOTE 15	Engagements hors bilan.....	101
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement	51	NOTE 16	Passifs éventuels.....	104
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action	62	NOTE 17	Évènements postérieurs à la clôture	105
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants..	65	NOTE 18	Honoraires des commissaires aux comptes.....	106
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers	67	NOTE 19	Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées	107
NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels.....	87			



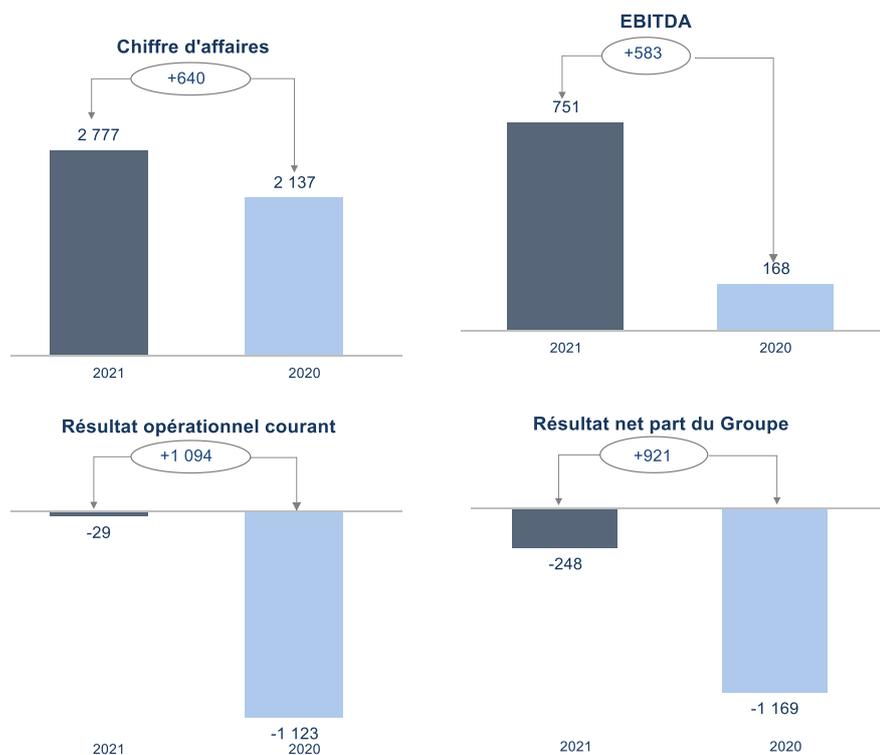
Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	2021	2020
Chiffre d'affaires	4	2 777	2 137
EBITDA		751	168
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		27%	7,8%
Résultat opérationnel courant		(29)	(1 123)
Résultat opérationnel		(20)	(1 374)
Résultat net part du Groupe		(248)	(1 169)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		594	132
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(315)	(1 221)
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(527)	(848)

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Capitaux propres	7	4 176	4 213
Endettement financier net*	9	8 011	7 484
Gearing*		192%	178%
Ratio Dette financière nette/EBITDA*		10,67	44,55

* 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. Cette ligne du compte de résultat inclue également les résultats de cession des titres de sociétés mises en équivalence ainsi que les réévaluations à la juste valeur des quotes-parts conservées en cas de perte d'influence notable.
- ◆ **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	2021	2020
Chiffre d'affaires	4	2 777	2 137
Autres produits opérationnels courants	4	156	50
Achats consommés	4	(383)	(263)
Charges de personnel	5	(739)	(732)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(1 061)	(966)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	1	(58)
EBITDA		751	168
<i>Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires</i>		27%	7,8%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	6	(719)	(1 071)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4 & 12	(61)	(220)
Résultat opérationnel courant		(29)	(1 123)
Autres produits et charges opérationnels	10	9	(251)
Résultat opérationnel		(20)	(1 374)
Produits financiers		393	191
Charges financières		(611)	(581)
Résultat financier	9	(218)	(390)
Résultat avant impôt		(238)	(1 764)
Impôts sur les résultats	11	(9)	255
Résultat net des activités poursuivies		(247)	(1 509)
Résultat net des activités non poursuivies	12	(1)	(7)
Résultat net		(248)	(1 516)
Résultat net part du Groupe		(248)	(1 169)
Résultat net part des intérêts minoritaires		-	(347)
Résultat net par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(2,50)	(11,81)
Résultat dilué par action (en euros)	7	(2,50)	(11,81)
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(2,50)	(11,78)
Résultat dilué par action (en euros)	7	(2,50)	(11,78)



État du résultat global

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	2021	2020
Résultat net		(248)	(1 516)
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Ecart de conversion	7.1	94	(170)
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		80	(2)
Impôt sur éléments ci-dessus		(1)	-
Eléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		22	(69)
Eléments de résultat global relatifs aux activités non poursuivies		-	-
Eléments recyclables en résultat		195	(241)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		31	(9)
Impôt sur éléments ci-dessus		(9)	5
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(1)	-
Eléments non recyclables en résultat		21	(4)
Résultat global total pour la période		(32)	(1 761)
Part des intérêts minoritaires		96	(392)
Part du Groupe		(128)	(1 369)



État consolidé de la situation financière

Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Immobilisations incorporelles	6	3 007	2 795
Immobilisations corporelles	6	8 181	8 084
Immeubles de placement	6	614	502
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 583	1 943
Autres actifs financiers non courants	9	972	374
Actifs d'impôt différé	11	26	46
Actifs non courants		14 383	13 744
Stocks		84	70
Actifs sur contrats		9	5
Clients et comptes rattachés	4	827	567
Autres créances et charges constatées d'avance	4	298	467
Autres actifs financiers courants	9	193	169
Actifs d'impôt exigible	11	179	85
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	2 379	3 463
Actifs courants		3 969	4 826
Actifs détenus en vue de la vente	2 & 12	10	-
Total des actifs		18 362	18 570

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(1)	(3)
Résultats non distribués		2 936	3 164
Autres éléments de capitaux propres		(259)	(349)
Capitaux propres - part du Groupe		3 516	3 652
Intérêts minoritaires		660	561
Total des capitaux propres	7	4 176	4 213
Emprunts et dettes financières à long terme	9	9 144	9 370
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	513	644
Autres provisions non courantes	8	136	97
Passifs d'impôt différé	11	300	89
Autres passifs non courants	8	953	797
Passifs non courants		11 046	10 997
Passifs sur contrats		5	4
Fournisseurs et comptes rattachés	4	785	682
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	1 008	958
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 169	1 598
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	141	104
Autres provisions courantes	8	24	6
Passifs d'impôt exigible	11	8	8
Passifs courants		3 140	3 360
Total des capitaux propres et passifs		18 362	18 570



Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2021	2020
Résultat opérationnel		(20)	(1 374)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	650	1 556
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		(36)	(50)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		594	132
Variation du besoin en fonds de roulement	13	(88)	114
Impôts sur le résultat payés		56	(59)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	195	109
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		757	296
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(527)	(848)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(56)	39
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(315)	(1 221)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	13	2	-
Variation des autres actifs financiers		(210)	(93)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		11	5
Dividendes reçus	13	40	9
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(1 055)	(2 109)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	294	4 189
Remboursement des emprunts à long terme	9	(578)	(884)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(17)	(15)
Subventions reçues au cours de la période		1	7
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		(1)	1
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres		1	(3)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(4)	(32)
Variation des autres passifs financiers		(56)	50
Intérêts payés		(285)	(194)
Intérêts reçus		39	7
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	(176)	176
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(782)	3 302
Incidences des variations de cours des devises		-	(4)
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		(1 080)	1 485
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		3 458	1 973
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	13	2 378	3 458
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		2 379	3 463
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(1)	(5)

Flux d'exploitation

En 2021, le Groupe a reçu 195 millions d'euros au titre du solde de l'indemnisation correspondant à la fin de la concession de TAV Istanbul.

Flux d'investissement

Les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations concernent

principalement l'acquisition des titres d'Almaty International Airport JSC et Venus Trading LLP par le Groupe TAV à hauteur de 372 millions de dollars américains décaissés sur la période (314 millions d'euros hors trésorerie acquise).

Flux de financement

Sur l'année 2021, le montant du remboursement des emprunts est de 578 millions d'euros.



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
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
98 960 602	Situation au 01/01/2021	297	543	(3)	3 164	(349)	3 652	561	4 213
	Résultat net	-	-	-	(248)	-	(248)	-	(248)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	120	120	96	216
	Résultat global - 2021	-	-	-	(248)	120	(128)	96	(32)
	Mouvements sur actions propres	-	-	2	-	-	2	-	2
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(4)	(4)
	Autres variations*	-	-	-	28	(30)	(2)	(1)	(3)
	Variation de périmètre	-	-	-	(8)	-	(8)	8	-
98 960 602	Situation au 31/12/2021	297	543	(1)	2 936	(259)	3 516	660	4 176

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.

*Dont l'impact de la variation des taux d'impôt antérieurs sur les écarts actuariels pour 9M€



NOTE 1 Principes généraux**1.1 Bases de préparation des comptes****Déclaration de conformité**

Les comptes consolidés du Groupe ADP de l'exercice 2021 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 16 février 2022. Ces comptes seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 17 mai 2022.

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) et les titres des sociétés non consolidées, 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 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 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 Politique environnementale

L'année 2021 marque la fin de la politique environnementale 2016-2021 qui embarquait des ambitions fortes en matière de maîtrise des consommations d'énergie, de réduction des émissions de CO2 et de polluants locaux, de maîtrise des consommations d'eau, de réduction et valorisation des déchets, de préservation de la biodiversité et d'usages des sols, et de construction durable. A titre d'illustration, les émissions internes de CO2 de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ont diminué de 63% en valeur absolue en 2019 (avant le début de la crise covid-19) par rapport à 2009.

En 2022, le Groupe entame une nouvelle politique, dont les marqueurs sont une ambition environnementale au-delà du périmètre de responsabilité directe, un élargissement au-delà de l'impact en exploitation (cycle de vie), et une logique inclusive avec les territoires. Cette nouvelle politique environnementale porte sur 23 aéroports du Groupe ADP.

Les quatre axes stratégiques de cette politique sont les suivants :

- Tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement, en visant la neutralité carbone avec compensation d'ici à 2030 pour l'ensemble des aéroports signataires.
- Participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation et



proposer notamment des solutions côté piste. Par exemple, Paris Aéroport prépare d'ores et déjà l'arrivée des carburants alternatifs durables et de l'avion à hydrogène pour permettre l'avènement d'une aviation décarbonée pour le milieu du siècle ;

- Promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales : en favorisant les circuits courts, en encourageant l'économie circulaire et en développant la production des ressources sur site (réseau de chaleur géothermique, panneaux solaires, etc.) ;
- Réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires (conception sobre, construction et rénovation bas carbone d'infrastructures et de bâtiments).

Parmi les engagements phares de cette nouvelle politique, l'ambition du Groupe est de devenir un territoire neutre en carbone à horizon 2050.

Le Groupe tient d'ores et déjà compte de ces objectifs environnementaux pour définir les investissements à venir.

1.3 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 2021.

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 d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021

Les amendements de normes et autres textes d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021 et non appliqués par anticipation sont les suivants :

- ◆ 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 homologués par l'Europe au 1^{er} janvier 2021, 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.

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

Décisions prises par l'IFRS IC en 2021 et appliqués par le Groupe

L'IASB (International Accounting Standards Board) a validé en mai 2021 la position prise par le Comité d'interprétation des normes IFRS (IFRS IC) au travers de l'Agenda Decision « Attributing Benefit to Periods of Service (IAS 19 Employee Benefits) ».

L'Agenda Decision, portant sur un régime à prestations définies conditionnant l'octroi d'une prestation à la fois en fonction de l'ancienneté, pour un montant maximal plafonné et au fait qu'un membre du personnel soit employé par l'entité lorsqu'il atteint l'âge de la retraite, conclut qu'une entité doit attribuer les droits à prestation à chaque année entre :

- La date à partir de laquelle chaque année de service compte pour l'acquisition des droits à prestation, c'est-à-dire la date avant laquelle les services rendus par le membre du personnel n'affectent ni le montant ni l'échéance des prestations, et
- La date à laquelle les services additionnels rendus cessent de générer des droits à prestations additionnelles significatives en vertu du régime, autres que ce qui pourrait résulter d'augmentations de salaire futures.

Le Groupe a appliqué ces prescriptions qui n'ont pas d'impact significatif sur les comptes consolidés du Groupe.

Normes, amendements et interprétations publiés par l'IASB et d'application aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2021 et non appliqués de manière anticipée par le Groupe ADP.

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire au 1^{er} janvier 2021 :

- ◆ 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 1^{er} janvier 2023, sous réserve de son adoption par l'Europe.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

- Informations à fournir sur les méthodes comptables (publié le 12 février 2021). Ces amendements ont pour objectif d'aider les entités à identifier les informations utiles à fournir aux utilisateurs des états financiers sur les méthodes comptables. Ces amendements sont applicables à compter des exercices ouverts le 1^{er} 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 1^{er} janvier 2022 et ont été adoptés par l'Europe le 28 juin 2021.

- ◆ Amendements à IAS 8 "Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs" (publiés le 12 février 2021) visant à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Les amendements

seront applicables de manière prospective à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2023.

- ◆ Amendements à IAS 12 "Impôts sur le résultat" : Impôts différés relatifs à des actifs et passifs résultant d'une même transaction. Dans certaines circonstances, les entreprises sont exemptées de comptabiliser un impôt différé lors de la comptabilisation initiale d'un actif et un passif. Il y avait jusqu'à présent une incertitude quant à la question de savoir si l'exemption s'appliquait à des transactions telles que les contrats de location et les obligations de démantèlement, des transactions pour lesquelles les entreprises comptabilisent à la fois un actif et un passif. Les amendements viennent préciser que l'exemption ne s'applique pas et que les entreprises sont tenues de comptabiliser l'impôt différé sur ces transactions. Les amendements entrent en vigueur à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2023 sous réserve de son adoption par l'Europe.

- ◆ S'agissant de l'amendement à IFRS 16 "Allégements de loyer liés à la Covid-19 au-delà du 30 juin 2021 (publiés le 31 mars 2021). Les amendements entrent en vigueur à compter des exercices ouverts le 1^{er} avril 2021 et ont été adoptés par l'Europe au 31 août 2021. Ces amendements permettent aux preneurs d'être dispensés d'avoir à apprécier si certains allégements de loyer qui sont accordés en conséquence directe de la pandémie de la covid-19 constituent ou non des modifications de contrat de location et de les traiter comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat de location

Les analyses des incidences de l'application de ces amendements sont en cours.



NOTE 2 Faits marquants

2.1 Synthèse des faits marquants

Restructuration de la dette de TAV Tunisie

Suite aux événements du "Printemps arabe" de 2011 et des attentats de 2015, le trafic attendu en Tunisie n'a pu être atteint et TAV Tunisie n'a pu faire face à ses échéances bancaires. Des négociations ont été initiées avec les prêteurs et les autorités tunisiennes (autorités concédantes). Ces négociations ont abouti en février 2021 à :

- ◆ Une réduction de la dette bancaire de TAV Tunisie qui s'élève à 234 millions d'euros après restructuration et ;
- ◆ L'émission de titres participatifs de TAV Tunisie au profit des prêteurs pour une valeur de marché de 24 millions d'euros. Les titres participatifs sont qualifiés d'instruments financiers et ne confèrent aucun droit de vote dans les organes de direction de TAV Tunisie. Les détenteurs de ces titres bénéficient d'une rémunération fixe, ainsi que d'une rémunération variable, en fonction des résultats de TAV Tunisie jusqu'à la fin de la concession, soit mai 2047.

L'impact de la restructuration est un produit net d'impôt différé de 109 millions d'euros (118 millions d'euros avant impôt différé, cf. note 9).

Extension de deux ans des durées de concession des aéroports turcs opérés par TAV Airports

Compte tenu de la crise financière du secteur aérien, TAV Airports a déposé des demandes de compensation pour cause de Force majeure auprès de la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI). Cette dernière a confirmé dans un courrier officiel en date du 10 février 2021 à TAV Airports l'acceptation de ces requêtes et a étendu les durées de concession de deux ans pour les aéroports turcs opérés par TAV Airports: Antalya, Ankara Esenboğa, Gazipasa-Alanya, Izmir Adnan Menderes et Milas-Bodrum. Dans ce même courrier, le DHMI a informé TAV Airports que les redevances de concessions au titre de 2022 ne seront exigibles qu'en 2024.

S'agissant des aéroports de Bodrum et Ege pour lesquels TAV Airports versent au DHMI des loyers de concessions fixes, les droits d'exploiter les aéroports en concession ont été revalorisés pour tenir compte des redevances de concessions fixes relatifs aux deux années d'extension. L'impact est donc une augmentation des droits d'exploiter les aéroports en concession, par contrepartie de dettes, pour des montants respectivement de 28 millions d'euros et 29 millions d'euros.

Fin de l'accord de coopération industrielle HubLink avec Royal Schiphol Group

L'accord de coopération industrielle HubLink entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021. Les fonctions de membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris de Dick Benschop et de Robert Carsouw, respectivement Chief Executive Officer et Chief Financial Officer de Royal Schiphol Group, et celles de membre du conseil de surveillance de Royal Schiphol Group d'Edward Arkwright, Directeur général exécutif d'Aéroports de Paris, ont ainsi pris fin à la même date.

L'arrivée à terme de cette coopération a marqué le début d'un processus de cession ordonnée des actions des 8% que chaque partie détient au capital de l'autre selon les termes d'un accord de sortie entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group en date du 1er décembre 2008 et dans le respect du pacte d'actionnaires, aussi daté 1er décembre 2008, entre Royal Schiphol Group et l'Etat français. Il est prévu que ce processus se déroule sur une période maximale de 18 mois, soit au plus tard jusqu'au 30 mai 2023, durant lesquels Royal Schiphol Group cédera en premier en une ou plusieurs fois (chaque fois pour un nombre d'actions au moins égal à 1% du capital social d'Aéroports de Paris), les actions qu'elle détient dans le capital social d'Aéroports de Paris.

Dans le cadre de ce processus de cession, Aéroports de Paris dispose d'un droit de première offre, lui permettant de faire une offre à Royal Schiphol Group sur les actions qu'elle détient dans Aéroports de Paris ou désigner un tiers qui fera une offre sur les actions ADP. En l'absence d'exercice par Aéroports de Paris de son droit de première offre, ou si Royal Schiphol Group n'accepte pas l'offre d'acquisition faite au titre du droit de première offre, Royal Schiphol Group aura le droit de céder, en une ou plusieurs fois (chaque fois pour un nombre d'actions au moins égal à 1% du capital social d'Aéroports de Paris), ses actions ADP soit sur le marché, soit à une ou plusieurs personnes identifiées (de gré à gré). Aéroports de Paris dispose alors d'un droit de préemption lui permettant de racheter les actions ADP mises en vente par Royal Schiphol Group à un prix équivalent à celui obtenu par Royal Schiphol Group ou de substituer un ou plusieurs tiers dans l'exercice de ce droit. Aéroports de Paris ou le(s) tiers substitué(s) disposeront d'un délai de 7 jours calendaires, à compter de la réception par ADP de la notification de cession qui lui aura été adressée par Royal Schiphol Group contenant une ou plusieurs offres inconditionnelles et irrévocables d'acquisition d'un nombre d'actions ADP représentant au moins 1% du capital social d'Aéroports de Paris, pour notifier à Royal Schiphol Group l'exercice du droit de préemption. L'État dispose, lui aussi, d'un droit de préemption similaire, mais sans faculté de substitution, qui doit être exercé dans le même délai et prévaut sur le droit de préemption d'Aéroports de Paris.

De surcroît, dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions ADP détenues par Royal Schiphol Group, l'État français et Aéroports de Paris disposent d'un droit



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

de veto pour s'opposer à cette cession, pouvant être exercé une fois par projet de cession et dans le même délai que leur droit de préemption, le droit de veto de l'Etat prévalant sur celui d'Aéroports de Paris.

Royal Schiphol Group conservera, sauf si Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group en décident autrement, le produit de cession dans un compte de séquestre, garantissant le paiement du prix de cession des actions Royal Schiphol Group détenues par Aéroports de Paris. Le prix de cession par Aéroports de Paris des actions Royal Schiphol Group sera, quant à lui, fixé sur la base d'une valeur de marché déterminée à l'issue d'une procédure d'expertise qui prendra notamment en compte le prix des actions ADP cédées par Royal Schiphol Group par l'application d'un bonus ou d'un malus fixé en fonction de la moyenne des prix auxquels auront été effectivement cédées les actions ADP par rapport à une valeur de marché d'Aéroports de Paris, elle-même fixée à dire d'expert. Enfin, en cas de non-cession des titres ADP détenus par Royal Schiphol Group au terme de la période de 18 mois, Aéroports de Paris pourra exercer, avec faculté de substitution, une option d'achat sur ses propres titres détenus par Royal Schiphol Group dans des conditions contractuelles convenues entre les parties (formule de calcul de prix à partir d'une moyenne de cours de bourse).

Aéroports de Paris n'exerçant plus d'influence notable sur Royal Schiphol Group depuis le 1er décembre 2021, les titres de Royal Schiphol Group, précédemment consolidés selon la méthode de mise en équivalence, sont désormais comptabilisés en autres actifs financiers non courants.

Abandon de la procédure tendant à l'annulation de l'avis publié par l'Autorité de régulation des transports (ART) le 27 février 2020

Aéroports de Paris avait 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.

L'abandon de la procédure d'élaboration du Contrat de Régulation Economique pour la période 2021-2025, à l'initiative d'Aéroports de Paris, prive d'objet l'avis de cadrage sur le Coût Moyen Pondéré du Capital émis par l'ART. En conséquence, Aéroports de Paris a décidé de se désister dudit recours et la procédure contentieuse est terminée.

Cadre juridique de la régulation des activités aéroportuaires franciliennes

Acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan

L'aéroport d'Almaty, capitale économique du Kazakhstan, est le plus grand aéroport d'Asie centrale : il a accueilli environ 6,4 millions de passagers en 2019 dont un peu moins de la moitié sur des liaisons internationales. Le Kazakhstan, plus grand pays enclavé du monde avec 2,7 millions de km², est le moteur de la croissance économique de la région et représente 60 % du PIB de l'Asie centrale.

TAV Holding (dont le capital est détenu à 46,38 % par le Groupe ADP) a acquis indirectement au travers de holdings,

Les activités aéroportuaires franciliennes d'Aéroports de Paris sont régulées. La régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur la conclusion avec l'Etat d'un contrat de régulation économique permettant de fixer en particulier les investissements et le plafond d'augmentation des tarifs de redevances aéroportuaires sur une période quinquennale. L'instabilité du contexte économique actuel ne permet pas d'engager la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique.

Les tarifs de redevances aéroportuaires sont donc aujourd'hui uniquement soumis au contrôle annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART), en dehors de tout contrat.

L'ART vérifie, dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris, le respect des principes fixés dans le code des transports et dans le code de l'aviation civile.

Par sa décision n° 2021-068 du 16 décembre 2021, l'Autorité de régulation des transports a homologué les tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris pour la période tarifaire 2022-2023 (applicables à partir du 1er avril 2022).

Cette décision d'homologation tarifaire, qui souligne le respect par Aéroports de Paris de l'ensemble des principes fixés par le code des transports et le code de l'aviation civile, n'est toutefois pas définitive aujourd'hui. Elle est susceptible de faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat dans un délai de deux mois à compter de sa publication, soit d'ici au 17 mars 2022.

En outre, à la suite d'une décision du Conseil d'Etat du 28 janvier 2021, l'ART est compétente pour déterminer les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé. L'ART entend adopter une décision à portée générale susceptible d'avoir un impact sur les rentabilités de chacun des périmètres régulé et non régulé, étant rappelé que la rentabilité des activités de service public aéroportuaire (caisse aéronautique) est plafonnée puisque le revenu global des redevances aéroportuaires ne peut excéder le coût des services rendus (y compris coût moyen pondéré du capital). Le Groupe ADP a participé à la consultation menée par l'ART au sujet de la détermination du cadre général dans lequel devront s'inscrire ces règles d'allocation. Une seconde consultation sur le projet de décision en lui-même a été annoncée par l'ART mais non encore réalisée. Les effets de la décision à intervenir ne pourront être évalués qu'une fois le texte publié.

85% d'Almaty International Airport JSC, de ses filiales (Almaty Catering Services LLP et Almaty FBO LLP) et de Venus Trading LLP, exerçant l'activité connexe de carburant. Le partenaire détenant les 15 % restants, KIF Warehouses Coöperatief U.A. (fonds d'investissement détenu par VPE Capital et Kazina Capital Management), dispose d'une option de vente sur les actions qu'il détient et le Groupe bénéficie d'une option d'achat exerçable en cas de désaccord. A la clôture, la



dette relative à l'option de vente a été estimée à 35 millions d'euros.

Le Groupe ayant la capacité d'imposer ses décisions sur les activités pertinentes, les sociétés acquises sont consolidées en intégration globale.

Le closing a eu lieu le 29 avril 2021 et le prix d'acquisition s'élève à 417 millions de dollars (soit 344 millions d'euros) et se ventile comme suit :

- ◆ 365 millions de dollars payés le 29 avril 2021;
- ◆ 7 millions de dollars payés en juillet 2021 au titre d'un ajustement pour tenir compte de l'endettement net, du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie des sociétés acquises arrêtés à la date d'acquisition ; et

- ◆ 45 millions de dollars correspondant à la valeur actualisée du paiement de 50 millions de dollars payables au plus tard en 2030 ou avant en fonction des niveaux de trafic.

Les frais d'acquisition au titre de cette opération se sont élevés à 4 millions d'euros et ont été comptabilisés en charges.

En application de la norme IFRS 3 le prix d'acquisition a fait l'objet d'une allocation provisoire entre les différents éléments d'actifs et de passifs identifiables des sociétés acquises. Ces travaux d'identification et d'évaluation des actifs et passifs à la juste valeur à la date du 29 avril 2021 ont été effectués avec l'aide d'un cabinet de conseil et ont donné lieu à la comptabilisation d'un goodwill partiel provisoire d'un montant de 87 millions de dollars (soit 72 millions d'euros).

(en millions d'euros)

	Almaty International Airport JSC & Venus Trading LLP	
Actifs et passifs acquis - à 100%		
Total actifs non courants		263
Total actifs courants		47
Total passifs non courants		37
Total passifs courants		14
Actifs nets à 100%	A	259
Juste valeur à la date de prise de contrôle à 100%	B	344
Goodwill complet provisoire à 100%	B-A	85
Goodwill partiel provisoire comptabilisé à 85%		72

Le tableau ci-dessous présente en colonne A le chiffre d'affaires, l'EBITDA et le résultat net d'Almaty International Airport JSC & Venus Trading LLP depuis la date de prise de contrôle (29 avril 2021) et en colonne B, les mêmes indicateurs sur la totalité de l'exercice 2021 comme si le groupe avait pris le contrôle au 1^{er} janvier 2021.

	A Du 29 avril au 31 décembre 2021	B Du 1er janvier au 31 décembre 2021
<i>(en millions d'euros)</i>		
Chiffre d'affaires	105	139
EBITDA	20	19
Résultat net	3	(1)
Résultat net part du Groupe	1	-

TAV Construction et Almaty International Airport ont conclu un contrat d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction (EPC) détaillé en note 14.

Renouvellement de la concession de l'aéroport d'Antalya

Un groupement formé par TAV Airports (51 %), membre du Groupe ADP, et Fraport (49 %) vient de remporter l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Antalya. Ce succès fait suite à l'enchère organisée par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI) le 1er décembre 2021,

dans le cadre de laquelle le groupement a été le plus haut soumissionnaire. Cette concession a pour objet la réalisation d'investissements visant à augmenter les capacités de cet aéroport en contrepartie du droit de l'exploiter pendant 25 ans, entre le 1er janvier 2027 et le 31 décembre 2051.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Le loyer total de la concession dû au DHMI est de 7,25 milliards d'euros (hors TVA), dont 25% (1,8 milliard d'euros) seront versés dans les 90 jours suivant la signature du contrat de concession. La redevance de service sera de 17 euros par passager international au départ et de 3 euros par passager domestique au départ pendant la nouvelle période de concession. L'investissement visant à augmenter les capacités de l'aéroport d'Antalya, à 80 millions de passagers par an soit plus du double des capacités actuelles, est estimé à environ 765 millions d'euros dans le cadre d'un contrat de conception réalisation à prix forfaitaire, dont 600 millions d'euros seront engagés entre 2022 et 2025, et environ 165 millions d'euros d'investissement additionnel en 2038 pour les deux ans à suivre.

Le résultat sera comptabilisé par mise en équivalence.

Les modalités actuelles d'exploitation de l'aéroport d'Antalya, géré par une société détenue à 49% par TAV Airports et 51% par Fraport restent inchangées jusqu'au 31 décembre 2026.

L'aéroport d'Antalya est un actif stratégique au sein du portefeuille aéroportuaire de TAV Airports. En 2019, l'aéroport d'Antalya a accueilli 35,7 millions de passagers, dont 28,7

millions de passagers internationaux, s'établissant comme deuxième aéroport le plus fréquenté de Turquie et le premier en termes de trafic international.

Antalya est une destination majeure pendant la saison estivale des loisirs en Europe en raison de sa situation sur la riviéra turque, longue de 500 km sur la côte méditerranéenne, au Sud-Ouest du pays et avec une capacité hôtelière de 625 000 lits.

Un accord de concession a été signé entre TAV Antalya Yatırım et DHMI le 28 décembre 2021 pour les investissements supplémentaires visant à augmenter la capacité de l'aéroport d'Antalya et la mise en concession des droits d'exploitation du terminal international existant, du terminal CIP, du terminal d'aviation générale, du terminal domestique et de leurs auxiliaires. Le contrat de location entre la Société et DHMI expirera le 31 décembre 2051 et tous les terminaux ainsi que leurs unités correspondantes mentionnées ci-dessus seront transférés à DHMI d'ici là.

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

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

Depuis la mise à l'arrêt brutale du transport aérien au printemps 2020, la reprise du trafic en France et dans le monde se fait au rythme de l'évolution des mesures de restriction à la mobilité applicables dans chaque pays (confinements, quarantaines, fermetures des frontières, etc.) en fonction de l'évolution de la pandémie et notamment de la propagation des nouveaux variants du Covid-19

Au 31 décembre 2021, le niveau de trafic passager du groupe ADP est en hausse de +37,2 % par rapport à la même période

en 2020, à 160 millions de passagers, soit 45,6 % du niveau du trafic groupe de 2019.

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 2021.



Aéroports	Information sur les suspensions de vols commerciaux et les fermetures d'infrastructures	Statut au 31 décembre 2021	Trafic 2021 @100% en millions PAX	Evolution en % par rapport au 31/12/2020	Niveau par rapport à 2019 en %
France					
Paris Aéroport (CDG+ORY)	Paris-CDG : Terminaux ouverts : 2A, 2B, 2C, 2D, 2E (halls K, L, M aux arrivées uniquement), 2F. Terminal 3 fermé depuis le 23/03/2020, Terminal 1 fermé depuis le 30/03/2020, Terminal 2G fermé depuis le 23/03/2021. Paris-Orly : tous les secteurs ouverts, à l'exception d'Orly 1B fermé depuis le 26/01/2021	Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux	41,9	26,8%	38,8%
International					
Concessions intégrées globalement					
Ankara Esenboga - TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	7,0	36,1%	51,1%
Izmir - TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	7,7	40,3%	62,0%
Amman	Suspension des vols commerciaux domestiques entre le 17/03/2020 et le 06/06/2020. Suspension des vols commerciaux internationaux du 17/03/2020 au 08/09/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	4,6	122,3%	51,1%
Almaty- TAV Airports	Suspension des vols commerciaux domestiques entre fin mars et fin avril 2020. Reprise des vols commerciaux internationaux depuis juin 2020. Suspension ponctuelle des vols commerciaux en janvier 2022.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	4,4	86,7%	93,4%
Autres plates-formes - TAV Airports		Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux, des restrictions locales pouvant s'appliquer.	10,8	62,0%	39,7%
Concessions mises en équivalence					
Santiago du Chili	Suspension des vols commerciaux internationaux entre le 17/03/20 et le 01/10/20. Fermeture des frontières aux non-résidents depuis le 5 avril 2021.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, soumis à de fortes restrictions	10,0	17,4%	40,7%
Antalya - TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	22,0	126,6%	61,7%
Zagreb	Fermeture des frontières aux ressortissants non européens du 19/03/2020 au 11/05/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, restrictions de circulation	1,4	51,9%	40,9%
New Delhi - GMR Airports Ltd	Suspension des vols commerciaux domestiques et internationaux entre le 22/03/2020 et le 25/05/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	37,1	30,3%	54,2%
Hyderabad - GMR Airports Ltd	Suspension des vols commerciaux domestiques et internationaux entre le 22/03/2020 et le 25/05/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	12,0	25,7%	53,9%
Cebu - GMR Airports Ltd	Maintien des vols commerciaux domestiques et internationaux (marqué toutefois par des restrictions de voyages).	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, fortes restrictions de trafic	1,3	-52,0%	10,4%



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

La chute du trafic des aéroports du Groupe depuis la mise à l'arrêt brutale du transport aérien au printemps 2020 présentée ci-avant 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 2021 s'élève à 2 777 millions d'euros, et progresse de 29.9% par rapport au 31 Décembre 2020. Cette hausse provient principalement de l'effet de la reprise du trafic (cf. note 4.2).

Charges de personnel

L'activité partielle chez Aéroports de Paris SA, conséquence de la baisse d'activité et de la fermeture des infrastructures, initiée le 23 mars 2020, a été prolongée jusqu'au 30 juin 2021. 87 % des salariés d'ADP ont été concernés par l'activité partielle au cours du 1er semestre 2021 entraînant une baisse des charges de personnel, ces mesures n'ayant pas été reconduites au cours du second semestre..

Aéroports de Paris SA a conclu avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives un accord de Rupture Conventionnelle Collective en 2020 (RCC). Cet accord, validé par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) le 17 décembre 2020, fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Les premiers départs de l'entreprise ont débuté fin mars 2021. A fin décembre 2021, le nombre maximum de départs a été atteint.

Par ailleurs, le Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et des normes applicables aux salariés d'Aéroports de Paris SA a fait l'objet d'une consultation du Comité Social et Economique le 21 mai 2021 et a été homologué par la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIEETS) le 23 juin 2021. Ce plan, ne visant pas à supprimer des postes, prévoit à compter de septembre 2021 des mesures de modération salariale, encadrées par une garantie limitant la baisse des rémunérations, préservant les principaux éléments de rémunération (traitement de base, ancienneté, évolution salariale et avantages sociaux). Un accord signé avec la

majorité des organisations syndicales représentatives le 13 juillet 2021 permet de préciser des modalités de mise en œuvre de ce plan. À la suite de leur refus de ces mesures, les salariés sont amenés à quitter l'entreprise et seront remplacés.

Les provisions pour plan de départ nettes de reprise pour engagements sociaux s'élevaient à 208 millions à fin 2020 et s'élèvent dorénavant à 133 millions d'euros à fin 2021 (cf. note 10).

Enfin, une procédure d'information consultation du Comité Social et Economique en vue d'une refonte de l'organisation a par ailleurs été initiée en mai 2021. Ce projet vise à adapter l'organisation d'Aéroports de Paris SA à l'évolution durable du trafic aérien, à l'évolution de l'entreprise ainsi qu'à la réduction des effectifs faisant suite à la mise en œuvre de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective. Il doit permettre de sécuriser la continuité opérationnelle, de préserver les compétences, d'accompagner la RCC en respectant les engagements en matière d'emploi et de répondre aux enjeux du groupe en renforçant son intégration, son agilité, son efficacité et sa durabilité.

Autres charges opérationnelles

Au 31 décembre 2021, les charges opérationnelles courantes ont augmenté de 222 millions d'euros notamment sous l'effet de l'augmentation des dépenses liées aux services et charges externes (en lien avec la réouverture des infrastructures), l'augmentation des achats consommés suite à la reprise du trafic, compensé par la diminution de la taxe foncière (-48 millions d'euros) suite à la réforme des impôts de productions.

Écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles et corporelles

Amortissement des droits d'exploitation des concessions aéroportuaires

Les droits d'opérer les aéroports étant amortis sur la base des prévisions de trafic, les dotations aux amortissements correspondantes sont en hausse par rapport à l'année 2020. Elles s'établissent à 74 millions d'euros sur l'année 2021 contre 44 millions d'euros en 2020 sur la même période.

Dépréciation des actifs du Groupe

En raison des dépréciations enregistrées au 31 décembre 2020 et de perspectives de trafic qui restent particulièrement incertaines depuis la chute du trafic aérien en mars 2020, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les actifs des plateformes parisiennes représentant une seule unité génératrice de trésorerie, ainsi que sur les sociétés concessionnaires du Groupe et de services suivantes : AIG, TAV Bodrum, TAV Gazipasa, TAV Tunisia, et TAV Macedonia.

Ces tests n'ont pas conduit à la comptabilisation de dépréciations au 31 décembre 2021.



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, TAV Antalya, Ravinala et ATU. Ces tests ont conduit à la comptabilisation de reprise de dépréciations au 31 décembre 2021 pour un montant de 24 millions d'euros. (cf. note 4.9.31 et note 9.5.3).

CDG Express

Le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a prononcé l'annulation partielle de l'autorisation environnementale du projet s'agissant de la dérogation relative à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées et à leurs habitats naturels.

L'Etat, le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et SNCF Réseau ont fait appel de ce jugement et ont également demandé le sursis à exécution auprès de la cour administrative d'appel de Paris.

Le 18 mars 2021, la cour administrative d'appel de Paris a prononcé le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020. Ainsi, depuis le début du mois d'avril 2021, les travaux ont pu reprendre progressivement. Le Groupe attend désormais dans les prochains mois la décision au fond de la cour d'appel.

A date, plus d'un milliard d'euros ont été engagés, soit près de la moitié des travaux dans toutes les zones du chantier, avec notamment à l'été 2021, le renouvellement des ponts de la Porte de la Chapelle et la livraison, fin 2021, du tunnel sous les pistes sur les emprises aéroportuaires.

Néanmoins, la décision du tribunal administratif a entraîné un arrêt des chantiers non seulement du CDG Express mais aussi d'autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Deux scénarios de reprogrammation des chantiers de l'axe ferroviaire nord ont été étudiés. Sur cette base, le Gouvernement a décidé de retenir le scénario qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Afin de préciser les conditions de mise en œuvre de ce scénario, le préfet de région Ile-de-France a décidé de mettre en place trois groupes de travail avec les acteurs concernés : pour concilier les chantiers avec les événements Stade de France ; pour anticiper les modalités de gestion du trafic voyageurs et anticiper les interruptions temporaires de circulation du fait des travaux.

Endettement net du Groupe et liquidités

Le Groupe dispose d'une trésorerie robuste s'élevant à 2 378 millions d'euros au 31 Décembre 2021 dont 93 millions d'euros au niveau de TAV Airports.

Au regard de cette trésorerie disponible et ses prévisions sur les 12 prochains mois, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie. Cette trésorerie lui permet d'une part, de disposer de liquidités satisfaisantes dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours et d'autre part, de

faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers dont notamment, le remboursement d'une dette obligataire d'ADP SA et l'apport de fonds dans le cadre de l'opération Antalya.

Compte tenu de la confiance 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, notation confirmée le 17 décembre 2021), le Groupe ADP veille à s'assurer que, dans le cas d'un contexte économique et sanitaire qui se dégraderait significativement, il serait en mesure de faire face à ses engagements et de recourir à des financements complémentaires.

Situation à l'international

Les actifs internationaux du groupe ont vu leur trafic diminuer du fait de la pandémie de Covid-19 et de ses conséquences économiques défavorables. Des discussions ont ainsi dû être ouvertes avec les contreparties impliquées (concedants et 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 et des restructurations de dette.

Les contrats de financement dans le cas des concessions opérées notamment par les sociétés de gestion aéroportuaires dont Groupe ADP, AIG, TAV Airports et GMR Airports sont actionnaires comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. En cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité vis-à-vis des actionnaires. Pour mémoire, les contrats assortis de tels engagements représentent 11,2% du montant total des emprunts du groupe au 31 décembre 2021. A cette date, soit les clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, soit, dans le cas contraire, les prêteurs ont accepté de ne pas exercer leurs droits, à l'exception d'AIG. Dans le cas d'AIG, un dialogue est en cours avec les prêteurs.

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. Par ailleurs, un accord a été obtenu entre Tibah Airports Development CJSC, société exploitant l'aéroport de Médine, et les autorités saoudiennes, prolongeant la période de concession pour une durée maximale de 8 ans. Dans le cadre de cet accord, le groupe a accordé un prêt d'actionnaire à d'un montant de 193 millions d'euros à Tibah. De surcroît, des restructurations de plusieurs concessions de TAV Airports sont toujours en cours (refinancements, augmentation de capital...).

S'agissant de GMR Airports, la Haute Cour de Delhi a accordé à titre provisoire à l'aéroport de Delhi le droit de suspendre le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question.

A la suite du non-renouvellement au 31 décembre 2021 du contrat d'assistance technique (TSA) entre ADP International



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

et Airport Terminal Operations LTD (ATOL), société exploitant l'aéroport de Maurice, le groupe a exercé, en date du 7 janvier 2022, l'option de vente (put option) des actions détenues par ADP International dans le capital d'ATOL telle que prévue dans les accords liant les actionnaires de cette société. La vente desdites actions a été finalisée le 28 janvier 2022.

En raison de la dégradation des hypothèses de trafic à l'aéroport de Santiago du Chili, les actionnaires ont engagé à l'égard des autorités chiliennes des initiatives dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet. En parallèle, l'aéroport de Santiago tient des discussions avec ses prêteurs en vue de restructurer ses engagements de paiement de la dette. Dans l'hypothèse où aucune solution ne serait trouvée avec les banques, le groupe s'interrogera sur un éventuel désengagement. En outre, le groupe a décidé de déposer une réclamation auprès du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (CIRDI) contre l'Etat chilien dans le cadre de l'application du traité bilatéral entre la France et le Chili sur la protection des investissements étrangers (CIRDI n°ARB/21/40 en date du 13 août 2021).

Airport International Group (AIG), société concessionnaire de l'aéroport d'Amman en Jordanie, tient des discussions actives avec son concédant afin d'atteindre le rééquilibrage économique et financier de la concession, incluant la négociation d'une extension de sa durée. Une restructuration des obligations à l'égard des prêteurs est menée en parallèle.

A Madagascar, des discussions sont en cours avec les prêteurs afin de modifier certaines conditions des prêts contractés par la société de projet.

En conséquence, le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquelles il est actionnaire. A date, ce soutien est estimé, au global, à un maximum de 70 millions d'euros dans le cadre des discussions de restructurations d'ici la fin de l'exercice 2022. Par ailleurs, en cas d'échec des négociations visant à rééquilibrer la situation de certaines de ses concessions à l'international, le groupe pourrait être amené à prendre des arbitrages allant jusqu'à se désengager du projet.



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 l'entité, 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 l'entité ;
- 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 leur 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 l'entité. 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 ou organe équivalent, participation au processus d'élaboration des politiques ou existence de transactions significatives entre le Groupe et l'entité détenue.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 depuis le 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.

TAV Airports

Depuis le 7 juillet 2017, la participation du Groupe ADP dans TAV Airports s'élève à 46,38 %. TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et gère directement 13 aéroports dans le monde : Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes, Alanya-Gazipasa, Milas-Bodrum en Turquie, Antalya en co-contrôle avec Fraport en Turquie, Tbilissi et Batumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine, Médine en Arabie Saoudite et l'aéroport de Zagreb aux côtés d'ADP International. Par l'intermédiaire de ses filiales, TAV Airports est également un opérateur dans d'autres domaines de services aéroportuaires, comme le duty free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sécurité et les services d'exploitation. TAV Airports gère également les zones commerciales et les services de l'aéroport international de Riga en Lettonie. Avec une présence tout au long de la chaîne de valeur des services aéroportuaires, le modèle commercial intégré du groupe est essentiel à sa performance et à sa réussite économique. TAV Airports est présent au nouvel aéroport d'Istanbul (IGA) via ses sociétés de services TGS, HAVAS, ATU et BTA.

Le Groupe ADP exerce un contrôle de fait sur TAV Airports et dès lors consolide sa participation selon la méthode de l'intégration globale. En effet, compte tenu du nombre de droits de vote détenus par le Groupe ADP, d'une structure actionnariale dispersée et du taux de participation des actionnaires minoritaires aux assemblées générales, le Groupe ADP dispose de fait de la majorité des droits de vote aux assemblées générales de TAV Airports. Par ailleurs, les dispositions du pacte d'actionnaires confèrent au Groupe ADP la capacité de révoquer l'ensemble des membres du Conseil d'Administration de TAV Airports et de nommer des nouveaux administrateurs.

GMR Airport Limited

Le Groupe ADP exerce une influence notable et comptabilise GMR Airports Ltd selon la méthode de la mise en équivalence. Pour une présentation détaillée de l'activité GMR Airports Ltd cf. note 4.9.

En effet, 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.

Almaty Airport

Almaty Airport Investment Holding B.V., un consortium dirigé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,38 % par le Groupe ADP) 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 exercées par Venus Trading LLP.

L'aéroport d'Almaty, capitale économique du Kazakhstan, est le plus grand aéroport d'Asie Centrale : il a accueilli environ 6,4 millions de passagers en 2019 dont un peu moins de la moitié sur des liaisons internationales. Le Kazakhstan, plus grand pays enclavé du monde avec 2,7 millions de km², est le moteur de la croissance économique de la région et représente 60 % du PIB de l'Asie centrale.

Le closing a eu lieu le 29 avril 2021 et TAV Airports est depuis actionnaire indirect à hauteur de 85 % de Venus Trading LLP, d'Almaty International Airport JSC et de ses filiales Almaty Catering Services LLP et Almaty FBO LLP détenues intégralement par Almaty International Airport JSC. Le partenaire du consortium KIF Warehouses Coöperatief U.A. (fond d'investissement détenu par VPE Capital et Kazina Capital Management) détient les 15 % restants.

Ce dernier dispose d'une option de vente sur les actions qu'il détient et le Groupe bénéficie d'une option d'achat exerçable en cas de désaccord. Le Groupe ayant la capacité d'imposer ses décisions sur les activités pertinentes, les sociétés acquises sont consolidées en intégration globale (cf. note 2 faits marquants).



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel

Le Groupe ADP, via sa filiale ADP International à 100%, exerce un contrôle conjoint sur la société concessionnaire Nuevo Pudahuel avec Vinci Airports et comptabilise Nuevo Pudahuel selon la méthode de la mise en équivalence. Pour une présentation détaillée de l'activité de Nuevo Pudahuel cf. note 4.9.

En effet, les décisions pertinentes au sein de Nuevo Pudahuel doivent être prises collectivement par ADP International et Vinci Airports: les décisions relevant de l'assemblée générale nécessitent un minimum de 76% des droits de vote et celles relevant du conseil d'administration doivent être approuvées conjointement par ADP International et Vinci Airports.

Royal Schiphol Group N.V (« Schiphol Group »)

L'accord avec Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021, ces titres sont désormais classés en autres actifs financiers non courants (cf. note 9). Le Groupe ADP a comptabilisé cette participation selon la méthode de la mise en équivalence jusqu'à la date de perte d'influence notable de la société (cf note 2.1).

3.2 Évolution du périmètre de consolidation

3.2.1 Principales modifications en 2021

Les principaux mouvements de périmètre de la période sont les suivants :

- ◆ En avril 2021, acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan. L'aéroport d'Almaty appartient désormais, au consortium dont TAV Airports est actionnaire à 85 %. VPE Capital, gestionnaire de fonds spécialisé dans les marchés de capitaux en Russie et de la CEI (Communauté des États indépendants), détient les 15 % restants du consortium. L'ensemble des filiales constituant cette acquisition est consolidé en intégration globale dans les comptes du Groupe (cf. note 2 Faits marquants).
- ◆ La coopération industrielle appelée HubLink entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021. Suite à la perte d'influence notable, les titres RSG détenus par Groupe ADP ont été reclassés en titres non consolidés.

3.2.2 Rappel des mouvements 2020

L'exercice 2020 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

- ◆ En janvier 2020, acquisition supplémentaire de 18% des parts de société TAV Tunisia par TAV Airports, portant le pourcentage de détention à 100%.
- ◆ Acquisition de 49% de GMR Airports Limited en deux étapes : 24,99% le 26 février 2020 et 24,01% le 7 juillet 2020.



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 et Extime Food & Beverages Paris), 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 pour lequel l'accord de coopération a pris fin le 30 novembre 2021 (cf. note 2.1).

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 ;
- les dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels;
- 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 2021

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

	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	2021	dont produits inter-secteur	2020	dont produits inter-secteur	2021	2020
<i>(en millions d'euros)</i>						
Activités aéronautiques	1 028	1	860	1	30	(124)
Commerces et services	825	157	645	123	245	90
Dont SDA	311	-	225	-	(2)	(47)
Dont Relay@ADP	36	-	16	-	-	(10)
Immobilier	278	50	280	49	294	173
International et développements aéroportuaires	726	8	441	23	156	7
Dont TAV Airports	518	-	299	1	144	21
Dont AIG	159	-	77	-	43	8
Autres activités	170	34	146	39	26	25
Eliminations et résultats internes	(250)	(250)	(235)	(235)	-	(3)
Total	2 777	-	2 137	-	751	168

	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	2021	2020 *	2021	2020	2021	2020
<i>(en millions d'euros)</i>						
Activités aéronautiques	(374)	(393)	-	-	(343)	(516)
Commerces et services	(147)	(262)	-	(5)	98	(177)
Dont SDA	(14)	(72)	-	-	(16)	(119)
Dont Relay@ADP	(4)	(39)	-	-	(3)	(50)
Immobilier	(59)	(56)	-	-	235	117
International et développements aéroportuaires	(123)	(344)	(61)	(214)	(28)	(551)
Dont TAV Airports	(99)	(97)	(21)	(74)	24	(150)
Dont AIG	(23)	(247)	-	-	20	(239)
Dont GMR Airports Ltd	-	-	(24)	(75)	(24)	(75)
Autres activités	(16)	(16)	-	(1)	9	6
Elimination et résultats internes	-	-	-	-	-	(2)
Total	(719)	(1 071)	(61)	(220)	(29)	(1 123)

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

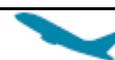
Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 2 777 millions d'euros en 2021, en hausse de + 29,9 % par rapport à l'année 2020, du fait principalement de l'effet de la reprise du trafic sur :

- ◆ Le chiffre d'affaires de TAV Airports, en hausse de + 219 millions d'euros, à 518 millions d'euros, associé à l'impact de l'intégration globale dans les comptes du groupe de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan à compter du 1^{er} mai 2021, pour 105 millions d'euros ;
- ◆ Le chiffre d'affaires d'AIG, en hausse de + 82 millions d'euros, à 159 millions d'euros ;

- ◆ Le chiffre d'affaires du segment Commerces et services de + 27,8 %, à 825 millions d'euros, malgré les restrictions d'ouvertures des commerces non essentiels entre le 20 mars et le 19 mai 2021, et du segment Activités aéronautiques, en hausse de + 19,5 %, à 1 028 millions d'euros.

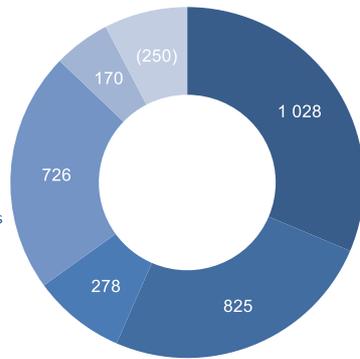
Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 250 millions d'euros en 2021, contre -235 millions d'euros en 2020.

L'Ebitda du segment immobilier tient compte de reprise de biens à l'issue de BAC et AOT pour 109 millions d'euros (cf. note 4.3).

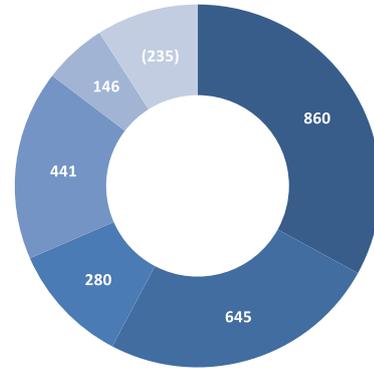


Chiffre d'affaires 2021: 2 777 millions d'euros

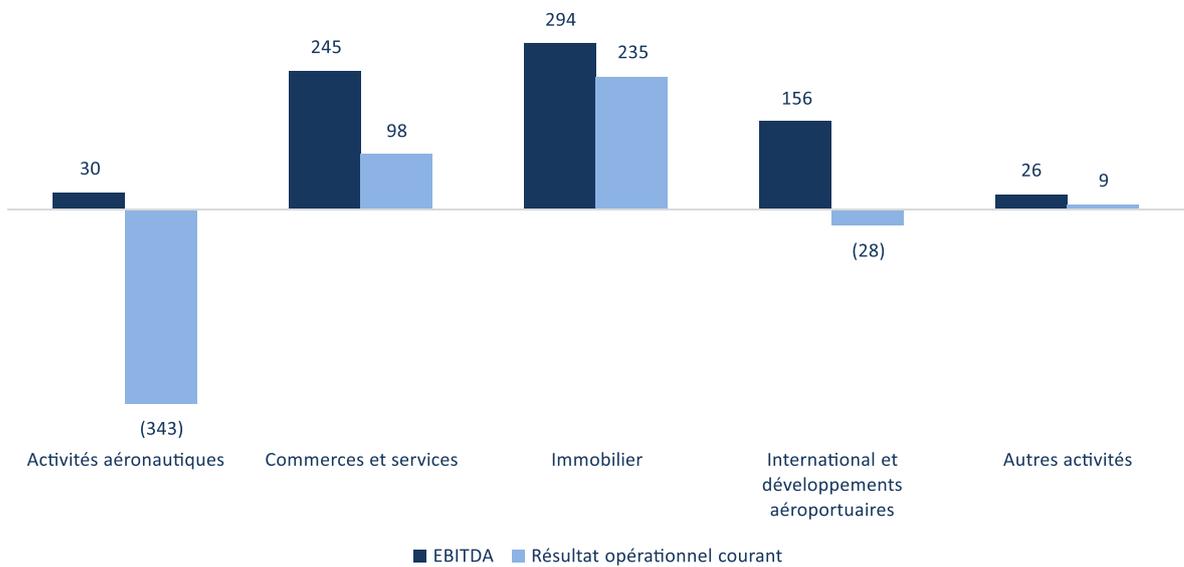
- Activités aéronautiques
- Commerces et services
- Immobilier
- International et développements aéroportuaires
- Autres activités
- Eliminations



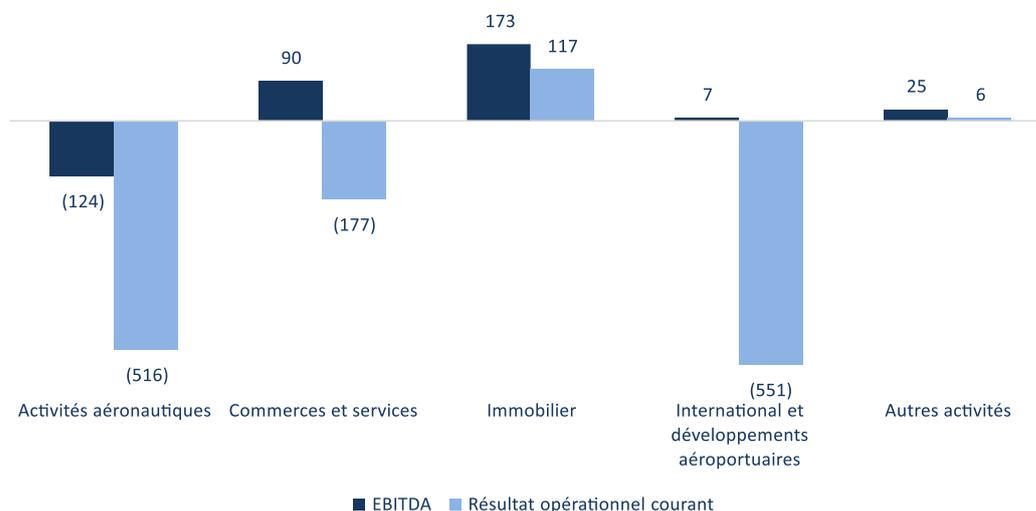
Chiffre d'affaires 2020: 2 137 millions d'euros



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2021



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2020



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 sont encadrées par des dispositions législatives et réglementaires, dont tout particulièrement la limitation du produit global des redevances aéroportuaires aux coûts des services rendus et la juste rémunération des capitaux investis par Aéroports de Paris apprécié au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé. Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2021 s'est déroulée dans un cadre juridique hors CRE. En tout état de cause, la procédure annuelle de fixation des tarifs de redevances, avec ou sans CRE, prévoit qu'Aéroports de Paris consulte les usagers sur la proposition tarifaire annuelle et soumette à l'ART une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

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.

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 pu procéder à des aménagements de loyers et charges locatives. Le Groupe a réalisé une analyse juridique et a conclu que plusieurs 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'Aéroports 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 autres allègements de loyers:
 - lorsqu'ils s'accompagnent de contreparties consenties par le locataire (par exemple, prolongation du bail ou augmentation du pourcentage de loyer variable), ils sont étalés sur la durée restante du bail en réduction des revenus locatifs;
 - à défaut de contrepartie de la part du locataire, le Groupe ADP a pris l'option de comptabiliser l'exonération immédiatement en diminution du chiffre d'affaires.

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, Relay@ADP**, ainsi que **Extime food & beverages Paris** réalisés dans les surfaces commerciales exploitées par ces 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



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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.

- **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 sont 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, 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 ;



- Vente de fuel aux compagnies aériennes par Almaty International Airports au Kazakhstan: Almaty International Airport comptabilise le chiffre d'affaires issu de la vente de Kérosène. Les revenus de cette activité sont comptabilisés lors de la vente de fuel aux compagnies aériennes. Almaty International Airport conserve les risques et avantages de cette activité et comptabilise l'achat et la vente de fuel de manière séparée.
- 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 2021

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

	2021					Total
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	527	-	-	268	-	795
Redevances spécialisées	106	7	-	6	1	120
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	365	-	-	-	-	365
Activités commerciales (i)	-	427	2	129	-	558
Parcs et accès	-	90	-	12	-	102
Prestations industrielles	-	38	-	3	-	41
Revenus locatifs fixes	13	81	209	29	-	332
Assistance en escale	-	-	-	163	-	163
Revenus tirés des contrats à long terme	-	16	-	28	3	47
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	12	2	-	14
Autres revenus	16	9	5	78	132	240
Total	1 027	668	228	718	136	2 777
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	113	2	68	-	183

	2020					Total
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	
<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



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

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Chiffre d'affaires	2 777	2 137
Air France	485	387
Federal Express Corporation	41	39
Qatar Airways	30	27
Turkish Airlines	66	26
Easy Jet	33	25
Pegasus Airlines	35	22
Royal Jordanian	36	21
Vietnam Airlines JSC	17	10
Emirates	16	14
Corsair SA	11	10
Sunexpress Airlines	14	9
AIR ASTANA	15	-
Autres compagnies aériennes	408	281
Total compagnies aériennes	1 207	871
Direction Générale de l'Aviation Civile	382	342
ATU	33	21
Société du Grand Paris	16	17
EPIGO	11	7
Restauration Roissy (Elior)	3	4
Tibah Operation	9	5
Autres clients	1 116	870
Total autres clients	1 570	1 266

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 et la reprise en pleine propriété des actifs à l'issue des baux à construction et Autorisations d'occupation temporaire (cf. note 6.3).

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Reprise de biens à l'issue des BAC/AOT*	109	-
Subventions d'exploitation	19	1
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	4	3
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(2)	2
Autres produits	26	44
Total	156	50

*Baux à construction/Autorisation d'occupation temporaire du domaine public



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Sur 2021, les autres produits incluent :

- ◆ D'une part des reprises d'actifs en pleine propriété sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle pour un montant de près de 109 millions d'euros dont :
 - Un ensemble immobilier identifié sous le nom « Bâtiment KS » (18 599 m²), occupé par Air France sur la plateforme de Roissy ;
 - Un ensemble immobilier utilisé en tant que Centre de Tri par La Poste (22 414 m²) ;
 - Une gare de fret utilisée en tant que Centre de Tri (18 206 m²) occupé par Chronopost ;
- Un ensemble immobilier d'entrepôts d'activité (29 533 m²) occupé par le groupe WFS ;
- Un actif entrepôt (10 890 m²) libéré par DSV.
- ◆ Et d'autre part, des indemnités comptabilisées pour 21 millions d'euros à la fois dans le cadre de la convention d'indemnisation conclue avec la Société Grand Paris relative au projet de construction d'une gare de métro à Paris-Orly et au titre du projet CDG Express (contre 30 millions d'euros au 31 Décembre 2020).

4.4 Clients et comptes rattachés

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Créances clients	822	583
Clients douteux	125	113
Cumul des dépréciations	(120)	(129)
Montant net	827	567

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(129)	(96)
Augmentations	(19)	(49)
Diminutions	37	9
Ecart de conversion	1	4
Variation de périmètre	(11)	-
Autres variations	1	3
Cumul des dépréciations à la clôture	(120)	(129)

Le Groupe classe les créances par niveau de risque de défaillance des clients auquel un taux de dépréciation est associé.

Les dépréciations de créances au 31 Décembre 2021 sont stables suite à la revue des niveaux de risques (sur hôtels et loueurs) et à la reconnaissance de créances irrécouvrables (notamment sur Aigle Azur).

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Achats de marchandises	(232)	(170)
Coûts des carburants vendus	(44)	-
Electricité	(38)	(34)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(6)	(7)
Gaz et autres combustibles	(13)	(11)
Fournitures d'exploitation	(7)	(8)
Produits hivernaux	(4)	(3)
Achats de matériels, équipements et travaux	(39)	(27)
Autres achats	-	(3)
Total	(383)	(263)

La hausse des achats consommés résulte essentiellement :

- De l'augmentation des coûts d'achats des ventes des joint-ventures commerciales et des sociétés de services du sous-groupe TAV sous l'effet de la reprise du trafic,
- De l'intégration des achats consommés d'Almaty International Airport et notamment des coûts des carburants vendus,
- De la hausse des achats de matériels, équipements et travaux principalement liée au projet Société du Grand Paris du fait d'une accélération des travaux de la gare en 2021 qui avaient ralenti en 2020 compte tenu des effets de la crise sanitaire.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Services et charges externes	(789)	(681)
Impôts et taxes	(195)	(245)
Autres charges d'exploitation	(77)	(40)
Total	(1 061)	(966)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	2021	2020
Sous-traitance	(386)	(349)
Sûreté	(166)	(145)
Nettoyage	(59)	(54)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(42)	(34)
Transports	(16)	(19)
Gardiennage	(20)	(15)
Recyclage chariots	(9)	(9)
Autres	(74)	(73)
Entretien, réparations & maintenance	(143)	(126)
Loyers et redevances de concessions*	(87)	(37)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(52)	(42)
Assurances	(21)	(21)
Missions, déplacements & réceptions	(6)	(6)
Publicité, publications, relations publiques	(16)	(15)
Locations et charges locatives	(19)	(23)
Services extérieurs divers	(6)	(6)
Personnel extérieur	(16)	(13)
Autres charges et services externes	(37)	(43)
Total	(789)	(681)

* 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)	2021	2020
Taxe foncière	(76)	(124)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(42)	(37)
Contribution économique territoriale	(26)	(28)
Autres impôts & taxes	(51)	(56)
Total	(195)	(245)

Les impôts et taxes sont en baisse de près de 20% et s'établissent à 195 millions d'euros au 31 Décembre 2021 :

- ◆ La taxe foncière baisse de 48 M€ suite à l'entrée en vigueur en 2021 de la réforme des impôts de production, instaurant une réduction de 50 % de la base imposable à la taxe pour les locaux industriels (par principe, pour Aéroports de Paris, les immeubles dont elle est propriétaire et qu'elle exploite directement),
- ◆ Les taxes non récupérables sur prestations de sûreté augmentent de 4 millions d'euros, principalement en raison de la hausse des dépenses de sûreté en lien avec celle du trafic.



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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Fournisseurs d'exploitation	494	336
Fournisseurs d'immobilisations	291	346
Total	785	682

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Avances et acomptes versés sur commandes	81	64
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	107	111
Créances au personnel et charges sociales	19	2
Charges constatées d'avance	43	27
Autres créances (i)	48	263
Total	298	467

(i) En 2020, les autres créances incluent la partie courante de l'indemnisation correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul (aéroport Atatürk) de 195 millions d'euros recouvrées sur le premier semestre 2021.

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Avances et acomptes reçus sur commandes *	278	159
Dettes sociales	253	219
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	82	206
Avoirs à établir	30	39
Produits constatés d'avance	167	142
Loyers de concessions exigibles < 1 an	45	119
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres	57	-
Autres dettes	96	74
Total	1 008	958

* incluant l'avance de l'Agence France Trésor pour un montant de 241 millions d'euros

Les dettes fiscales (taxe foncière et contribution foncière de l'entreprise) figurant au bilan au 31 décembre 2020 ont fait l'objet d'un règlement au cours du premier semestre 2021 (ADP SA ayant bénéficié des mesures de report mises en place par l'Etat en raison de la crise sanitaire).

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

- ♦ Des loyers part fixe, soit 66 millions d'euros au 31 Décembre 2021 (67 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

- ◆ Des revenus des parcs de stationnement : abonnement et réservation, soit 11 millions d'euros au 31 Décembre 2021 (10 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;
- 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 (cf. note 8.2).

4.9 Entreprises mises en équivalence

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

GMR Airports Limited : Depuis le 7 juillet 2020, le Groupe ADP détient 49% de GMR Airports Limited. 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'). 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. Pour l'analyse du contrôle (cf. note 3.1).

TAV Antalya : co-entreprise de TAV Airports et Fraport qui opère l'aéroport international d'Antalya en Turquie. Le groupement a remporté en 2021 l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession de l'aéroport pour une durée de 25 ans, entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2051 (cf. note 2.1). Les modalités actuelles d'exploitation de l'aéroport restent inchangées jusqu'au 31 décembre 2026.

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

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. L'accord a pris fin le 30 novembre 2021, date à laquelle le groupe n'exerce plus d'influence notable. Par conséquent, les titres ont été reclassés en autres actifs financiers non courants depuis cette date.

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. Pour l'analyse du contrôle (cf. note 3.1).

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)	2021*	2020
International et développements aéroportuaires	(61)	(214)
Commerces et services	-	(5)
Immobilier	-	-
Autres activités	-	(1)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(61)	(220)

(*) Les quote-part dans le résultat des entreprises mises en équivalence comprennent les pertes de ces sociétés ainsi que des reprises de dépréciations constatées sur les titres des sociétés mises en équivalence pour 24 millions d'euros.



Le Groupe arrête de reconnaître les quotes-parts de pertes de sociétés mises en équivalence lorsque les titres mis en équivalence sont à zéro. Les quotes-parts de pertes non reconnues cumulées s'élèvent à 173 millions d'euros dont 49 millions d'euros au titre de l'année 2021.

Lorsque des prêts sont accordés aux participations dont les quotes-parts de résultat ne sont plus reconnues, ces derniers font l'objet de dépréciation. En 2021, le montant de dépréciation des prêts s'est élevé à 46 millions d'euros (cf. Note 9.3).

La coopération industrielle appelée HubLink entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021. L'arrivée à terme de la coopération marque le début d'un processus de cession ordonnée des participations

croisées entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group sur une période maximale de 18 mois, soit au plus tard jusqu'au 30 mai 2023, durant laquelle Royal Schiphol Group cédera en premier les titres qu'elle détient dans le capital social d'Aéroports de Paris.

Dans ce cadre, les fonctions de membres du conseil d'administration d'Aéroports de Paris de Dick Benschop et de Robert Carsouw, respectivement Chief Executive Officer et Chief Financial Officer de Royal Schiphol Group, et celles de membre du conseil de surveillance de Royal Schiphol Group d'Edward Arkwright, Directeur général exécutif d'Aéroports de Paris, ont pris fin le 30 novembre 2021.

Suite à la perte d'influence notable, les titres RSG détenus par Groupe ADP ont été reclassés en Autres actifs financiers non courants.

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. Un test de dépréciation est également effectué pour les participations antérieurement dépréciées. 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 de flux de trésorerie après service de la 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 de résultat mis en équivalence, ainsi que des intérêts capitalisés des prêts actionnaires le cas échéant.

La crise sanitaire du Covid-19 continue d'avoir des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement ralenti depuis le début de l'année. Cette chute du trafic a des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux des participations mises en équivalence.

Ces éléments justifient donc que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur certains titres mis en équivalence dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ces participations en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. Au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2020, seuls GMR Airports Ltd, Antalya, Ravnala Airports et la société

de service ATU ont de nouveau fait l'objet d'un test de dépréciation.

Les taux d'actualisation, et notamment le coût des fonds propres, sont en diminution depuis le 31 décembre 2020, les betas des sociétés du secteur aéroportuaire et primes de risque pays étant sur une tendance baissière ces derniers mois (à horizon de temps comparable) tandis que les primes de risque marché sont selon les cas en baisse ou en légère hausse. Lorsqu'une baisse des taux d'actualisation est constatée, cela a un impact favorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

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 ligne avec les hypothèses retenues dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au 31 décembre 2020 - 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. Les tests menés sur les titres mis en équivalence ont conduit à enregistrer une reprise de l'ordre de 24 millions d'euros au 31 décembre 2021.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de +100 points de base entraînerait une dépréciation de l'ordre de -190 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 titres mis en équivalence testés conduirait à une dépréciation de l'ordre de 2 millions d'euros.

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 31/12/2021	Au 31/12/2020
International et développements aéroportuaires	1 551	1 902
Commerces et services	-	-
Immobilier	23	31
Autres activités	9	10
Total entreprises mises en équivalence	1 583	1 943

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à 284 millions d'euros au titre du secteur International et développements aéroportuaires. L'écart d'acquisition associé aux titres RSG a également été reclassés en titres non consolidés.

Au 31 décembre 2021, les travaux d'estimation des actifs et passifs identifiables de GMR à la juste valeur sont terminés, l'écart d'acquisition est dorénavant définitif.

4.9.4 Évolution des valeurs nettes

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

(en millions d'euros)	Montants nets au 01/01/2021	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 31/12/2021
International et développements aéroportuaires	1 902	(61)	(364)	-	57	46	(29)	1 551
Commerces et services	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilier	31	-	-	-	-	(7)	(1)	23
Autres activités	10	-	-	-	-	-	(1)	9
Total entreprises mises en équivalence	1 943	(61)	(364)	-	57	39	(31)	1 583

* Y compris remontée des résultats des sociétés immobilières fiscalement transparentes

La variation de périmètre de la période concerne principalement les opérations relatives à la fin de l'accord de coopération industrielle Hublink avec Royal Schiphol Group ainsi que la prise de participation d'ADP international America dans Embassair Group US Inc. Les autres variations concernent les engagements pris par le Groupe de combler la situation financière négative des participations mises en équivalence (cf. note 8.1)

Les créances et comptes courants nets de dépréciations sur les entreprises mises en équivalence sont détaillés en note 9.6.



4.9.5 Informations financières résumées

Les agrégats financiers du groupe GMR Airports Ltd 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 2021 établis sur la base de comptes audités au 30 septembre 2021 et ajustés des opérations sur le dernier trimestre 2021

<i>(en millions d'euros)</i>	GMR Airports Ltd		TAV Antalya	
	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Immobilisations incorporelles	1 183	407	427	327
Immobilisations corporelles	1 075	968	58	50
Participations dans les entreprises mises en équivalence	288	286	-	-
Autres actifs financiers non courants	746	914	2	2
Actifs d'impôt différé	65	43	24	35
Actifs non courants	3 357	2 618	511	414
Stocks	10	10	2	1
Clients et comptes rattachés	33	29	5	4
Autres créances et charges constatées d'avance	702	467	19	39
Trésorerie et équivalents de trésorerie	222	181	75	57
Actifs courants	967	687	101	101
Actifs détenus en vue de la vente			-	-
Total des actifs	4 324	3 305	612	515

<i>(en millions d'euros)</i>	GMR Airports Ltd		TAV Antalya	
	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Capitaux propres - part du Groupe	332	358	(18)	(27)
Participations ne donnant pas le contrôle	180	166	-	-
Total des capitaux propres	512	524	(18)	(27)
Emprunts et dettes financières à long terme	2 531	2 029	97	75
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	4	2	2
Autres passifs non courants	557	364	479	375
Passifs non courants	3 093	2 397	578	452
Autres passifs courants	340	322	10	7
Emprunts et dettes financières à court terme	379	62	42	83
Passifs courants	719	384	52	90
Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente			-	-
Total des capitaux propres et passifs	4 324	3 305	612	515



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

	GMR Airports		TAV Antalya	
	2021	2020	2021	2020
<i>(en millions d'euros)</i>				
Produit des activités ordinaires	390	206	241	108
Résultat opérationnel	94	(45)	99	(25)
Résultat financier	(143)	(134)	(49)	(38)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	1	-	-	-
Résultat avant impôt	(48)	(179)	50	(63)
Impôts sur les résultats	3	26	(11)	6
Résultat net	(45)	(153)	39	(57)
Résultat net part du Groupe	(41)	(111)	39	(57)
Résultat net part des intérêts minoritaires	(4)	(42)	-	-
Résultat global total pour la période	(57)	(121)	39	(57)



NOTE 5 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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

5.1 Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	2021	2020
Salaires et traitements	(561)	(533)
dont Indemnité activité partielle	32	71
Charges sociales	(209)	(233)
Coût salarial immobilisé	46	47
Participation et intéressement	-	(5)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(15)	(8)
Total	(739)	(732)

Face à l'ampleur de la crise sanitaire liée au Covid-19, Aéroports de Paris SA et plusieurs de ses filiales ont toujours recours à l'activité partielle* et bénéficient du dispositif de compensation financière proposé par le gouvernement français. Le montant de cette compensation financière s'élève au 31 Décembre 2021 à 32 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 46 millions d'euros (en baisse de 1 million 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 ligne Salaires et traitements tient compte de l'indemnité d'activité partielle à laquelle le Groupe a eu recours à la suite de la baisse du trafic.

L'effectif moyen salarié s'établit comme suit :

	2021	2020
Effectif moyen salarié	25 720	24 447

L'effectif moyen salarié total aurait été 25 754 pour l'année 2021 si les effectifs d'Almaty International Airport avaient été pris en compte sur une année pleine.

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.

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.

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.
- ◆ 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

L'impact de changement de méthodologie lié aux recommandations de l'IFRIC 19 pour les engagements sociaux d'Hubone est non significatif pour le groupe et génère un gain de 2 millions d'euros.

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 jusque 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.

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. Le régime de retraite appliqué, à prestations définies (Article 39), a été dénoncé le 1er avril 2021, ouvrant de ce fait une période de négociation avec les organisations syndicales représentatives. Ce régime de rentes de retraite viagère est de type additionnel, et concerne l'ensemble des salariés. La négociation devra être finalisée au 30 juin 2022.

- ◆ 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.

Aéroports de Paris SA a conclu avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives un accord de Rupture Conventionnelle Collective en 2020 (RCC). Cet accord, validé par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) le 17 décembre 2020, fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Les premiers départs de l'entreprise ont débuté fin mars 2021. A fin décembre 2021, le nombre maximum de départs a été atteint.

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.

Le coût de ce plan a été actualisé au 31 décembre 2021 sur la base des salariés éligibles et tient comptes des engagements restants. En 2020, il avait été évalué en tenant compte du nombre de départs dans chaque catégorie suivant les souhaits exprimés à l'époque.

Par ailleurs, Aéroports de Paris SA a mis en œuvre un Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et des normes applicables aux salariés d'Aéroports de Paris SA a fait l'objet d'une consultation du Comité Social et Economique le 21 mai 2021 et a été homologué par la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIETS) le 23 juin 2021. Ce plan, ne visant pas à supprimer des postes, prévoit à compter de septembre 2021 des mesures de modération salariale, encadrées par une garantie limitant la baisse des rémunérations, préservant les principaux éléments de rémunération (traitement de base, ancienneté, évolution salariale et avantages sociaux). Un accord signé avec la majorité des organisations syndicales représentatives le 13 juillet 2021 permet de préciser des modalités de mise en œuvre de ce plan. A la suite de leur refus de ces mesures, les salariés sont amenés à quitter l'entreprise et seront remplacés.



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						Total au 31/12/2021	Total au 31/12/2020
	IFC	Retraites supplémentaires	PARDA	Couverture santé	Indemnités pour cessation d'emploi	Médailles d'honneur et du travail		
<i>(en millions d'euros)</i>								
Provision en début de période	332	37	19	46	313	1	748	525
Charge / (Produit) comptable sur la période (hors réduction d'effectifs)	25	2	5	-	-	-	32	26
Charge / (Produit) comptable sur la période Réduction d'effectifs **	(18)	(5)	-	-	(56)	-	(79)	208
(Gains) / Pertes actuariels reconnus en OCI *	(21)	(5)	-	(5)	-	-	(31)	9
Cotisations employeur	-	(1)	-	-	-	-	(1)	(2)
Prestations payées directement par l'employeur	(4)	-	(1)	(3)	-	-	(8)	(13)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains / (Perte) dus au taux de change	(7)	-	-	-	-	-	(7)	(5)
Provision / (Actif) à reconnaître en fin de période	307	28	23	38	257	1	654	748
Engagement à l'ouverture	332	37	19	46	313	1	748	525
Coût des services rendus	22	2	5	-	31	-	60	32
Coût d'intérêt sur l'engagement	3	-	-	-	-	-	3	5
(Gains) / Pertes actuariels	(21)	(5)	-	(5)	-	-	(31)	9
Prestations versées par les actifs de couverture	-	(1)	-	-	-	-	(1)	(2)
Prestations versées directement par l'employeur	(4)	-	(1)	(3)	-	-	(8)	(13)
Coût des services passés - Modification de régime	2	-	-	-	-	-	2	3
Coût des services passés - Réduction d'effectifs **	(18)	(5)	-	-	(87)	-	(110)	208
Autre coût des services passés - Réduction d'effectifs	(2)	-	-	-	-	-	(2)	(14)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains / (Perte) dus au taux de change	(7)	-	-	-	-	-	(7)	(5)
Engagement à la clôture	307	28	23	38	257	1	654	748

*Le total des gains actuariels générés sur l'engagement au cours de l'année 2021 s'explique en grande partie par la hausse du taux d'actualisation en France et en Turquie couplé partiellement par la modification des dates de fin de concession en Turquie. Par ailleurs, les écarts d'expérience observés cette année (mises à jour des données) sont principalement dus aux départs de salariés plus importants que prévus au travers de l'hypothèse de turnover.

** cf. note 10

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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

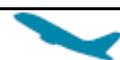
Les flux expliquant la variation de la provision sont les suivants :

(en millions d'euros)	Dettes actuarielles	Juste valeur des actifs de couverture	Dettes actuarielles nettes
Au 01/01/2020	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
Variation de périmètre	-	-	-
Flux de trésorerie :			
Paiements aux bénéficiaires	(13)	-	(13)
Cotisations versées	(2)	-	(2)
Autres variations	(5)	-	(5)
Au 31/12/2020	748	-	748
Droits acquis au cours de l'exercice	60	-	60
Effet de l'actualisation	3	-	3
Ecart actuariels de la période	(31)	-	(31)
Réductions / Transferts de régimes	-	-	-
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(110)	-	(110)
Flux de trésorerie :			
Paiements aux bénéficiaires	(8)	-	(8)
Cotisations versées	(1)	-	(1)
Autres variations	(7)	-	(7)
Au 31/12/2021	654	-	654

5.3.2 Hypothèses de calcul

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

Au 31/12/2021	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,90%	18,60%	5,90%
Taux d'inflation	1,80%	14,00%	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,80% - 3,35%	15,00%	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 31/12/2020	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

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 31/12/2021	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2021
<i>(en millions d'euros)</i>				
Dérive des coûts médicaux	-1,00%	(4)	1,00%	4
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 31/12/2020	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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

5.4 Provisions pour engagements sociaux au bilan

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Provisions au 1er janvier	748	525
Augmentations	65	362
Dotations d'exploitation	31	35
Dotations financières	3	5
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	31	313
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-
Reconnaissance de pertes actuarielles nettes	-	9
Diminutions	(159)	(139)
Provisions utilisées	(73)	(17)
Reconnaissance de gains actuariels nets	(31)	-
Réduction de régimes	(48)	(115)
Reconnaissance de pertes actuarielles nettes	-	-
Autres variations	(7)	(7)
Provisions au 31 décembre	654	748
Part non courante	513	644
Part courante	141	104

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 2021 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 :

	Ecarts d'acquisition *	Droit d'opérer les aéroports en concession **	Logiciels	Autres	Immobilisa- tions en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Valeur brute	206	2 970	414	314	30	3 934
Cumul des amortissements et dépréciations	(59)	(573)	(317)	(190)	-	(1 139)
Valeur nette au 01/01/2021	147	2 397	97	124	30	2 795
Investissements	-	8	5	1	16	30
Amortissements	(1)	(74)	(34)	(5)	-	(114)
Variations de périmètre	72	77	-	-	-	149
Ecarts de conversion	5	84	-	-	-	89
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	(1)	58	19	(2)	(15)	59
Valeur nette au 31/12/2021	221	2 550	87	118	31	3 007
Valeur brute	284	3 233	439	313	31	4 300
Cumul des amortissements et dépréciations	(63)	(683)	(352)	(195)	-	(1 293)

* cf. note 6.1.2 ** cf. note 6.1.1

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne principalement le reclassement lié à l'extension des concessions Turques ainsi que 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. L'amortissement du droit d'exploiter l'aéroport est calculé selon la méthode de l'unité de production sur la base du nombre de passagers pour tous les aéroports en 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 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	Milas-Bodrum Airport	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034*	Décembre 2037*	Février 2027 et Août 2027	Mai 2047	Août 2030**	Novembre 2032

* 2 ans d'extension obtenues en février 2021

** 104 jours et 107 jours d'extension obtenus fin 2020

Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 3 233 millions d'euros au 31 Décembre 2021 (2 550 millions d'euros en valeur nette), 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.

Comme indiqué dans les faits marquants (cf. note 2.1) certaines concessions ont fait l'objet d'extensions à la suite de la crise Covid-19. Il en est ainsi des concessions d'Ankara d'Esenboga, de Gazipasa-Alanya, d'Izmir Adnan Menderes et de Milas-Bodrum, qui ont été prolongées de 2 ans. Pour ces concessions, le droit d'opérer a été augmenté des



redevances dues sur les années d'extension par contrepartie d'une dette pour un montant de 57 millions d'euros.

Les amortissements des droits d'opérer les aéroports sont calculés sur des prévisions de trafic impactées par la crise sanitaire. Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les droits d'opérer et aucune perte de valeur n'a été comptabilisée au 31 Décembre 2021 (cf. note 6.4).

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 2025 (2 ans d'extension obtenus en février 2021), le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 31 Décembre 2021, la part courante de cette créance financière s'élève à 25 millions d'euros et la part non courante s'élève à 17 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

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 2021, les écarts d'acquisition bruts s'élèvent à 284 millions d'euros. La variation des écarts d'acquisition de la période correspond principalement à l'écart d'acquisition provisoire de l'aéroport international d'Almaty.

En 2020, les écarts d'acquisition ont fait l'objet d'une dépréciation de plus de 40 millions d'euros (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).

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 :



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 ou de sa sortie, 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 :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
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)
Valeur nette au 01/01/2021	55	5 878	192	124	206	1 629	8 084
Investissements	-	2	20	6	8	440	476
Cessions et mises hors service	-	(10)	(2)	(1)	(2)	-	(15)
Amortissements	(1)	(476)	(51)	(15)	(36)	-	(579)
Dépréciations net de reprise	-	-	(1)	-	(1)	-	(2)
Variations de périmètre	2	147	48	-	4	11	212
Ecart de conversion	-	8	3	(2)	-	1	10
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	886	13	-	14	(918)	(5)
Valeur nette au 31/12/2021	56	6 435	222	112	193	1 163	8 181
Valeur brute	76	13 083	708	151	518	1 203	15 739
Cumul des amortissements et	(20)	(6 648)	(486)	(39)	(325)	(40)	(7 558)

* cf. note 6.2.1



En 2021, ces investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ 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'extension des aires India à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ L'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ La création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4 ;
- ◆ La rénovation de la piste 3 à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ La reconfiguration des contrôles sûreté au départ international d'Orly 4 et la restructuration de la zone commerces associée ;
- ◆ Le salon Air France unique au terminal 2F à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ La rénovation du parking AB à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ Les travaux de réaménagement des accès routiers à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ Le réaménagement d'Orly 2 en vue de le passer en statut Schengen.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 476 millions d'euros au 31 décembre 2021 en diminution de 36% par rapport à 2020.

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

Les variations de périmètre s'expliquent principalement par l'acquisition d'Almaty International Airport.

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 31 Décembre 2021 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 2,03%. 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, si le Groupe 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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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	52	86	10	1	149
Cumul des amortissements et dépréciations	(7)	(13)	(5)	-	(25)
Valeur nette au 01/01/2021	45	73	5	1	124
Investissements	1	2	3	-	6
Cessions et mises hors service	(1)	-	-	-	(1)
Amortissements et dépréciations	(4)	(8)	(3)	-	(15)
Ecart de conversion	-	(2)	-	-	(2)
Valeur nette au 31/12/2021	41	65	5	1	112
Valeur brute	52	86	12	1	151
Cumul des amortissements et dépréciations	(11)	(21)	(7)	-	(39)

* 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.

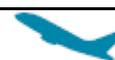
Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement sont retenus à hauteur de la quote-part des surfaces occupées par les tiers. Ce changement d'estimation par rapport à 2020 a un impact non matériel.

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.

Les baux emphytéotiques de terrains de type Baux à construction et Autorisations d'occupation Temporaire pour lesquels le Groupe est bailleur sont généralement d'une durée minimum de 40 ans. Ces baux prévoient également, qu'outre des paiements fixes en numéraires tout au long de la location, que le Groupe obtienne, à la fin du contrat, la pleine propriété des bâtiments construits par le preneur sauf si le Groupe y renonce. Dans ce cas, le preneur prendra à sa charge, les coûts de démolition.

La remise du bâtiment au bailleur est un paiement locatif inévitable pour le preneur puisqu'il s'agit d'une décision à la main du Groupe, et seule sa valeur est variable du fait même de la nature de ce paiement. Ces bâtiments sont généralement, des hangars, hôtels, ou bâtiments administratifs de compagnies aériennes.



En date de début des baux, les paiements locatifs tels que définis par IFRS 16 sont constitués de paiements fixes annuels et d'un paiement en nature qui est la remise du bâtiment en fin de contrat. L'ensemble de ces paiements sont à étaler linéairement sur la durée de la location. La juste valeur attendue du bâtiment en fin de contrat doit donc être évaluée en date de début du contrat. Compte tenu de la très longue durée de ces contrats, de la spécificité des bâtiments et de la localisation de ceux-ci sur une emprise aéroportuaire et donc des incertitudes sur le potentiel d'utilisation et de rendements de ce bâtiment en fin de contrat, le Groupe considère que la juste valeur des biens en reprise comme étant nulle ou proche de zéro en date début de location.

Le paiement en nature que constitue la reprise du bâtiment en fin de contrat est assimilable à un paiement basé sur un indice ou un taux tel que défini par IFRS 16 et ne pourra donc être réestimé ultérieurement tant que sa juste valeur définitive n'est pas connue. La révision de la juste valeur du bâtiment interviendra donc généralement au plus tôt de la décision par le Groupe de reprendre le bâtiment et la date de la fin du contrat de location. En effet, la décision de reprise par le Groupe est généralement adossée à la signature d'un contrat de location à long terme pour le terrain et les bâtiments qui prendra effet à l'issue du BAC ou de l'AOT en cours. Il en résulte que la variation de juste valeur de l'actif entre la date de début de location et son évaluation définitive, qui constitue une réestimation des paiements locatifs dont bénéficie le bailleur, est comptabilisé linéairement en autres produits opérationnels courants entre la date de décision ferme de reprise du bien par le Groupe et le terme du contrat de location.

En date de transfert de propriété, l'immeuble sera comptabilisé en immeuble de placement, son évaluation initiale correspond à sa juste valeur définitive telle que déterminée plus haut. Le Groupe considère que si le BAC ou l'AOT n'est pas renouvelé et qu'il choisit de ne pas reprendre le bâtiment en fin de contrat car le potentiel d'exploitation de ce dernier est faible, la juste valeur de celui-ci en fin de contrat est nul ou quasi nul. Aucun produit locatif complémentaire n'est donc comptabilisé à ce titre. Par ailleurs, le Groupe ADP dispose d'ici à 2030 d'un potentiel de 15 contrats de type autorisations d'occupation temporaire ou baux à construction, au terme desquels sont étudiées au cas par cas les opportunités de reprise ou de démolition des actifs concernés. A fin 2021, aucune décision n'a été prise par le Groupe ADP à horizon 2022 ou au-delà permettant d'identifier des actifs qui seront repris en propriété d'ici les prochaines années.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement 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 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 Aérodrômes 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.

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

6.3.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

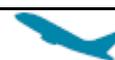
	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>				
Valeur brute	119	660	65	844
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(280)	-	(342)
Valeur nette au 01/01/2021	57	380	65	502
Investissements et variation des avances et acomptes	-	12	15	27
Amortissements et dépréciations	(2)	(26)	-	(28)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques*	-	118	(5)	113
Valeur nette au 31/12/2021	55	484	75	614
Valeur brute	119	785	75	979
Cumul des amortissements et dépréciations	(64)	(301)	-	(365)

* Dont retour des biens en pleine propriété pour 109 millions d'euros

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020	Taux de rendement immédiat
Bâtiments			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle et Orly	294	317	3,1% - 12,6%
Cargo Paris-Charles de Gaulle et Orly	467	258	4,9% - 10,7%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	114	95	8,0% - 14,9%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	118	105	5,2% - 6,4%
Hangars/fret Paris-Orly	78	72	9,1% - 10,6%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	152	137	3,4% - 18,0%
Paris-Le Bourget	145	132	7,3% - 12,5%
Total des bâtiments loués aux externes	1 368	1 116	
Terrains loués			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle	83	84	6,1% - 8,8%
Cargo Paris-Charles de Gaulle	540	556	5,1% - 9,1%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	62	61	8,1% - 9,8%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	288	287	3,7% - 9,5%
Hangars/fret Paris-Orly	120	109	6,0% - 10,7%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	164	153	5,4% - 17,3%
Paris-Le Bourget et AAG	148	140	5,8% - 7,0%
Total des terrains loués aux externes	1 405	1 390	
Total des réserves foncières	328	311	
Total des immeubles de placement	3 101	2 817	



L'année 2021 est encore marquée par les effets de la crise sanitaire provoquée par la pandémie du Covid-19. Le deuxième confinement et les mesures restrictives en matière de déplacement des personnes ont continué à peser sur le trafic 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 3 101 millions d'euros au 31 décembre 2021 comparé à 2 817 millions d'euros au 31 décembre 2020, soit une augmentation de plus de 10%. Hors les reprises en propriété des actifs, la valeur des immeubles de placement augmente de 6,7%.

BÂTIMENTS ET TERRAINS LOUES

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.

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 1 368 millions d'euros en hausse de près de 252 millions d'euros par rapport à 2020. Cette progression s'explique principalement par les reprises en propriété des actifs constatés en 2021 sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle, l'avancement du projet en cours de construction de l'hôtel Courtyard & Residence Inn by Marriott dans le quartier Roissypole ouest, la livraison de l'enseigne EasyHôtel au sud du centre commercial Aéroville en début d'année et la mise en service de la messagerie express exploitée par DHL Aviation en zone de fret de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Cette hausse au 31 décembre 2021 s'explique également par la poursuite de la compression des taux sur les bâtiments à usage de fret premier front et les hangars de maintenance avions reflétant les tendances marchés et la résilience de ces actifs face à la crise.

La valeur des bâtiments sur les actifs hôteliers est en hausse (soit +12,3%) avec l'avancement du projet de l'enseigne Courtyard & Residence Inn by Marriott en cours de construction et la livraison de EasyHôtel sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

La valeur des bâtiments quant à elle est impactée à la baisse (soit -7,3%), principalement sur les actifs de bureaux avec un allongement de la vacance et la prise en compte d'un risque locatif principalement impactés par les évolutions des modes de travail induits par la crise.

Parallèlement, la valeur des terrains loués s'élève à 1 404 millions d'euros au 31 décembre 2021 soit une progression de l'ordre de 1,1% avec des flux sécurisés sur des contrats de longue durée, la compression des taux sur les zones logistiques

et un allongement de la durée d'engagement négocié pendant la crise sur les zones hôteliers partiellement compensée par le transfert des terrains des actifs repris en propriété désormais valorisés en pleine propriété sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

La valeur des bâtiments de Paris-Le Bourget progresse de l'ordre de 12 millions d'euros en raison de l'amélioration des conditions locatives sur certains actifs et d'un changement de la stratégie de relocation combinée à une légère amélioration des valeurs des terrains loués s'expliquant par la rareté du foncier.

RESERVES FONCIERES

La valeur des réserves foncières augmente de près de 17 millions d'euros pour s'établir à 328 millions d'euros. Les principales composantes de leur évolution se détaillent de la façon suivante :

Les surfaces des réserves constructibles à vocation immobilière (hors biodiversité et projets en cours) s'élèvent à 340 hectares et diminuent de 3 hectares par rapport à 2020 en raison essentiellement d'une évolution du potentiel de mutation de certaines parcelles et d'ajustements divers des plans liés à une meilleure connaissance de notre foncier.

L'alignement des valeurs locatives terrains aux tendances de marché, la mise à jour des droits à construire théoriques par destination et les études capacitaires réalisées induisent une progression de valeur des réserves foncières de l'ordre de 50 millions d'euros.

Les livraisons de projets intervenus courant d'année 2021 impactent à la baisse les réserves pour une valeur de 33 millions d'euros. Il s'agit des parcelles accueillant l'enseigne hôtelière EasyHôtel au sud du centre commerciale Aéroville et le nouveau Hub pour DHL sur la plateforme de Paris Charles-de-Gaulle qui sortent quant à eux des réserves. Cette baisse est partiellement compensée par l'avancement du projet hôtelier en cours de construction de l'enseigne Courtyard & Residence Inn by Marriott implanté au coeur du quartier Roissypole Ouest.

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 (cf. note 9.5.2 sur la hiérarchie des justes valeurs).

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 127 millions d'euros (soit -4,6%) à 296 millions d'euros (soit -10,6%) la valeur du patrimoine hors



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

droits de mutation et frais (hors actifs de développement et 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. Un test de dépréciation est également effectué pour les participations antérieurement dépréciées.

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 continue d'avoir des impacts significatifs sur le trafic aérien. Cette chute 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 (cf. note 2.2).

Ces éléments justifient donc que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur les concessions aéroportuaires et activités de services précédemment dépréciées ou présentant un risque avéré de dépréciation, ainsi que sur ses actifs parisiens, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation des actifs du Groupe prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date.

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

- ◆ En France, sur les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes ;

- ◆ Mais également à l'étranger sur les concessions aéroportuaires contrôlées par le Groupe dont la situation a évolué depuis la fin d'année dernière (concessions opérées par TAV Airports et par AIG).

La chute du trafic aérien liée à la crise sanitaire du Covid-19 a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés. A l'inverse, la baisse des taux d'actualisation, du fait de betas des sociétés du secteur aéroportuaire et de primes de risque pays en diminution ces derniers mois (à horizon de temps comparable) a un impact favorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe.

Les pertes de valeur et reprises s'analysent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	(1)	(44)
Pertes de valeur sur autres actifs incorporels	-	(318)
Pertes de valeur sur actifs corporels	-	(74)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	(1)	(436)

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
International et développements aéroportuaires	1	(297)
Activités aéronautiques	-	(55)
Commerces et services	-	(80)
Immobilier	-	(4)
Autres activités	(2)	-
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	(1)	(436)

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 .

Les tests de dépréciation menés 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.

Ces tests de dépréciation n'ont pas conclu à la nécessité de constater une dépréciation.

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une variation de +100 points de base sur le taux d'actualisation des concessions testées entraîneraient une dépréciation additionnelle de 21 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 concessions aéroportuaires à l'international testées conduirait à une dépréciation complémentaire de 51 millions d'euros.

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 2,1%, 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.



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 31/12/2021	297	543	(1)	2 936	(259)	3 516	660	4 176

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 2021.

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 11 mai 2021, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 317 383 actions et à la vente de 320 583 actions.

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 16 200 au 31 décembre 2020 est de 13 000 au 31 Décembre 2021 au titre de ce contrat.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

	Situation au 01/01/2020	Résultat global - 2020	Situation au 31/12/2020	Situation au 01/01/2021	Résultat global - 2021	Ajustements présentation **	Situation au 31/12/2021
<i>(en millions d'euros)</i>							
Écarts de conversion	(8)	(170)	(178)	(178)	94	(16)	(100)
Écarts actuariels*	(142)	(5)	(147)	(147)	22	(13)	(138)
Réserve de juste valeur	1	(25)	(24)	(24)	4	(1)	(21)
Total	(149)	(200)	(349)	(349)	120	(30)	(259)

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

** Ajustements de présentation liés à des travaux d'analyse sur l'historique effectués en 2021

Les écarts de conversion correspondent principalement aux différences de change sur la roupie indienne 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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	665	1 981
Résultat de la période	(188)	(1 316)
Total	1 346	1 534

7.1.5 Politique de distribution de dividendes

Le Conseil d'Administration du 16 février 2022 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2021. Lors de cette séance, il a décidé de proposer à l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, du 17 mai

2022, de ne pas distribuer de dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2021.

7.1.6 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	2021	2020
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 945 150	98 946 002
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(248)	(1 169)
Résultat de base par action (en euros)	(2,50)	(11,81)
Résultat dilué par action (en euros)	(2,50)	(11,81)
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(247)	(1 166)
Résultat de base par action (en euros)	(2,50)	(11,78)
Résultat dilué par action (en euros)	(2,50)	(11,78)
Dont activités non poursuivies		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions d'euros)	(1)	(3)
Résultat de base par action (en euros)	(0,01)	(0,03)
Résultat dilué par action (en euros)	(0,01)	(0,03)

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 15 452 au 31 Décembre 2021 et 14 600 au 31 décembre 2020.

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 31/12/2021	Au 31/12/2020
Intérêts minoritaires		
TAV Airports	679	628
Airport International Groupe (AIG)	(1)	(41)
Média Aéroport de Paris	7	7
SDA	(22)	(32)
Relay@ADP	(3)	(1)
Total	660	561



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 évènement 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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Litiges	Autres provisions	2021	Litiges	Autres provisions	2020
Provisions au 1er janvier	27	76	103	11	41	52
Augmentations	3	68	71	17	37	54
Dotations et autres augmentations	3	68	71	17	37	54
Diminutions	(8)	(6)	(14)	(1)	(2)	(3)
Provisions utilisées	(7)	(1)	(8)	(1)	(1)	(2)
Provisions devenues sans objet	(1)	(5)	(6)	-	(1)	(1)
Provisions au 31 décembre	22	138	160	27	76	103
Dont						
Part non courante	22	114	136	27	70	97
Part courante	-	24	24	-	6	6

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

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

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

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. 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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Loyers de concessions exigibles > 1 an	713	647
Subventions d'investissement	55	51
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires et versement restant à effectuer sur titres	120	27
Produits constatés d'avance	64	70
Autres	1	2
Total	953	797

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 2021, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 319 millions d'euros pour Milas Bodrum et 297 millions d'euros pour Ege (vs 278 millions d'euros pour Milas Bodrum et 257 millions pour Ege au 31 décembre 2020).

La dette liée à l'option de vente des minoritaires ainsi que les versements restants à effectuer sur titres concernent principalement Ville Aéroportuaire Immobilier 1 dont la levée

d'option est fin 2023, Almaty Airport Investment (Kazakhstan) et Embassair (USA).

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 2021 (16 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;
- ♦ Au bail à construction SCI Aéroville, soit 27 millions d'euros au 31 Décembre 2021 (27 millions d'euros au 31 décembre 2020).



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 17 % 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 du secteur aérien, le Groupe continue d'apprécier 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 sont 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 prend en considération le soutien ou non des Etats.

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

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

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



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 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 178% au 31 Décembre 2020 à 192% au 31 Décembre 2021. La hausse du Gearing s'explique par la diminution des capitaux propres sur la période et par l'augmentation de l'endettement net.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA est passé de 44,55 au 31 décembre 2020 à 10,80 au 31 Décembre 2021. La hausse du ratio s'explique par l'augmentation de l'endettement financier net sur la période.

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 1,80 % 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 2021 et 2020 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2021
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(248)	(248)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(5)	(5)
Résultat des dérivés de taux	11	(38)	(27)
Coût de l'endettement financier brut	11	(291)	(280)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	5	(10)	(5)
Coût de l'endettement financier net	16	(301)	(285)
Produits de participations non consolidées	21	-	21
Gains et pertes nets de change	173	(163)	10
Dépréciations et provisions	1	(50)	(49)
Autres	182	(97)	85
Autres produits et charges financiers	377	(310)	67
Charges financières nettes	393	(611)	(218)

<i>(en millions d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2020
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)

En 2021, le résultat financier comprend en outre les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus (cf. Note 4.9.1) ainsi que d'autres produits financiers liés à la restructuration de la dette TAV Tunisie.

En 2020, les dépréciations et provisions s'expliquaient principalement par les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(280)	(256)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(248)	(242)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(5)	(5)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(8)	(8)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	(21)	2
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	2	(3)
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	(5)	-
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	(5)	-
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	9	6
Dividendes reçus	9	7
Plus (moins-values) de cessions	-	(1)
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	61	(135)
Gains et pertes nets de change	9	(26)
Autres profits / charges nets	98	16
Dotations nettes de reprise	(46)	(125)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(3)	(5)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(3)	(5)
Total des autres produits et charges financiers	67	(134)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	(218)	(390)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	80	(2)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	80	(2)

La restructuration de la dette de TAV Tunisie finalisée en février 2021 contribue pour 118 millions d'euros à ce résultat financier (109 millions net d'impôt différé). Ce montant, comptabilisé en autres produits financiers, se ventile comme suit :

- 93 millions d'euros correspondant à l'annulation de la dette de TAV Tunisie,
- 53 millions d'euros relatifs à la réévaluation à la juste valeur des titres participatifs des prêteurs ; et
- (28) millions d'euros correspondant au recyclage en résultat de la réserve de couverture de flux de trésorerie comptabilisée en capitaux propres en autres éléments du résultat global.

La nouvelle dette senior s'établit après restructuration à 234 millions d'euros. Elle porte intérêt à EURIBOR +3% et doit être entièrement remboursée au plus tard en 2034.

S'agissant des titres participatifs détenus par les prêteurs, ceux-ci ont une valeur nominale de 77 millions d'euros. Leur rémunération se compose d'un intérêt fixe annuel de 8% et d'une partie variable basée sur les cash flows distribuables de TAV Tunisie.



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 31/12/2021	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	8 206	7 806	400	8 594	8 193	401
Emprunts bancaires (i)	1 656	1 048	608	1 784	842	942
Obligations locatives	100	90	10	111	98	13
Autres emprunts et dettes assimilées	166	162	4	243	178	65
Intérêts courus non échus	147	-	147	175	-	175
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 275	9 106	1 169	10 907	9 311	1 596
Instrument financiers dérivés passif	38	38	-	61	59	2
Total emprunts et dettes financières	10 313	9 144	1 169	10 968	9 370	1 598

(i) En 2020, 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), à fin décembre 2021, elle s'élève à 247 millions d'euros. Dans le cas d'AIG, un dialogue est toujours maintenu avec les prêteurs et les deux parties s'efforcent de trouver une solution consensuelle. S'agissant de la Tunisie, la restructuration a eu lieu et l'échéancier a été revu.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

La variation des emprunts et dettes financières au 31 Décembre 2021 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Augmentation/souscription*	Remboursement*	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variation de périmètre	Autres variations	Au 31/12/2021
Emprunts obligataires	8 594	-	(400)	(400)	-	-	11	-	1	8 206
Emprunts bancaires	1 784	284	(250)	34	-	16	-	4	(182)	1 656
Autres emprunts et dettes assimilées	243	10	(104)	(94)	-	5	-	6	6	166
Total dettes long terme	10 621	294	(754)	(460)	-	21	11	10	(175)	10 028
Obligations locatives	111	-	(17)	(17)	-	-	-	-	6	100
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	10 732	294	(771)	(477)	-	21	11	10	(169)	10 128
Intérêts courus non échus	175	-	-	-	2	3	3	-	(36)	147
Instruments financiers dérivés passif	61	-	-	-	-	1	(53)	-	29	38
Total emprunts et dettes financières	10 968	294	(771)	(477)	2	25	(39)	10	(176)	10 313

*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"

Les remboursements d'emprunts de 771 millions d'euros comprennent les remboursements des emprunts à long terme et des dettes de location de 578 millions d'euros ainsi que les flux relatifs aux activités non poursuivies de 176 millions d'euros correspondant principalement au remboursement de l'emprunt de 175 millions d'euros contracté en 2020 (cf note 12.1).

Les autres variations des emprunts bancaires représentent principalement les mouvements relatifs à la restructuration de la dette de TAV Tunisie.

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	10 313	9 144	1 169	10 968	9 370	1 598
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres	177	120	57	27	27	-
Endettement financier brut	10 490	9 264	1 226	10 995	9 397	1 598
Instruments financiers dérivés actif	-	-	-	7	3	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie(i)	2 379	-	2 379	3 463	-	3 463
Liquidités soumises à restriction (ii)	100	-	100	41	-	41
Endettement financier net	8 011	9 264	(1 253)	7 484	9 394	(1 910)
Gearing	192%			178%		

(i) dont 53 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). En outre, ADP SA a perçu en décembre sept millions d'euros au titre de compensation partielle des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes induites par la crise liée à l'épidémie de la covid-19.

(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...).

L'endettement brut du Groupe ADP a baissé de 527 millions d'euros sur l'année 2021. Cette baisse s'explique principalement par :

- L'accord de restructuration de la dette de TAV Tunisie signé le 24 juillet 2020 avec les prêteurs et l'autorité concédante, est entré en vigueur en février 2021, entraînant une baisse de la dette tunisienne de 169 millions

d'euros, qui s'élève désormais à 240 millions d'euros. Pour plus de détail, cf. note 2.1.

- Le remboursement d'un emprunt obligataire de 400 millions d'euros et d'un emprunt bancaire de 12 millions d'euros.
- La hausse des dettes liées aux acquisitions de titres (principalement GMR, Almaty, le fond Clean H2 et diverses participations).



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Devise	Valeur nominale en devise	Échéance*	Taux d'intérêt contractuel**	Capital restant dû en devise	Valeur au bilan au 31/12/2021	Juste valeur au 31/12/2021
Aéroports de Paris SA							
Emprunt obligataire	EUR	400	2022	3.875%	400	400	402
Emprunt obligataire	EUR	500	2023	1.500%	500	500	515
Emprunt obligataire	EUR	2	2023	2.500%	2	2	2
Emprunt obligataire	EUR	500	2024	3.125%	498	498	541
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1.500%	497	497	527
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2.125%	989	989	1 101
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1.000%	498	498	528
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2.750%	595	595	702
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1.000%	735	735	796
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2.750%	1 472	1 472	1 815
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1.500%	737	737	842
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1.125%	788	788	870
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2.125%	495	495	632
Emprunt BEI	EUR	250	2038	EUR3M+0.352%	213	213	219
SDA							
PGE	EUR	50	2026	0.780%	50	50	51
Emprunt bancaire	EUR	20	2022	0.005%	20	20	20
Relay@ADP							
PGE	EUR	20	2026	0.750%	20	20	20
AIG							
Emprunts bancaires	USD	160	2023	2.000%	61	54	56
Emprunts bancaires	USD	180	2024	2.130%	94	83	87
Emprunts bancaires	USD	50	2025	6.250%	50	44	49
Emprunts bancaires	USD	48	2026	3.750%	32	28	32
Emprunts bancaires	USD	46	2028	4.250%	35	31	35
ADP International							
Emprunts bancaires	USD	9	2026	1.952%	9	8	9
TAV Airports							
Emprunts bancaires	EUR	284	2022	3.410%	213	213	218
Emprunts bancaires	EUR	300	2023	3.160%	240	240	247
Emprunts bancaires	EUR	13	2024	3.630%	12	12	12
Emprunts bancaires	EUR	65	2025	4.760%	33	33	37
Emprunts bancaires	EUR	3	2027	2.650%	2	2	2
Emprunts bancaires	EUR	250	2028	3.950%	220	220	272
Emprunts bancaires	EUR	154	2031	4.500%	122	122	155
Emprunts bancaires	EUR	234	2034	3.000%	240	240	298
Emprunts bancaires	TRY	32	2022	16.670%	29	2	2
Emprunts bancaires	TRY	14	2023	14.750%	11	1	1
Emprunts bancaires	TRY	12	2024	14.500%	12	1	1
Emprunts bancaires	USD	22	2022	5.340%	8	7	7
Emprunts bancaires	USD	7	2023	5.380%	9	8	8
Emprunts bancaires	USD	8	2024	3.180%	5	4	4
Total						9 862	11 115

* 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, flooré à 0% si le taux est négatif, ou du taux Libor dollar 1 mois à 0,10% et taux Libor dollar 6 mois à 0,16% en date du 31 décembre 2021. Ces emprunts sont regroupés par échéance.

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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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

	Au 31/12/2021	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
<i>(en millions d'euros)</i>							
Autres actifs financiers non courants	972	-	-	ND	ND	-	-
Actifs sur contrats	9	-	-	-	9	-	-
Clients et comptes rattachés	827	-	-	-	827	-	-
Autres créances***	171	-	-	-	171	-	-
Autres actifs financiers courants	193	-	-	-	193	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	2 379	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	4 551	2 379	-	-	1 200	-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	9 144	-	-	-	9 106	-	38
Passifs sur contrats	5	-	-	-	5	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	785	-	-	-	785	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 571	-	-	-	1 571	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 169	-	-	-	1 169	-	-
Total des passifs financiers	12 674	-	-	-	12 636	-	38

* 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.

ND : Information non donnée, évaluation d'expert en cours



	Au 31/12/2020	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
<i>(en millions d'euros)</i>							
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
Passifs sur contrats	4	-	-	-	4	-	-
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.

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 2021 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. Ce niveau est utilisé pour les titres participatifs émis par TAV Tunisie.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2021 et 2020 :

	Au 31/12/2021		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			
<i>(en millions d'euros)</i>					
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	480	ND	-	ND	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	558	558	-	558	-
Clients et comptes rattachés	827	827	-	827	-
Instruments dérivés	-	-	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	2 379	2 379	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	8 206	9 273	-	9 273	-
Emprunts bancaires	1 656	1 842	-	1 842	-
Obligations locatives	100	100	-	100	-
Autres emprunts et dettes assimilées	166	165	-	165	-
Intérêts courus non échus	147	147	-	147	-
Instruments dérivés	38	38	-	38	-
Autres passifs non courants	953	953	-	953	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 008	1 008	-	1 008	-

ND : Information non donnée, évaluation d'expert en cours

	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			
<i>(en millions d'euros)</i>					
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	-



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 31/12/2021			Au 31/12/2020		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	9 252	9 747	95%	9 617	10 166	93%
Taux variable	1 023	528	5%	1 290	741	7%
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 275	10 275	100%	10 907	10 907	100%

Au 31 Décembre 2021, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur nulle à l'actif dans les autres actifs financiers et

une juste valeur de 38 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 31/12/2021	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	4	382	109	495	(38)
Dérivés non qualifiés de couverture	-	400	-	400	-
Total	4	782	109	895	(38)



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 31 Décembre 2021 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 EUR	Type	Date de maturité	Taux variable / Taux fixe	Valeur nominale EUR	
TAV Airports								
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + 3.00%	4	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	LBUSD6M + marge / 2,60%	4	100%
Emprunt bancaire	2024	LBUSD1M + 0.95%	3	Swap de taux d'intérêt CFH	2024	LBUSD1M + marge / 2,32%	5	183%
Emprunt bancaire	2025	EUR6M + 4.95%	30	Swap de taux d'intérêt CFH	2025	EUR6M + marge / 0,37%	30	100%
Emprunt bancaire	2028	EUR6M + 5.50%	226	Swap de taux d'intérêt CFH	2026	EUR6M + marge / 2,13%	201	89%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	122	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	EUR6M + marge / 1,30%	109	90%
AIG								
Emprunt bancaire	2023-2025	LBUSD6M + marge	174	Swap de taux d'intérêt CFH	2023-2025	LBUSD6M + marge / 5,05%	146	84%

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 Décembre 2021 par les swaps de taux d'intérêts.

Risques de change

Les participations à l'international 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.



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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Euro	TRY	USD	AED	INR	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	972	528	14	221	6	-	-	203
Actifs sur contrats	9	2	-	-	-	-	-	7
Clients et comptes rattachés	827	713	8	37	3	-	38	28
Autres créances*	171	82	5	37	3	1	2	41
Autres actifs financiers courants	193	153	1	11	-	-	18	10
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	2 213	3	38	2	4	84	35
Total des actifs financiers	4 551	3 691	31	344	14	5	142	324
Emprunts et dettes financières à long terme	9 144	8 968	12	147	-	1	-	16
Passifs sur contrats	5	3	-	-	-	-	-	2
Fournisseurs et comptes rattachés	785	563	8	13	3	-	171	27
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 571	1 364	17	87	1	3	28	71
Emprunts et dettes financières à court terme	1 169	863	3	302	1	-	-	-
Total des passifs financiers	12 674	11 761	40	549	5	4	199	116

* Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens de l'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).

Depuis l'acquisition du Groupe GMR Airports Ltd en 2020, le Groupe est exposé aux variations de la roupie indienne par rapport à l'euro. Une partie du 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 2 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de 110 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 31/12/2021		Au 31/12/2020	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirates Arabes Unis (AED)	0,23940	0,23020	0,22140	0,23900
Peso chilien (CLP)	0,00103	0,00112	0,00114	0,00111
Dinar jordanien (JOD)	1,23960	1,19290	1,14670	1,23770
Roupie indienne (INR)	0,01187	0,01144	0,01112	0,01184
Dollar des États-Unis (USD)	0,87950	0,84560	0,81310	0,87760
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,06630	0,09780	0,11030	0,12660

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 ;



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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.

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

	Montant au bilan Au 31/12/2021	Total des échéances contractuelles Au 31/12/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
<i>(en millions d'euros)</i>					
Emprunts obligataires	8 206	8 302	400	2 502	5 400
Emprunts bancaires	1 656	1 816	386	963	467
Obligations locatives	100	108	13	63	32
Autres emprunts et dettes assimilées	166	166	3	25	137
Intérêts sur emprunts	147	1 433	218	670	545
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 275	11 825	1 020	4 223	6 581
Fournisseurs et comptes rattachés	785	785	785	-	-
Passifs sur contrats	5	5	5	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 571	1 571	673	515	383
Dettes en coût amorti	12 636	14 186	2 483	4 738	6 964
Décassements	-	16	7	9	-
Encaissements	-	(3)	(1)	(2)	-
Swaps de couverture	38	13	6	7	-
Décassements	-	23	8	13	2
Encaissements	-	(2)	(0)	(1)	(1)
Swaps de trading	(8)	21	8	12	1
Total	12 666	14 220	2 497	4 757	6 965

* 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 11,2% du montant total des emprunts du Groupe au 31 Décembre 2021.

A cette date, les ratios sont respectés, à l'exception d'une concession à l'international (cf. note 9.4.1).

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

	Deffe au bilan au 31/12/2021	montant soumis à des covenants	montant en %
ADP	8 514	213	2%
SDA	70	-	0%
Relay@ADP	20	-	0%
AIG	243	243	100%
ADP International Americas	8	-	0%
TAVA	1 112	664	60%
TAV Tunisie	240	240	100%
TAV Esenboga	34	34	100%
TAV Izmir	237	226	95%
TAV Macedonia	30	30	100%
TAV Bodrum	122	122	100%
HAVAS	73	12	16%
Autres	377	-	0%
Total	9 967	1 120	11%

RESTRUCTURATION TAV TUNISIE

S'agissant des dettes bancaires, un accord de restructuration a été trouvé avec les prêteurs et l'autorité concédante et a donné lieu à la restructuration de la dette de TAV Tunisie début 2021 (cf. note 2.1).

ECHEANCIERS

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	261	44	158	59
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	10	7	185	(182)
Prêts, dépôts et cautionnements	11	3	6	2
Créances de location financement bailleur	127	6	17	104
Créances sur cessions d'immobilisations	-	-	-	-
Autres actifs financiers	276	133	87	56
Clients et comptes rattachés	827	827	-	-
Actifs sur contrats	9	9	-	-
Autres créances*	171	171	-	-
Prêts et créances	1 692	1 200	453	39

* 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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 31/12/2021	Au 31/12/2020
Instruments de capitaux propres	480	61
Dérivés de trading et dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	7
Prêts et créances à moins d'un an	1 200	1 091
Prêts et créances à plus d'un an	492	310
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	3 463
Total	4 551	4 932

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 à hauteur de 125 millions d'euros au titre de l'exercice 2020 et à hauteur de 46 millions d'euros au titre de l'exercice 2021, soit au total un montant de prêts dépréciés de 171 millions d'euros (cf. note 4.9.2).

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 31/12/2021	Au 31/12/2020
Air France	105	96
Easy Jet	7	1
Federal Express Corporation	23	20
Turkish Airlines	6	4
Autres compagnies aériennes	31	24
Sous-total compagnies aériennes	172	145
Direction Générale de l'Aviation Civile*	320	135
ATU	-	-
Autres clients et comptes rattachés	335	287
Autres prêts et créances à moins d'un an	373	524
Total prêts et créances à moins d'un an	1 200	1 091

* L'avance Agence France Trésor est présentée au passif pour un montant de 241 millions d'euros.



L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	1 065	1 059
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	55	55
depuis 31 à 90 jours	25	24
depuis 91 à 180 jours	18	17
depuis 181 à 360 jours	21	13
depuis plus de 360 jours	137	32
Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)	1 321	1 200

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 2021 :

<i>(en millions d'euros)</i>	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	
dérivés : swap de taux	-	-	-	-	-	-
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés actif	-	-	-	-	-	-
dérivés : swap de taux	(38)	-	(38)	-	-	(38)
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés passif	(38)	-	(38)	-	-	(38)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 31 Décembre 2021 et au 31 décembre 2020, s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat*	-	-	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	558	371	187
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	261	217	44
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	432	387	45
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(171)	(170)	(1)
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	10	3	7
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions**	42	17	25
Autres actifs financiers (i)	245	134	111
Créances de location financement bailleur	127	121	6
Instruments financiers dérivés	-	-	-
Swaps de trading	-	-	-
Total	685	492	193

* La classification des instruments de capitaux propres selon IFRS 9 est présentée en note 19

** 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.

(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	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



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.

En 2021, les autres produits et charges opérationnels qui s'élèvent à 8 millions d'euros sont constitués principalement de :

- ◆ 20 millions d'euros de dotation aux provisions de départ PACT (cf. note 2.2) nette de reprise pour engagements sociaux (11 millions d'euros) ;
- ◆ 9 millions de reprises de provisions RCC (cf. note 2.2) et engagements sociaux nettes des sommes versées aux salariés ayant quitté le Groupe sur l'exercice 2021 ;
- ◆ 20 millions de reprise de provisions RCC liée à la réévaluation du passif à fin 2021.

Les provisions pour plan de départ nettes de reprise pour engagements sociaux s'élèvent dorénavant à 133 millions d'euros à fin 2021.

Pour rappel, en 2020, le Groupe ADP avait effectué des tests de dépréciation sur ses concessions à l'international. Le résultat de ces tests avait 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 étaient quant à elles constatées au sein du résultat opérationnel courant.

En plus des dépréciations de goodwill, les autres produits et charges opérationnels comprenaient 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, cf. note 5.3).



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 2021, le taux d'impôt courant appliqué au 31 Décembre 2021 par le Groupe s'élève à 26,5% sur les bénéfices taxables des sociétés françaises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 250 millions d'euros et à 27,5% sur les bénéfices taxables des sociétés françaises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 millions d'euros (27,37% et 28,41% 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)	2021	2020
Charge d'impôt exigible	146	(15)
Produit/(charge) d'impôt différé	(155)	270
Impôts sur les résultats	(9)	255

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.

En 2021, le Groupe a opté pour le dispositif exceptionnel de report en arrière du premier déficit constaté au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2020 qui a été permis par la 1ère loi de finances rectificative (LFR) pour 2021. Le montant de la créance correspondante s'élève à 156



millions d'euros au 31 décembre 2021 sur la base du taux d'IS applicable en 2022, soit 25%. Pour rappel, cette créance de carry-back pourra être imputée sur l'IS dû par le groupe fiscal français au titre des exercices suivants et à défaut, remboursée à partir de 2025.

Corrélativement, les impôts différés actifs reconnus sur les déficits reportables générés en 2020 au taux d'IS de 25,83%

ont fait l'objet d'une reprise en 2021 pour un montant de 161 millions d'euros.

La différence existante entre le montant de la créance d'impôt générée par l'application de ce dispositif exceptionnel et le montant de la reprise d'impôts différés actifs a été reportée en « variations de taux d'impôt » sur la preuve 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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Résultat net des activités poursuivies	(247)	(1 509)
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	61	220
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	9	(255)
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	(177)	(1 544)
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	28,41%	28,92%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	50	447
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	12	(44)
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	3	5
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(23)	(56)
Variations des différences temporelles non reconnues	(2)	3
Variation de taux d'impôt	(9)	(21)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(38)	(76)
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	5	4
Provisions pour impôt	-	1
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	(6)	(4)
Ajustements au titre des périodes antérieures	(2)	(2)
Autres ajustements	1	(2)
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	(9)	255
Taux effectif d'impôt	4,71%	16,51%

Au titre de 2021, le taux théorique d'imposition retenu est de 28,41%.

En 2020, le taux théorique d'imposition retenu par le Groupe pour la détermination de la charge d'impôt théorique était de 28,92%.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	167	171
Déficits reportables - intégration fiscale	45	160
Déficits reportables - autres entités	16	16
Provisions et charges à payer	6	16
Instruments dérivés	6	8
Mesures d'incitation à l'investissement	10	16
Obligations locatives	11	11
Autres	64	85
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(333)	(314)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(110)	(101)
Ecart d'évaluation sur titres	(92)	(47)
Réserves de réévaluation	-	(7)
Prêts et emprunts	(7)	(9)
Location-financement	-	(2)
Autres	(57)	(46)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(274)	(43)

Au 31 Décembre 2021, le Groupe comptabilise des impôts différés actifs au titre des déficits reportables générés par l'intégration fiscale française, soit 45 millions d'euros d'impôts différés actifs sur la base d'un taux d'IS de 25,83% sur 2021. 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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Actif	Passif	Montant net
Au 01/01/2021	46	89	(43)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	-	9	(9)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	(2)	(1)	(1)
Montants comptabilisés au titre de la période	(16)	141	(157)
Ecart de conversion	(2)	14	(16)
Variations de périmètre	-	48	(48)
Au 31/12/2021	26	300	(274)

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2021	Au 31/12/2020
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	166	69
Autres entités consolidées	13	16
Total	179	85
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	1	1
Autres entités consolidées	7	7
Total	8	8

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



NOTE 12 Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées

12.1 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 2021, le résultat net des activités non-poursuivies concerne la fin de la concession de l'aéroport international d'Atatürk.

Le résultat par action des activités non poursuivies est présenté en note 7.1.6.

Au 31 Décembre 2021, les flux de trésorerie de TAV Istanbul proviennent principalement de ses activités opérationnelles liées à l'encaissement de l'indemnisation du DHMI pour 195 millions d'euros (cf. note 13.2.1) et du remboursement de l'emprunt de 176 millions d'euros contracté en 2020 (cf. note 13.2.3).

12.2 Actifs non courants détenus en vue de la vente

Conformément à la norme IFRS 5 – "Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées", les actifs ou groupes d'actifs destinés à être cédés font l'objet d'une présentation sur une ligne séparée de l'état de la situation financière et sont évalués et comptabilisés au montant le plus bas entre leur valeur comptable et leur valeur de marché diminuée des coûts nécessaires à la réalisation de la vente.

Un actif est classé en actifs destinés à être cédés seulement si :

- Il est disponible pour une cession dans les 12 mois ;
- La cession est hautement probable.

Les entreprises associées et les joint-ventures destinées à être cédées qui rentrent dans le scope d'IFRS 5 sont comptabilisés comme suit :

- La méthode de la mise en équivalence qui consiste à prendre en compte une quote part de résultat de l'entreprise associée est arrêtée à partir de la date de classement des titres en actifs détenus en vue de la vente ;
- Les titres sont ensuite évalués au plus faible de leur valeur nette comptable et de leur juste valeur nette des frais de cession.

A la suite du non-renouvellement du contrat d'assistance technique (TSA) entre ADP International et Airport Terminal Operations LTD (ATOL) au 31 décembre 2021, le Groupe, a décidé d'exercer la put option prévue dans ce cas dans les accords liant les actionnaires d'ATOL et a reclassé à cette même date les titres de participation détenus dans la société. L'exercice de cette put option est attendue d'ici la fin 2022. La juste valeur nette des frais de cession estimée étant supérieure à la valeur nette comptable, aucune dépréciation de ces titres n'a été constatée au 31 décembre 2021.



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 31/12/2021	Au 31/12/2020
Valeurs mobilières de placement	1 961	2 765
Disponibilités*	418	698
Trésorerie active	2 379	3 463
Concours bancaires courants**	(1)	(5)
Trésorerie nette	2 378	3 458

* dont 53 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). En outre, ADP SA a perçu en décembre sept millions d'euros au titre de compensation partielle des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes induites par la crise liée à l'épidémie de la covid-19.

** 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 2021, 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)	2021	2020
Résultat opérationnel	(20)	(1 374)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	650	1 556
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(36)	(50)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	594	132
Variation du besoin en fonds de roulement	(88)	114
Impôts sur le résultat payés	56	(59)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	195	109
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	757	296

Les flux relatifs aux activités non poursuivies correspondent à l'encaissement de l'indemnisation du DHMI de 195 millions par TAV Istanbul (cf. note 12).



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

▪ **Charges (produits) sans effet sur la trésorerie**

(en millions d'euros)	2021	2020
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	676	1 347
Résultat des entreprises mises en équivalence	61	220
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	-	(2)
Autres	(87)	(9)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	650	1 556

▪ **Variation du besoin en fonds de roulement**

(en millions d'euros)	2021	2020
Stocks	-	23
Clients et autres débiteurs	(245)	(18)
Fournisseurs et autres créditeurs	157	109
Variation du besoin en fonds de roulement	(88)	114

La variation négative de 63 millions d'euros du besoin en fonds de roulement s'explique principalement par l'augmentation des créances clients à la suite de l'adaptation des délais de règlement et d'encaissement des factures du Groupe en raison de la crise sanitaire ainsi qu'au paiement des factures fournisseurs.

13.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2021	2020
Investissement corporels, incorporels et de placement	(527)	(848)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(56)	39
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(315)	(1 221)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	2	-
Variation des autres actifs financiers	(210)	(93)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	11	5
Dividendes reçus	40	9
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 055)	(2 109)

La variation des autres actifs financiers s'explique principalement par le prêt accordé par le groupe TAV à sa participation en Arabie Saoudite.

▪ **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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	2021	2020
Investissements incorporels	6	(31)	(86)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(496)	(762)
Investissement corporels, incorporels et de placement		(527)	(848)

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2021	2020
Rénovation et qualité	(158)	(202)
Développement des capacités	(144)	(212)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(59)	(69)
Développement immobilier	(156)	(45)
Restructuration	(32)	(124)
Sûreté	(47)	(120)
Autres	69	(76)
Total	(527)	(848)

Les principaux investissements en 2021 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - La construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1 ;
 - L'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
 - La construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4) ;
 - La rénovation de la piste 3 ;
 - L'extension des aires India ;
 - Les travaux préparatoires à la construction du CDG Express ;
 - La réfection de la couverture du corps central du terminal 2E ;
 - La mise en cohérence du terminal 2D avec la liaison BD ;
 - Le staging de la salle d'embarquement du bâtiment de jonction du terminal 1 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - Les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
 - La mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
 - La restructuration du hall B et de la prépasserelle D08 ;
 - La rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W42/L42 ;
 - Le réaménagement des voies de circulation aéronautiques au sud d'Orly 4.
- ◆ Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur la création d'une nouvelle caserne SSLIA ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé au premier semestre 2021 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plates-formes, notamment informatiques.

▪ **Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations**

La variation des fournisseurs d'immobilisation de 72 millions d'euros correspond principalement aux acquisitions d'immobilisations corporelles par ADP SA.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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

(en millions d'euros)	2021	2020
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(315)	(1 221)

En 2021, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'explique principalement par :

- L'acquisition des titres Almaty International Airport JSC et Venus Trading LLP par le sous-groupe TAV pour 372 millions de dollars américains décaissés sur la période.

En 2020, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'expliquait 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.

13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2021	2020
Encaissements provenant des emprunts à long terme	294	4 189
Remboursement des emprunts à long terme	(578)	(884)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(17)	(15)
Subventions reçues au cours de la période	1	7
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	(1)	1
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	1	(3)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	-
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(4)	(32)
Variation des autres passifs financiers	(56)	50
Intérêts payés	(285)	(194)
Intérêts reçus	39	7
Flux relatifs aux activités non poursuivies	(176)	176
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(782)	3 302

▪ Dividendes versés

Au titre de 2021, aucun dividende n'a été versé.

▪ Encaissements et remboursements d'emprunt (intérêts compris)

Les encaissements (294 millions d'euros) et remboursements (578 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus pendant l'année 2021 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 (bons du trésor Turc) à hauteur de 50 millions (cf. note 9.4.2).

▪ Flux relatifs aux activités non poursuivies

Les flux relatifs aux activités non poursuivies correspondent au remboursement de l'emprunt de 176 millions d'euros contracté en 2020 sur TAV Istanbul (cf. note 12).



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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Entreprises associées ou contrôlées conjointement		Etat ou participations de l'Etat		Autres parties liées		TOTAL GROUPE	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Chiffre d'affaires	68	36	900	761	75	32	1 043	829
Charges externes (y/c achats immobilisés)	62	55	21	23	275	183	358	261
Actifs financiers*	226	20	-	-	11	6	237	26
Autres actifs**	23	11	434	251	15	3	472	265
Passifs financiers	-	-	-	-	100	215	100	215
Autres passifs**	54	5	331	203	84	169	469	377

* Principalement 201 millions d'euros de prêts accordés par le groupe TAV à Tibah Development dont 193 millions relatifs à la restructuration de sa dette.

**cf. 14.2 commentaire "Relations avec l'état français"

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 2021 au titre des études et travaux s'élèvent à 14 millions d'euros réalisés par Aéroports de Paris SA (11 millions d'euros en Autres Produits et 3 millions d'euros en Chiffre d'Affaires).

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 2021. 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 2021, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 365 millions d'euros (326 millions en 2020). Au 31 décembre 2021, le montant de la créance vis-à-vis de la DGAC atteint 320 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 241 millions d'euros.
- ◆ Convention tripartite 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, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une durée de 10 ans. En complément de l'avance Trésor versée au groupe ADP en 2020 pour un montant de 122 millions d'euros, une seconde avance de 119 millions d'euros a été accordée au groupe ADP en 2021. Cette avance sera incluse 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 renouvelable pour la même période.

- ◆ 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 SNCF RESEAU ET LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS, ETABLISSEMENTS PUBLICS

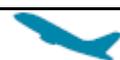
Ces trois entités ont conclu les conventions suivantes

- ◆ Statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express signés le 5 octobre 2018 ;
- ◆ Pacte d'actionnaires en date du 8 février 2019 concernant la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ;
- ◆ Convention d'apports en fonds propres des actionnaires au capital de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express : contrat conclu le 11 février 2019 entre ces trois entités ainsi qu'avec la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et BNP Paribas en application duquel Aéroports de Paris s'engage à effectuer un apport en capital maximum de 145 millions d'euros à la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express.

RELATIONS AVEC LA SOCIETE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS

Aéroports de Paris, la Société gestionnaire d'infrastructure CDG Express ont conclu les conventions suivantes :

- ◆ Contrat de conception construction conclu le 8 février 2019 par lequel la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express confie à Aéroports de Paris la conception et la construction de travaux dans le cadre du projet CDG Express, pour un montant de 205 millions d'euros ;
- ◆ Contrat d'avance remboursable à la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, sous la forme d'un contrat de crédit non revolving de 150 millions d'euros conclu le 21 février 2019 ;



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. À 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 8 décembre 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 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 (correspondant à la ligne 17 nord) et à la 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.
- ◆ Le 1er avril 2021, a été signé un protocole d'accord entre Aéroports de Paris et SGP pour poser les principes généraux d'engagement des parties sur les modalités d'implantation de la ligne 17 nord sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Il fixe en outre la réalisation de travaux préparatoires ou ouvrages complémentaires qui font l'objet de conventions spécifiques dont :
 - Une convention d'étude pour une passerelle de liaison (1er avril 2021);
 - Un avenant à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires;
 - Un accord cadre et son premier marché subséquent pour accompagner la SGP en phase études uniquement dans la prise en compte des contraintes ADP par le projet Ligne 17 Nord dans des démarches aéroportuaires spécifiques.

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



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 ;
- ◆ Et, des loyers facturés au titre des contrats de location des terrains et des bâtiments aux alentours des plateformes.

RELATION AVEC TAV CONSTRUCTION

Le 16 juin 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un accord de travaux anticipés pour

un montant de 20 millions de dollars en amont du contrat de travaux définitif (le contrat EPC) pour la construction d'un nouveau terminal de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Cet accord de travaux préliminaires couvre la préparation de la conception détaillée des travaux, l'obtention des approbations et des licences nécessaires, l'achat de biens et de matériaux ainsi que la construction d'un hall d'accueil.

Le 23 septembre 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un contrat d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction (EPC) pour 197 millions de dollars américains portant sur la construction d'un nouveau terminal, d'un nouveau bâtiment pour l'aviation générale et d'un nouveau bâtiment gouvernemental pour les VIP.

Le groupe a signé un contrat pré-EPC avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires afin d'augmenter la capacité de l'aéroport d'Antalya.

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 7,9 millions d'euros en 2021 contre 7,7 millions d'euros en 2020.

Cette évolution est liée notamment à l'effet mécanique de l'arrivée en 2020 de nouveaux membres du COMEX, dont la

rémunération est en 2021 en année pleine. Les éléments de solde de tout compte pour ceux partis courant 2021 sont inclus.

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 :

<i>(En milliers d'euros)</i>	2021	2020
Rémunération des dirigeants	7 933	7 696
Salaires et traitements	5 347	5 265
Charges sociales	2 075	1 942
Total avantages court terme	7 422	7 207
Avantages postérieurs à l'emploi	228	215
Rémunération des administrateurs	283	274



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 2021 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 643	303	922	2 418

15.2 Carnet de commandes

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Carnet de commandes	366	25	67	274

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 366 millions d'euros au 31 décembre 2021 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 31/12/2021	Au 31/12/2020
Avals, cautions	493	361
Garanties à première demande	16	19
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	237	410
Autres	150	164
Engagements donnés	896	954
Avals, cautions	171	88
Garanties à première demande	96	100
Autres	3	503
Engagements reçus	270	691



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 au 31 Décembre 2020 (410 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en baisse de 173 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 2021
- 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 en 2021, ayant contribué à la diminution du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- L'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly;
- 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 ;
- La construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4) ;
- Les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris à Paris-Orly ;
- La rénovation de la piste 3 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 aérodromes 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.

ADP INGENIERIE ET ADP INTERNATIONAL

Les garanties à première demande ont été données par les filiales ADP Ingénierie et 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 2021 à 491 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 2021 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars (équivalent à 12 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 144 millions d'euros) à la Banque Commerciale Nationale, incluse dans les lettres de garantie données aux tiers. En janvier 2022, le Groupe ayant remboursé le prêt relais participatif, il n'est plus tenu de donner 149 millions de dollars de la lettre de garantie à National Commercial Bank.

Principales garanties accordées à OACA (Office de l'aviation Civile et des Aéroports) en Tunisie:

Le Groupe est tenu au 31 Décembre 2021 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.



Principales garanties accordées et reçues par Almaty:

Garantie de réclamation SPA : Cette garantie couvre toute réclamation financière pour la période précédant la livraison du terminal au Groupe. Le Groupe garantit qu'en cas de réclamations financières (telles que des pénalités fiscales, des poursuites judiciaires, etc...), le Groupe est obligé de couvrir cette perte. D'autre part, dans le cas de telles réclamations, le Groupe a reçu une garantie de performance du vendeur d'un montant de 35 millions de dollars américains pour couvrir ces pertes.

Garantie ENS : Une période de 12 mois est prévue pour résoudre, le cas échéant, les problèmes d'infraction environnementale ou sociale. Si les problèmes ne sont pas résolus dans ce délai, le Groupe sera obligé de refinancer le prêt auprès d'un autre groupe bancaire. Il faut noter que cette situation est très peu probable, étant donné que tous les prêteurs sont des institutions telles que la SFI et la BERD, et que le gouvernement s'est engagé à suivre toutes les politiques environnementales et sociales des prêteurs dans le cadre de l'accord de soutien du gouvernement.

Le Groupe est tenu de financer les déficits de l'AIA à hauteur de 50 millions de dollars américains jusqu'au 30 juin 2025 ou jusqu'à la date d'achèvement financier, selon la dernière éventualité. La date d'achèvement financier est définie comme un taux de couverture de la dette minimum de 1,30 et au moins deux paiements de principal effectués. Le groupe a fourni une lettre de crédit d'un montant de 50 000 millions de dollars américains pour couvrir cette obligation.

Garantie d'achèvement EPC : Cette garantie est déclenchée en cas de dépassement des coûts EPC. Il faut noter que le coût EPC est fixé dans le contrat EPC à 197 millions de dollars américains. D'autre part, le Groupe a reçu une garantie de performance de 10% (20 millions de dollars américains) qui couvre les obligations du constructeur dans le cadre du contrat EPC. En outre, le Groupe a reçu une garantie de 15% (29 millions de dollars américains) de la part du constructeur.

Principales garanties accordées et reçues par Antalya:

Le groupe TAV est tenu de donner une lettre de garantie pour TAV Antalya Yatırım à un montant équivalent à 77 millions d'euros au DHMİ. La moitié de cet engagement sera remise à l'autre actionnaire de la société (Fraport) en 2022. L'obligation totale a été fournie par le Groupe TAV au 31 décembre 2021.



NOTE 16 Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont définis par la norme IAS 37 comme étant :

- Soit **des obligations potentielles** résultant d'évènements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs évènements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ;
- Soit **des obligations actuelles** résultant d'évènements 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 ADP 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 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 ADP, étant précisé que la survenance d'évènements 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 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 1er 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.
- ◆ Litiges fiscaux :
 - Des discussions sont toujours 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

ADP INTERNATIONAL SIGNE UN ACCORD TRANSACTIONNEL AVEC L'IFC PAR LEQUEL ELLE EST EXCLUE POUR 12 MOIS DES APPELS D'OFFRES POUR LES PROJETS FINANCES PAR LE GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

ADP International, une des filiales du Groupe ADP, a signé le 4 janvier 2022 un accord transactionnel avec la Société financière internationale (l'IFC), la principale institution de développement axée sur le secteur privé dans les pays émergents au sein du Groupe de la Banque Mondiale. Au titre de cet accord, elle n'est plus autorisée, pour une durée de 12 mois à compter de ce jour, à prendre part à des projets financés par le Groupe de la Banque Mondiale.

Cette exclusion ne concerne qu'ADP International et les sociétés qu'elle contrôle – et ne comprend donc pas dans son périmètre la société Aéroports de Paris et ses autres filiales, dont les sociétés de TAV Airports. Elle s'inscrit dans le cadre d'un règlement à l'amiable négocié par ADP International en vertu duquel elle assume la responsabilité de pratiques considérées comme frauduleuses et collusoires intervenues, à partir de 2013 et en février/mai 2015, à l'occasion des procédures d'appels d'offres organisées pour l'attribution des concessions des aéroports de Zagreb en Croatie et d'Antananarivo et de Nosy Be

à Madagascar, dont la construction a été partiellement financée par l'IFC.

Cette exclusion est assortie d'une période probatoire de 12 mois supplémentaires durant laquelle ADP International et ses filiales auront la possibilité de prendre part à des appels d'offres pour des projets financés par le Groupe de la Banque Mondiale mais devront entreprendre un certain nombre d'actions d'amélioration de leurs programmes et procédures en matière de conformité.

Cette mesure tient compte de la coopération dont le Groupe ADP a fait preuve tout au long de l'enquête menée par la Banque Mondiale, ainsi que des mesures correctives qu'il a prises sur une base volontaire, notamment en faisant effectuer des audits indépendants et en partageant les conclusions avec la Banque Mondiale.

Le Groupe ADP réaffirme son attachement le plus fort au respect de l'ensemble des règles d'éthique et de compliance qui régissent son activité, notamment à l'international.

LE GROUPE ADP EXERCE L'OPTION DE VENTE DES ACTIONS DETENUES DANS LE CAPITAL D'AIRPORT TERMINAL OPERATIONS LTD

A la suite du non-renouvellement au 31 décembre 2021 du contrat d'assistance technique (TSA) entre ADP International et Airport Terminal Operations LTD (ATOL), société exploitant l'aéroport de Maurice, le groupe a exercé, en date du 7 janvier 2022,

l'option de vente (put option) des actions détenues par ADP International dans le capital d'ATOL telle que prévue dans les accords liant les actionnaires de cette société. La vente desdites actions a été finalisée le 28 janvier 2022.



NOTE 18 Honoraires des commissaires aux comptes

Les montants des honoraires de commissaires aux comptes enregistrés sont les suivants :

(en milliers d'euros)	Au 31/12/2021		Au 31/12/2020	
	DELOITTE	EY	DELOITTE	EY
Société mère	809	553	625	805
Filiales intégrées globalement	653	383	350	824
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :	1 462	936	975	1 629
Société mère	9	106	48	56
Filiales intégrées globalement	17	153	82	99
Services autres que la certification des comptes :	26	259	130	155
Total	1 488	1 195	1 105	1 784

Au 31 Décembre 2021, 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 en 2021 sont présentés en note 3.2.1).

Au 31 Décembre 2021, 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 Soyier 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
RELAY@ADP	55 rue Deguingand 92300 Levallois Perret	France	50%
Extime Food & Beverage	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Immobilier:			
ADP Immobilier	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
International et développements aéroportuaires:			
ADP International	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Airport International Group P.S.C	P.O. Box 39052 Amman 11104	Jordanie	51%
Almaty International Airport JSC *	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46%
Venus Trading LLP *	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46%
TAV Tunisie SA ("TAV Tunisia")	Rue de la Bourse, Cité les Pins, Immeubles "Horizon", Bloc B, 3ème étage, les Berges du Lac, 1053 Tunis	Tunisie	46%
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	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	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	Turquie	46%
TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Esenboğa")	Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali 06750 Esenboğa Ankara	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	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	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	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	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	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	Turquie	46%
Autres activités:			
Hub One	2 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	100%
ADP Invest	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%

* Le groupe TAV détient 85% d'intérêt de Almaty International Airport JSC et Venus Trading LLP et dispose d'un contrat d'option d'achat et de vente sur les 15% restant. L'analyse de ce contrat conduit à retenir 100% d'intérêt.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services:			
EPIGO	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – 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%
International et développements aéroportuaires:			
Tibah Airports Development Company C.JSC ("Tibah Development")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	23%
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago	Chili	45%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("SOGEAG")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	33%
Airport Terminal Operations LTD ("ATOL")	SSR INTERNATIONAL AIRPORT PLAINE MAGNIEN	Ile Maurice	10%
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	49%
Ravinala Airports	Escalier C, Zone Tana Water Front – Ambodivona 101 Antananarivo	Madagascar	35%
Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Antalya")	Antalya Havalimanı 1. Dış Hatlar Terminali 07230 Antalya	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%
Autres activités:			
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	17%
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2021

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 :				
Matar	* Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie Saoudite	5%	ADP International
Schiphol Group	* En vue d'exploitation aéroportuaire	Pays Bas	8%	ADP SA
ADP Airport Services (ADPAS)	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
Autres activités:				
BestMile	* Expérimentation véhicule autonome	Suisse	7%	ADP Invest
Innov'ATM	* Programmation informatique	France	17%	ADP Invest
OnePark	* Editeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1%	ADP Invest
Destygo	* Développement de solutions de chatbot pour les passagers	France	6%	ADP Invest
FL WH Holdco	* Fabricant & opérateur de dirigeables	France	7%	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
Clean H2	* Fonds d'investissement spécialisé dans l'hydrogène propre	France	N/A	Aéroports de Paris SA

* 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

